ANUARI TERRITORIAL DE CATALUNYA 2008

SCOT SOCIETAT CATALANA D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI

ANUARI TERRITORIAL DE CATALUNYA

2008

TRANSFORMACIONS - PROJECTES - CONFLICTES

SUMARI

Presentació
Margarida Castañer

Introducció
2008, L'ANY DE LA SEQUERA
Anna Ribas i David Saurí

150 TRANSFORMACIONS I PROJECTES TERRITORIALS

Notes metodològiques

1 Abastament d'aigua a l'Alt Empordà. Sequera 19
2 Abastament d'aigua a l'àrea metropolitana de Barcelona. Sequera 21
3 Abocador de residus de la construcció del Pinell de Brai 24
4 Aeroport corporatiu de Barcelona 26
5 Aeroport de la Seu d'Urgell o Pirineus-Andorra (Montferrer) 28
6 Aeroport de Lleida-Alguaire 30
7 Autopista C-58. Carril bus-VAO Ripollet-Barcelona 32
8 Autovia A-2 i autopista AP-7 a les Comarques Gironines 34
9 Autovia A-27 Tarragona-Montblanc 36
10 Autovia B-40 Quart cinturó 38
11 Autovia C-12 eix de l'Ebre 41
12 Autovia C-14 Reus-Alcover 44
13 Autovia C-15 eix Diagonal 46
14 Autovia C-66 variant de la Bisbal 49
15 Autovia interpolar del Vallès 52
16 Bicing a l'àrea metropolitana de Barcelona 54
17 Camp de golf i pla urbanístic de la Palma (l'Aldea) 56
18 Camps de golf i plans urbanístics a l'Alt Pirineu i Aran 57
19 Carretera C-14 variant de Ponts 59
20 Carretera C-28 Sort-Vielha pel port de la Bonaigua 61
21 Carretera C-31 variant de Torroella de Montgrí 63
22 Carretera C-53 i C-26 Tàrrega-Balaguer-Alfarràs 65
23 Catàleg de paisatge de Terres de Lleida 67
24 Central Integrada de Mercaderies Logis Empordà (Vilamalla) 70
25 Central logística de la Solvay (Martorell) 71
26 Central Nuclear d'Ascó 73
27 Centrals eòliques de la Terra Alta 75
28 Centrals eòliques de l'Empordà 77
29 Centrals integrades de mercaderies del Camp de Tarragona 79
30 Contaminació del riu Ebre a Flix 81
31 Contaminació per nitrats d'origen agrari a Osona 83
32 Custòdia del territori en l'àmbit fluvial 85
33 Decret per a la implantació de parcs eòlics i instal·lacions fotovoltaiques 87
34 Dipòsit submarí de gas i planta de tractament a Alcanar i Vinaròs 89
35 Espai d'interès natural de la punta de la Móra (Tarragona) 91
36 Espai d'interès natural de la riera de Pineda (Pineda de Mar) 93
37 Espai d'interès natural de l'Alta Garrotxa 94
38 Espai d'interès natural de Pinya de Rosa (Blanes) 96
39 Espais agroforestals del corredor mediterrani 98
40 Estació d'esquí i plans urbanístics de Boí-Taüll (Vall de Boí) 100
41 Estació d'esquí i plans urbanístics de la vall Fosca (Pallars Jussà) 102
42 Estacions d'esquí i plans urbanístics de Baqueira-Beret i dera Tuca (Val d'Aran) 105
43 Eurodistricte de l'Espai Català Transfronterer 107
44 Ferrocarril d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona. Entrada en servei 108
45 Ferrocarril d'Alta Velocitat. Barcelona 110
46 Ferrocarril d'Alta Velocitat. Comarques de Girona 112
47 Ferrocarril de Rodalies. Metro del Vallès 115
48 Ferrocarril Figueres-Portbou. Variant de Figueres 118
49 Ferrocarril Reus-Móra la Nova-Casp 120
50 Ferrocarril transversal de Catalunya 122
51 Ferrocarril. Estació de ferrocarril del corredor mediterrani a Reus 124
52 Ferrocarril. Sistema ferroviari metropolità del Baix Llobregat 126
53 Fundació Territori i Paisatge. Desè aniversari i balanç dels plans de gestió 129
54 Gasoducte Martorell-Figueres 131
55 Gestió de residus sòlids urbans al Vallès Occidental 133
56 Habitatge. Crisi 135
57 Institut del Territori 138
58 Línia elèctrica de molt alta tensió Sentmenat-Bescanó-Baixàs 139
59 Llei d'espais agraris 143
60 Llei d'ordenació de la pesca continental de Catalunya 145
61 Magatzem temporal de residus nuclears 146
62 Metro. Línia 9 148
63 Millora de barris i àrees urbanes d'atenció especial. Cinquena convocatòria del Programa 151
64 Millora de barris i àrees urbanes d'atenció especial. Estat d'execució de la primera convocatòria 154
65 Millora urbana de Can Sant Joan (Montcada i Reixac) 157
66 Millora urbana de Dalt la Vila (Badalona) 159
67 Millora urbana de la Barceloneta (Barcelona) 162
68 Millora urbana de la Colònia Sedó (Esparreguera) 165
69 Millora urbana de la Maurina (Terrassa) 167
70 Millora urbana de la urbanització del Mas d'en Gall (Esparreguera) 169
71 Millora urbana de l'antic traçat de l'N-II a Tàrrega 171
72 Millora urbana de les Escodines (Manresa) 173
73 Millora urbana de Vallcarca i el Coll (Barcelona) 176

74 Millora urbana del barri vell i l'eixample de Tremp 179
75 Millora urbana del Carmel (Barcelona) 182
76 Millora urbana del nucli antic de Sarrià (Barcelona) 185
77 Millora urbana del nucli històric de l'Espluga de Francolí 188
78 Millora urbana dels barris centrals de Santa Coloma de Gramenet 190
79 Organització territorial. Debat sobre el model i la divisió territorial 192
80 Organització territorial. Vegueria del Penedès 194
81 Parc de Collserola 197
82 Parc Natural de la Muntanya de Montserrat 200
83 Parc Natural del Montgrí, les Medes i el Baix Ter 203
84 Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà 206
85 Parcs solars a les Terres de Lleida 208
86 Pavelló esportiu i usos de la Devesa (Girona) 210
87 Pedrera a la Barroca (Sant Aniol de Finestres) 212
88 Pla d'actuació per a millorar la qualitat de l'aire a l'àrea metropolitana de Barcelona 214
89 Pla de serveis de transport públic del Bages 216
90 Pla de transport de viatgers de Catalunya 2008-2012 218
91 Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona 220
92 Pla director territorial de l'Alt Penedès 222
93 Pla director urbanístic de la Conca d'Òdena 224
94 Pla director urbanístic del Pallars Sobirà 227
95 Pla director urbanístic del Pla de l'Estany 230
96 Pla estatal d'habitatge i rehabilitació 232
97 Pla marc de mitigació del canvi climàtic a Catalunya 2008-2012 233
98 Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre 235
99 Pla territorial parcial del Camp de Tarragona 238
100 Pla tren 2014 240
101 Pla urbanístic de la vall de Santa Magdalena (Terrades) 241
102 Pla urbanístic de l'estadi del Club Gimnàstic de Tarragona (Campclar, Tarragona) 243
103 Pla urbanístic de Pedrinyà (la Pera) 245
104 Pla urbanístic dels Muntanyans (Torredembarra) 247
105 Pla urbanístic i espai d'interès natural de la Torre Negra (Sant Cugat del Vallès) 249
106 Pla urbanístic Porta de Barcelona-CAUFEC (Esplugues de Llobregat) 251
107 Planejament territorial. Estat de desenvolupament 253
108 Plans locals d'habitatge 255
109 Plans urbanístics de Llevant Mar i de Ponent (Gavà) 257
110 Plans urbanístics residencials a Reus 259
111 Plans urbanístics residencials a Terrassa 261
112 POUM d'Alpicat 263
113 POUM de Blanes 265
114 POUM de Calafell 268
115 POUM de Cassà de la Selva 270
116 POUM de Castelló d'Empúries 273
117 POUM de la Vall d'en Bas 275
118 POUM de l'Ametlla de Mar 278
119 POUM de Ripoll 281
120 POUM de Rubí 283
121 POUM de Sant Sadurní d'Anoia 286
122 POUM de Tarragona 288
123 POUM de Tremp 291
124 Reintroducció de l'ós i retorn del llop al Pirineu i a la Val d'Aran 294
125 Sector d'activitat econòmica de Can Bages (Castellar del Vallès) 296
126 Sector d'activitat econòmica de Sant Pau de Riu-sec (Sabadell) 298
127 Sector d'activitat econòmica del pla del Forn-cal Miralles (Rajadell) 300
128 Sectors d'activitat econòmica a Reus i Parc Tecnològic del Camp 303
129 Tramvia i reforma de l'avinguda Diagonal (Barcelona) 305
130 Transformació urbana de La Catalana (Sant Adrià de Besòs) 308
131 Transformació urbana de la central tèrmica de Sant Adrià de Besòs 310
132 Transformació urbana de la façana marítima de Tarragona 312
133 Transformació urbana de la Gran Via (l'Hospitalet de Llobregat) 314
134 Transformació urbana de la plaça de braus de Les Arenes (Barcelona) 316
135 Transformació urbana de la plaça de les Glòries i entorns (Barcelona) 318
136 Transformació urbana de la ronda Barceló-illa Fàbregas (Mataró) 321
137 Transformació urbana de la Tabacalera (Tarragona) 323
138 Transformació urbana de la Verneda-Torrent Estadella (Barcelona) 326
139 Transformació urbana de les casernes de Sant Andreu (Barcelona) 327
140 Transformació urbana de Poblenou i 22@ (Barcelona) 329
141 Transformació urbana de Sant Andreu-Sagrera (Barcelona) 332
142 Transformació urbana del Gorg i Ciutat del Bàsquet (Badalona) 335
143 Transformació urbana del Miniestadi del FC Barcelona a les Corts (Barcelona) 337
144 Transformació urbana dels entorns de l'estació del FAV (Lleida) 339
145 Transformació urbana dels entorns del Palau de la Música (Barcelona) 342
146 Transvasament de la conca del Segre a l'àrea metropolitana de Barcelona 344
147 Transvasament de la conca del Ter a l'àrea metropolitana de Barcelona 346
148 Transvasament del Consorci d'Aigües de Tarragona a l'àrea metropolitana de Barcelona 348
149 Unió de Plataformes. Constitució i manifest 350
150 Via verda Palamós-Palafrugell 351

ÍNDEX TEMÀTIC

Infraestructures de transport

Aeroportuàries

4 Aeroport corporatiu de Barcelona
5 Aeroport de la Seu d'Urgell o Pirineus-Andorra (Montferrer)
6 Aeroport de Lleida-Alguaire

Ferroviàries

44 Ferrocarril d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona. Entrada en servei
45 Ferrocarril d'Alta Velocitat. Barcelona
46 Ferrocarril d'Alta Velocitat. Comarques de Girona
47 Ferrocarril de Rodalies. Metro del Vallès
48 Ferrocarril Figueres-Portbou. Variant de Figueres
49 Ferrocarril Reus-Móra la Nova-Casp
50 Ferrocarril transversal de Catalunya
51 Ferrocarril. Estació de ferrocarril del corredor mediterrani a Reus
52 Ferrocarril. Sistema ferroviari metropolità del Baix Llobregat
62 Metro. Línia 9
129 Tramvia i reforma de l'avinguda Diagonal (Barcelona)

Viàries

7 Autopista C-58. Carril bus-VAO Ripollet-Barcelona
8 Autovia A-2 i autopista AP-7 a les Comarques Gironines
9 Autovia A-27 Tarragona-Montblanc
10 Autovia B-40 Quart cinturó
11 Autovia C-12 eix de l'Ebre
12 Autovia C-14 Reus-Alcover
13 Autovia C-15 eix Diagonal
14 Autovia C-66 variant de la Bisbal
15 Autovia interpolar del Vallès
16 Bicing a l'àrea metropolitana de Barcelona
19 Carretera C-14 variant de Ponts
20 Carretera C-28 Sort-Vielha pel port de la Bonaigua
21 Carretera C-31 variant de Torroella de Montgrí
22 Carretera C-53 i C-26 Tàrrega-Balaguer-Alfarràs

Equipaments

Equipaments de lleure i esportius

17 Camp de golf i pla urbanístic de la Palma (l'Aldea)
18 Camps de golf i plans urbanístics a l'Alt Pirineu i Aran
40 Estació d'esquí i plans urbanístics de Boí-Taüll (Vall de Boí)
41 Estació d'esquí i plans urbanístics de la vall Fosca (Pallars Jussà)
42 Estacions d'esquí i plans urbanístics de Baqueira-Beret i dera Tuca (Val d'Aran)
86 Pavelló esportiu i usos de la Devesa (Girona)
102 Pla urbanístic de l'estadi del Club Gimnàstic de Tarragona (Campclar, Tarragona)

Equipaments socials

137 Transformació urbana de la Tabacalera (Tarragona)

Equipaments comercials

134 Transformació urbana de la plaça de braus de Les Arenes (Barcelona)

Gestió ambiental

Gestió de residus

3 Abocador de residus de la construcció del Pinell de Brai
55 Gestió de residus sòlids urbans al Vallès Occidental
61 Magatzem temporal de residus nuclears

Producció i transport d'energia

26 Central Nuclear d'Ascó
27 Centrals eòliques de la Terra Alta
28 Centrals eòliques de l'Empordà
34 Dipòsit submarí de gas i planta de tractament a Alcanar i Vinaròs
54 Gasoducte Martorell-Figueres
58 Línia elèctrica de molt alta tensió Sentmenat-Bescanó-Baixàs
85 Parcs solars a les Terres de Lleida

Gestió de recursos hídrics

1 Abastament d'aigua a l'Alt Empordà. Sequera
2 Abastament d'aigua a l'àrea metropolitana de Barcelona. Sequera
146 Transvasament de la conca del Segre a l'àrea metropolitana de Barcelona
147 Transvasament de la conca del Ter a l'àrea metropolitana de Barcelona
148 Transvasament del Consorci d'Aigües de Tarragona a l'àrea metropolitana de Barcelona

Contaminació

30 Contaminació del riu Ebre a Flix
31 Contaminació per nitrats d'origen agrari a Osona
88 Pla d'actuació per a millorar la qualitat de l'aire a l'àrea metropolitana de Barcelona

Medi natural

Espais naturals protegits

35 Espai d'interès natural de la punta de la Móra (Tarragona)
36 Espai d'interès natural de la riera de Pineda (Pineda de Mar)
37 Espai d'interès natural de l'Alta Garrotxa
38 Espai d'interès natural de Pinya de Rosa (Blanes)
53 Fundació Territori i Paisatge. Desè aniversari i balanç dels plans de gestió
81 Parc de Collserola
82 Parc Natural de la Muntanya de Montserrat
83 Parc Natural del Montgrí, les Medes i el Baix Ter
84 Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà

Espais oberts

39 Espais agroforestals del corredor mediterrani
87 Pedrera a la Barroca (Sant Aniol de Finestres)
124 Reintroducció de l'ós i retorn del llop al Pirineu i a la Val d'Aran
150 Via verda Palamós-Palafrugell

Sistemes fluvial i litoral

32 Custòdia del territori en l'àmbit fluvial

Urbanisme

Creixements residencials

56 Habitatge. Crisi
101 Pla urbanístic de la vall de Santa Magdalena (Terrades)
103 Pla urbanístic de Pedrinyà (la Pera)
104 Pla urbanístic dels Muntanyans (Torredembarra)
105 Pla urbanístic i espai d'interès natural de la Torre Negra (Sant Cugat del Vallès)
106 Pla urbanístic Porta de Barcelona-CAUFEC (Esplugues de Llobregat)
109 Plans urbanístics de Llevant Mar i de Ponent (Gavà)
110 Plans urbanístics residencials a Reus
111 Plans urbanístics residencials a Terrassa

Millora urbana

63 Millora de barris i àrees urbanes d'atenció especial. Cinquena convocatòria del Programa
64 Millora de barris i àrees urbanes d'atenció especial. Estat d'execució de la primera convocatòria
65 Millora urbana de Can Sant Joan (Montcada i Reixac)
66 Millora urbana de Dalt la Vila (Badalona)
67 Millora urbana de la Barceloneta (Barcelona)
68 Millora urbana de la Colònia Sedó (Esparreguera)
69 Millora urbana de la Maurina (Terrassa)
70 Millora urbana de la urbanització del Mas d'en Gall (Esparreguera)
71 Millora urbana de l'antic traçat de l'N-II a Tàrrega
72 Millora urbana de les Escodines (Manresa)
73 Millora urbana de Vallcarca i el Coll (Barcelona)
74 Millora urbana del barri vell i l'eixample de Tremp
75 Millora urbana del Carmel (Barcelona)
76 Millora urbana del nucli antic de Sarrià (Barcelona)
77 Millora urbana del nucli històric de l'Espluga de Francolí
78 Millora urbana dels barris centrals de Santa Coloma de Gramenet

Transformacions urbanes

130 Transformació urbana de La Catalana (Sant Adrià de Besòs)
131 Transformació urbana de la central tèrmica de Sant Adrià e Besòs
132 Transformació urbana de la façana marítima de Tarragona
133 Transformació urbana de la Gran Via (l'Hospitalet de Llobregat)
135 Transformació urbana de la plaça de les Glòries i entorns (Barcelona)
136 Transformació urbana de la ronda Barceló-illa Fàbregas (Mataró)
138 Transformació urbana de la Verneda-Torrent Estadella (Barcelona)
139 Transformació urbana de les casernes de Sant Andreu (Barcelona)
140 Transformació urbana de Poblenou i 22@ (Barcelona)
141 Transformació urbana de Sant Andreu-Sagrera (Barcelona)
142 Transformació urbana del Gorg i Ciutat del Bàsquet (Badalona)
143 Transformació urbana del Miniestadi del FC Barcelona a les Corts (Barcelona)
144 Transformació urbana dels entorns de l'estació del FAV (Lleida)
145 Transformació urbana dels entorns del Palau de la Música (Barcelona)

Sectors d'activitat econòmica

24 Central Integrada de Mercaderies Logis Empordà (Vilamalla)
25 Central logística de la Solvay (Martorell)
29 Centrals integrades de mercaderies del Camp de Tarragona
125 Sector d'activitat econòmica de Can Bages (Castellar del Vallès)
126 Sector d'activitat econòmica de Sant Pau de Riu-sec (Sabadell)
127 Sector d'activitat econòmica del pla del Forn-cal Miralles (Rajadell)
128 Sectors d'activitat econòmica a Reus i Parc Tecnològic del Camp

Organització territorial

79 Organització territorial. Debat sobre el model i la divisió territorial
80 Organització territorial. Vegueria del Penedès

Accions

Documents, estudis, manifestos i trobades

57 Institut del Territori
149 Unió de Plataformes. Constitució i manifest

Legislació

33 Decret per a la implantació de parcs eòlics i instal·lacions fotovoltaiques
59 Llei d'espais agraris
60 Llei d'ordenació de la pesca continental de Catalunya

Documents de directrius i criteris

23 Catàleg de paisatge de Terres de Lleida
43 Eurodistricte de l'Espai Català Transfronterer
100 Pla tren 2014
96 Pla estatal d'habitatge i rehabilitació
97 Pla marc de mitigació del canvi climàtic a Catalunya 2008-2012
108 Plans locals d'habitatge

Plans sectorials

89 Pla de serveis de transport públic del Bages
90 Pla de transport de viatgers de Catalunya 2008-2012
91 Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona

Pla d'ordenació urbanística municipal

112 POUM d'Alpicat
113 POUM de Blanes
114 POUM de Calafell
115 POUM de Cassà de la Selva
116 POUM de Castelló d'Empúries
117 POUM de la Vall d'en Bas
118 POUM de l'Ametlla de Mar
119 POUM de Ripoll
120 POUM de Rubí
121 POUM de Sant Sadurní d'Anoia
122 POUM de Tarragona
123 POUM de Tremp

Plans territorials i plans directors urbanístics

92 Pla director territorial de l'Alt Penedès
93 Pla director urbanístic de la Conca d'Òdena
94 Pla director urbanístic del Pallars Sobirà
95 Pla director urbanístic del Pla de l'Estany
98 Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre
99 Pla territorial parcial del Camp de Tarragona
107 Planejament territorial. Estat de desenvolupament

Presentació

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

La Societat Catalana d'Ordenació del Territori (SCOT), filial de l'Institut d'Estudis Catalans, presenta l'*Anuari Territorial de Catalunya 2008*. Des de bon començament, aquesta publicació ha pretès aprofundir en el coneixement dels projectes i debats territorials en els àmbits del medi ambient, les infraestructures, els plans i projectes urbanístics i la política territorial. La realització d'aquesta publicació és el resultat d'un conveni de col·laboració entre la Societat Catalana d'Ordenació del Territori, 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. Pel que fa a l'edició d'aquest títol, val a dir que és possible gràcies a una subvenció de la Diputació de Tarragona. A tots ells, doncs, volem agrair la seva col·laboració.

L'Anuari 2008 ha sortit publicat en paper amb un any de retard respecte al que és habitual i es presenta de manera conjunta amb l'Anuari 2009. Aquesta situació es deu al fet que durant l'any 2009 l'equip de coordinació va concentrar els esforços a posar en funcionament l'Observatori de projectes i debats territorial de Catalunya i el portal web Territori (**territori.scot.cat**), que recull el fons documental dels anuaris, amb tots els articles publicats des de l'any 2003 i amb els materials gràfics que en complementen la informació. El nou portal web permet actualitzar els continguts amb més assiduïtat, generar una informació més vigent i facilitar la recerca temàtica i territorial.

La reestrucuració endegada l'any 2009 ha donat una nova dimensió al projecte, que ja no consisteix únicament en l'elaboració de l'Anuari, sinó en el seguiment constant de l'actualitat dels projectes i debats territorials.

Per dur a terme aquest projecte es disposa de més de quaranta col·laboradors de tots els àmbits de l'ordenació del territori (arquitectura, geografia, ciències ambientals, biologia, enginyeria de CCP, sociologia, ciències polítiques...), a més de persones vinculades a l'edició del llibre i el manteniment de la pàgina web. A tots ells volem agrair la seva dedicació que permet fer possible any rere any l'*Anuari Territorial de Catalunya*.

Juliol de 2010

Introducció

2008, L'ANY DE LA SEQUERA

Anna Ribas Palom.
Departament de Geografia i Institut de Medi Ambient de la Universitat de Girona

David Saurí Pujol.
Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona.

L'any 2008 va estar marcat per la pitjor sequera ocorreguda a Catalunya en els darrers setanta anys, un episodi que s'iniciava l'abril del 2007 i que no va acabar fins a la derogació del Decret de sequera, la segona quinzena de gener del 2009. Algunes dades, entre moltes de les generades durant aquells mesos, són indicatives de l'excepcionalitat d'aquest període. Quinze mesos seguits sense precipitacions a les capçaleres dels rius (tant a les conques internes de Catalunya com a les anomenades conques catalanes de l'Ebre), unes reserves d'aigua als embassaments del Ter i el Llobregat que arribaren al 20,3% de la seva capacitat i amb els principals aqüífers catalans amb mínims històrics o les 4.400 notícies publicades en relació amb la sequera només durant els mesos d'abril i maig de 2008.

Catalunya va haver d'enfrontar-se, doncs, a la gestió d'un episodi de sequera realment extraordinari que no deixava de ser, en el fons, un exemple més d'aquells problemes territorials i ambientals dels quals ens parlen Silvio Funtowicz i Jerry Ravetz, cada vegada més freqüents a casa nostra. Aquests problemes es caracteritzen perquè presenten un elevat nivell de complexitat i d'incerteses, múltiples valors i interessos perillen en un context en què allò que ens hi juguem és molt (la vida d'un riu?, l'economia d'un país?, la salut pública?, la credibilitat de les institucions…) i, sobretot, la urgència de la presa de decisions. El balanç que podem fer del que fou aquest episodi, dels seus efectes, de les llums i les ombres que en comportà la gestió és el que intentarem sintetitzar a les línies que aquí segueixen.

EL CONCEPTE

La sequera és el risc natural que afecta més població i que més danys econòmics causa a escala planetària. És un risc silenciós, que es manifesta progressivament però constant, i que pot provocar impactes diferents en funció de les característiques del territori afectat, especialment en termes de consum d'aigua. Entre les nombroses definicions que existeixen del terme, ens quedem amb les que la defineixen a partir de la conjunció, totalment indissociable, d'una sèrie de factors físics i d'uns factors humans en un espai i un moment determinats. Així, la sequera es defineix com una falta temporal d'aigua causada per –però no únicament– una reducció significativa de les precipitacions, la qual pot afectar negativament la població, les activitats econòmiques i el medi. Moltes vegades són els factors humans els que tenen un major pes en la valoració dels efectes d'aquest risc des del moment en què els continus canvis socials i territorials, més exigents en el consum de recursos, han comportat un increment de la demanda d'aigua. Aspectes com la capacitat que tingui una societat de planificar correctament el seu territori i els seus recursos hídrics, de planificar acuradament aquest seu territori amb els recursos hídrics de què disposa, de gestionar amb expertesa els episodis de sequera o fins i tot de refer-se dels seus efectes pot fer que episodis de sequera molt similars des d'un punt de vista climàtic produeixin impactes molt diferents segons els territoris i grups socials afectats.

La sequera acostuma a confondre's amb altres conceptes com els d'aridesa o escassetat. Mentre que la sequera fa referència a un dèficit inusual, l'aridesa representa la permanència i normalització d'aquesta manca d'aigua en un territori. Per tant, aridesa és un concepte amb connotacions més naturals que socials. L'escassetat, per altra banda, és un concepte més social que natural, ja que pot tenir altres causes que no siguin la climàtica i pot ser que no sigui temporal. La sequera, per tant, podríem considerar-la un híbrid entre aridesa i escassetat i com a tal és un fenomen que no es pot reduir únicament a un "acte de Déu" o a una raó humana, per a la qual sempre hi ha culpables (encara que mai no som nosaltres, per cert).

ELS ANTECEDENTS

Segons dades de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), al llarg dels últims vint anys les conques internes de Catalunya han entrat en escenari d'alerta un de cada quatre anys. La manca perllongada de pluges durant els anys 1988 i 1989 va fer baixar les reserves dels embassaments del Llobregat i sobretot el Ter fins al punt que

l'any 1990 es va estar a dues setmanes de les restriccions domiciliàries. Durant el període 1999-2003 també va tenir lloc una successió d'anys secs que, tot i no ser excepcionals, en el seu encadenament crearen diversos episodis d'alerta amb la promulgació de fins a tres decrets de sequera. L'any 2005 també es van arribar a activar diferents decrets de sequera davant un episodi que per la seva intensitat s'ha comparat al del 1944-1945, considerat habitualment com el cas extrem de referència a bona part de Catalunya. Finalment, l'any 2007 –després d'una tardor i d'un hivern extraordinàriament secs– marca l'inici del darrer episodi greu de sequera esdevingut a Catalunya.

L'increment en la freqüència d'aquest tipus d'episodis s'explica probablement i en part per les variacions climàtiques que han sofert les conques internes. Tot i que per al conjunt de Catalunya les sèries pluviomètriques anuals seculars no indiquen canvis significatius en la quantitat de precipitació, sí que és significativa una tendència a la baixa per al conjunt de Catalunya al llarg del període 1961-1990 (Martín Vide, 2005). En el cas concret del Ter, un estudi recent ha posat de manifest que el cabal del riu a l'entrada del pantà de Sau s'ha reduït un 44% des de la seva construcció l'any 1964 i fins a l'any 2008, fet atribuïble segons aquest mateix estudi en un 80% a la reducció de les precipitacions en la capçalera (Marcè *et al*., 2010). També, i malgrat la diversitat de resultats regionalitzats, els diferents models climàtics prediuen per a final del segle XXI una reducció general de les precipitacions entre petita i moderada (fins a un 20%) durant l'estiu i uns lleugers augments (fins a un 10%) a l'hivern (Calbó, 2005). L'evolució d'altres paràmetres claus en el cicle hidrològic, com, per exemple, l'evapotranspiració, tampoc no permet ser gaire optimista respecte del futur de les aportacions de l'escolament superficial, ja que l'augment de les masses forestals a les capçaleres dels rius podria comportar una major despesa hídrica per part de la vegetació i, per tant, un descens de l'aigua que circula per la superfície (Gallart i Llorens, 2001).

Però per altra part, aquest increment dels episodis de sequera a Catalunya també s'explica pels dèficits en els sistemes de planificació de l'aigua en general i, en especial, de gestió i adaptació a les sequeres. La política de l'aigua a Catalunya ha estat caracteritzada fins a final del segle XX per l'anomenat "paradigma hidràulic" (Saurí i del Moral, 2001), consistent en un augment extraordinari de la regulació de les aigües superficials mitjançant embassaments i transvasaments finançats per fons públics i amb l'objectiu d'obtenir la major seguretat possible en la disponibilitat de l'oferta d'aigua sobretot per als usos productius del recurs (regadiu, abastament urbà, electricitat, etc.).

La gestió de la demanda, tot i ser menys sensible a les incerteses sobre situacions futures de precarietat hídrica, disposa d'un molt menor recorregut dins la política de l'aigua catalana. Després de renunciar al transvasament de l'Ebre arran de la victòria de les forces oposades a aquest projecte en les eleccions espanyoles de 2004, Catalunya enceta una etapa marcada per una nova forma de planificar la política de l'aigua, inspirada en els preceptes de l'anomenada "nova cultura de l'aigua", i que aposta pel manteniment d'una oferta adequada (amb la diversificació de les fonts de proveïment, com la dessalinització o la reutilització de les aigües residuals regenerades), però també per una millora en la gestió de la demanda que fomenta les polítiques d'estalvi i eficiència. Malgrat aquesta reorientació de la política de l'aigua catalana, però, el cert és que els episodis de sequera de 2005 i de 2007-2009 arriben massa aviat. Per exemple, i pel que fa a les actuacions estructurals destinades a incrementar l'oferta d'aigua, ens trobem que des de l'any 1966 (any en què es completa el transvasament del Ter) no s'havia atorgat cap nova disponibilitat d'aigua a l'àmbit d'Aigües Ter-Llobregat (ATLL). Barcelona i la seva àrea metropolitana s'abastien fins llavors dels recursos del Ter (transvasament d'uns 200 hm^3) i del Llobregat (uns altres 200 hm^3) i de les aportacions subterrànies, principalment del delta de Llobregat. Les darreres grans infraestructures construïdes havien estat l'embassament de la Baells l'any 1976 (conca del Llobregat, 109 hm^3) i l'embassament de la Llosa del Cavall el 1990 (Cardener, 80 hm^3). El fracàs dels dos intents de plans hidrològics nacionals –un l'any 1993 sota govern socialista i l'altre el 2001 sota govern del Partit Popular– havien arraconat qualsevol proposta d'actuació que tingués a veure amb la paraula transvasament. L'any 2007 tot just s'estaven iniciant les obres de les noves actuacions que havien de garantir la disponibilitat de 180 m^3/any addicionals d'aigua: 90 hm^3 procedents de la dessalinització, 35 hm^3 procedents de la interconnexió i l'eficiència de les xarxes i 20 hm^3 procedents de la descontaminació de les aigües subterrànies. Igualment, s'estava redactant un nou pla de gestió de l'aigua de Catalunya que havia de respondre a les exigències de la directiva marc europea. Per acabar-ho d'adobar, la sequera arriba en un context de crisi política, amb l'"annus horribilis" 2007-2008 de Catalunya (apagada de l'estiu del 2007 a Barcelona, els problemes amb el servei de Rodalies de RENFE i a l'aeroport del Prat, les promeses incomplertes en matèria de finançament autonòmic, etc.). El conflicte estava servit.

TOT ALLÒ QUE VA FUNCIONAR

Tan sols un any i mig després que es derogués el Decret de sequera, hem tingut un hivern i una primavera molt plujosos i amb molta neu. Amb els embassaments quasi al màxim de la seva capacitat, l'ACA fins i tot ha decidit desguassar més aigua del que és normal a les portes de la temporada d'estiu. Els rius baixen cabalosos i els aqüífers recuperen ràpidament els seus nivells. La sequera del 2008 queda enrere i és el moment de fer una valoració de la resposta institucional i social donada a un episodi que va esdevenir durant molts mesos la major preocupació de l'opinió pública catalana.

Entre els aspectes que a nivell del que fou la gestió institucional de la sequera cal valorar positivament, en destacaríem dos. En primer lloc, l'existència d'un pla de contingència elaborat després de l'experiència de la sequera del 2005 i pensat per fer front a futurs episodis de sequera extrema a Catalunya. Les mesures de gestió extraordinàries desenvolupades mitjançant els diferents decrets de sequera promulgats durant els episodis del

1999, 2000, 2002, però sobretot del 2005, donen peu a la gestació d'un pla de sequera que arriba a l'episodi de 2007-2008 tècnicament molt preparat i que es comença a implantar molt abans d'arribar a les situacions més crítiques. Sense aquest pla és molt probable que s'haguessin hagut d'imposar les restriccions domiciliàries a principi de l'any 2008.

En segon lloc, les mesures aplicades per l'ACA davant un escenari d'excepcionalitat com el descrit foren raonables ateses les circumstàncies. Pel que fa a la gestió de l'oferta d'aigua, l'ACA i ATLL van fer una inversió rècord en el temps i en la quantia econòmica destinada (uns 1.000 MEUR durant els anys 2007 i 2008) en infraestructures distribuïdes arreu de Catalunya (construcció o rehabilitació de pous d'emergència, reforçament de xarxes de distribució, recuperació de recs, acceleració en la construcció de les plantes de dessalinització, etc.). Pel que fa a la gestió de la demanda, el govern de la Generalitat de Catalunya va dur a terme la que ha estat la campanya ambiental de més gran abast realitzada mai a Catalunya per tal d'aconseguir involucrar la ciutadania en la possibilitat d'assolir els màxims nivells possibles d'estalvi d'aigua.

Sense cap mena de dubte, la principal lliçó que ens va deixar la sequera fou l'extraordinària resposta de la ciutadania catalana pel que fa als rècords assolits en l'estalvi urbà d'aigua. En un context de consums d'aigua per a usos domèstics que havien anat incrementant progressivament des del 2003, sobretot a la demarcació de Barcelona, durant el primer trimestre de 2008, i en relació amb el mateix període 2005-2007, el consum a l'àmbit d'Aigües Ter-Llobregat (4,8 milions de persones) va disminuir de l'ordre de 5 milions de metres cúbics mensuals. L'estalvi va arribar a percentatges de la facturació de fins al 20% entre el maig i el juny de 2008, un estalvi que s'ha consolidat després en el 5% i que ha caracteritzat l'àrea metropolitana de Barcelona com una de les àrees urbanes del món desenvolupat amb un menor consum d'aigua, en alguns casos fins i tot per sota dels 100 litres/persona/dia que recomana l'Organització Mundial de la Salut. Com veurem després, aquesta dada és important, ja que contribueix a qüestionar dràsticament el mite d'una capital catalana voraçment consumidora dels recursos d'altres parts del país.

I ALLÒ QUE NO VA FUNCIONAR

Però també hi ha alguns aspectes en el que fou la resposta institucional i social a la sequera que mereixen una valoració potser no tan positiva. En primer lloc, cal destacar l'enfrontament territorial que les diferents mesures de gestió plantejades per l'ACA va suscitar entre les "conques cedents" i les "conques receptores". Fins i tot en els moments més crítics, en què l'amenaça de restriccions era més pròxima, les crides a la solidaritat territorial van tenir pocs efectes entre algunes entitats i partits polítics catalans. Foren diversos els manifestos i declaracions simptomàtics d'un greu problema de patrimonialització d'un bé públic com és l'aigua per part de representants polítics i socials de les "conques cedents ", de la mateixa manera que des de les "conques receptores" la percepció social majoritària va arribar a ser d'incomprensió o fins i tot de ressentiment envers aquestes conques que els negaven l'aigua. Darrere aquestes manifestacions s'hi amagaven, en alguns casos, reivindicacions totalment justificades, com el cas de la conca del Ter, un riu que des del 1966 pateix els efectes d'un transvasament que suposa la pèrdua del 50% del seu cabal aigües avall del Pasteral. En aquest sentit, la sequera del 2008 ha suposat el punt de partida per establir un calendari per al retorn de l'aigua del Ter que és molt benvingut.

Més preocupants, però, a parer nostre, foren algunes de les reaccions procedents de Ponent i de les Terres de l'Ebre, amb un discurs que en alguns casos arribava a ser no només antibarceloní sinó totalment antiurbà. En aquest sentit, i com ja s'ha dit anteriorment, mentre els ciutadans de l'àrea metropolitana de Barcelona reduïen el seu consum fins a xifres espectacularment baixes, encara se sentien veus que parlaven de la "depredació" barcelonina dels recursos del país. Un fet curiós però força simptomàtic d'aquesta ignorància respecte de la realitat actual de l'àrea metropolitana de Barcelona fou la polèmica ocasionada arran de l'ompliment de piscines, utilitzada de manera esbiaixada i barroera per a deslegitimar qualsevol transvasament d'aigua a Barcelona. Deixant de banda que només un 16% dels habitants de l'àrea metropolitana de Barcelona tenen accés a una piscina privada, també cal recordar que el volum d'aigua destinat a aquest ús representa poc més d'un 1% del total d'aigua consumida en l'àmbit urbà de l'àrea metropolitana de Barcelona (Vidal *et al*., 2010).

Un altre aspecte que l'ACA no va resoldre gaire bé fou tot el procés de comunicació del risc i de les alternatives per superar-lo. Aquí, es pot contrastar l'èxit assolit per l'ACA en estimular la conscienciació ciutadana sobre la sequera amb el fracàs de la comunicació de les alternatives. La clau de volta de tot plegat fou l'ús de la paraula "transvasament", una qüestió que des de l'ACA es va voler reduir a un matís purament semàntic quan bona part de la societat catalana ho entengué de manera molt diferent. L'origen de la polèmica es troba en una primera proposta de l'ACA de construir una canalització des d'Isòvol, a la Cerdanya, fins al pantà de la Baells, aprofitant el túnel del Cadí, a fi de captar aigua del Segre i derivar-la a la conca del Llobregat. Per molt que l'ACA assegurés que es tractava d'una mesura d'emergència i, per tant, de caire provisional, quan la notícia arribà a la llum pública es va considerar com el que tècnicament era: un transvasament de la conca de l'Ebre a les conques internes. El problema fou que, políticament, la paraula "transvasament" no podia formar part del vocabulari de l'ACA per la ferma oposició d'Iniciativa per Catalunya (responsable de l'Agència) al fallit projecte del transvasament de l'Ebre de 2001.

Com és sabut, finalment, el Ministeri de Medi Ambient va desestimar aquesta proposta i va optar per l'opció de Tarragona, la qual cosa va revifar l'oposició de les Terres de l'Ebre, amb l'argument que es tractava d'un transvasament encobert. Sigui com sigui, aquest projecte fou el que finalment s'hauria executat, la qual cosa no va succeir perquè durant l'abril i el maig del 2008 les pluges tornaren amb força i els pantans del sistema Ter-

Llobregat es recuperaren de pressa. L'enrenou polític i mediàtic es complicà encara més per altres motius com ara l'arribada dels primers vaixells amb aigua de Tarragona (de gran ressò a la premsa internacional, especialment la britànica, i potencialment demolidora per al turisme barceloní) i els comentaris del conseller de Medi Ambient sobre el paper de la Moreneta en la gestió del risc.

REPTES DE FUTUR EN LA GESTIÓ DE L'AIGUA A CATALUNYA

En conjunt, però, i malgrat els problemes assenyalats anteriorment, val a dir que la gestió de la sequera de 2007-2008 per part de l'ACA fou, a parer nostre, prou coherent i efectiva. Mai abans l'administració hidràulica de Catalunya havia disposat d'un pla de gestió del risc tan elaborat i farcit de propostes pensades i programades per a cada fase de la sequera. Com s'ha dit abans, en condicions molt pitjors que les del 1973 o les del 1989-1990, les restriccions domiciliaries es pogueren evitar.

També hem comentat que la sequera de 2007-2008 tingué lloc en el context de canvis molt importants en el model de gestió de l'aigua a Catalunya. En aquest sentit, es podria argumentar que aquesta sequera va desenvolupar un paper una mica contradictori. Si bé es veritat que potser va arribar massa aviat per a fer efectives algunes mesures de gestió (com ara la dessalinització del Prat), també va servir per esperonar la consciència social sobre la necessitat de fer un bon ús de l'aigua. L'episodi de sequera de 2007-2008, doncs, en certa manera també va contribuir a continuar amb la lenta però progressiva consolidació social d'un discurs institucional per part de l'ACA que impulsa la innovació tecnològica, la diversificació de les fonts de proveïment d'aigua i la necessitat de gestió de la demanda, l'estalvi i l'eficiència en l'ús de l'aigua. Tota aquesta política ha culminat l'any 2010 amb la redacció i presentació del Pla de gestió de districte de conca fluvial de Catalunya, tal com demana la Directiva marc de l'Aagua de la Unió Europea. Aquest pla (el primer de tot l'Estat) se situa en l'horitzó 2015 i té com a elements més destacats l'aprofitament dels recursos propis, la recuperació de la qualitat de rius i aqüífers, la diversificació de l'oferta amb la dessalinització i el fet d'insistir en les polítiques de gestió de la demanda.

Tanmateix, la futura gestió de l'aigua a Catalunya també ha d'afrontar un conjunt de problemes molt importants. El primer que volem destacar és el ja recurrent de la manca d'harmonització de les polítiques sectorials. Per exemple, a la conca de la Muga, on no hi ha garantia de subministrament, el pla de regadius preveu incrementar d'hectàrees de reg. En aquest cas, cal adaptar la tipologia de conreus per a una agricultura d'alt valor afegit, donar formació i assessorament als regants i modernitzar el regadiu, tot i que en aquest darrer punt també hi ha consideracions importants a discutir. Igualment, els plans territorials impulsats des del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya no semblen haver tingut gaire en compte la necessitat de fomentar l'estalvi, l'eficiència i l'ús de recursos hídrics alternatius a l'hora de planificar futurs creixements urbans.

A l'últim, un altre problema i aquest d'extrema gravetat és el règim peculiar de finançament de l'ACA. L'Agència es finança gairebé exclusivament amb el "cànon de l'aigua", que depèn del consum urbà i industrial (com és sabut l'agricultura pràcticament no paga o paga molt poc per a l'aigua). En la mesura que, per diferents motius, el consum urbà i industrial presenta una tendència a la baixa, els ingressos necessaris per afrontar les inversions en infraestructures hidràuliques també cauen, amb la qual cosa només queda el recurs cada cop més difícil de l'endeutament amb l'asfíxia financera com a destí més probable. Sembla força inversemblant que unes infraestructures tan estratègiques com les vinculades al cicle de l'aigua hagin de dependre en gran part d'un cànon per al seu finançament i més si tenim en compte que la tasca educativa i de conscienciació que fa l'ACA sobre l'estalvi d'aigua pot provocar paradoxalment un efecte devastador sobre els seus ingressos. En aquest sentit, és cert que segurament comença a ser hora que ens plantegem, tal com advoca la Directiva marc de l'aigua, que les tarifes reflecteixin progressivament la unitat del cicle de l'aigua, de tal manera que les tarifes d'aigua associada als serveis internalitzin el cost real d'aquests serveis. Però, mentrestant, caldria una intervenció més important per part del govern de la Generalitat que contribuís a finançar tots aquests costos.

BIBLIOGRAFIA

Borràs, Gabriel i Balasch, Ramon (ed.) (2009): *Els guardians de l'aigua*, Barcelona, Clipmedia Edicions.

Calbó, Josep (2005): "Projeccions futures sobre el clima a Catalunya", *Primer informe sobre el canvi climàtic a Catalunya,* Barcelona, IEC, p.189-225.

Gallart, Francesc i Llorens, Pilar (2001): "Water resources and environmental change in Spain: A key issue for sustainable integrated catchment management", *Cuadernos de Investigación Geográfica,* 27, p. 7-16.

Marcè, Rafael; Rodríguez Arias, Miquel; García, Juan Carlos; Armengol, Joan (2010): "El Niño Southern Oscillation and climate trends impact reservoir water quality", Global Change Biology, DOI: 10.1111/j.1365-2486.2010.02163.x

Martín Vide, Javier (2005): *Factors geogràfics, regionalització climàtica i tendències de les sèries climàtiques a Catalunya*, Primer informe sobre el canvi climàtic a Catalunya, Barcelona, IEC, p. 81-111.

Saurí, David i del Moral, Leandro (2001): "Recent developments in Spanish water policy. Alternatives and conflicts at the end of the hydraulic age", *Geoforum*, 32, p. 351-362.

Vidal, Merche; Domene, Elena; Saurí, David (2010): "Changing geographies of water-related consumption. Residential swimming pools in suburban Barcelona", *Area*, acceptat per publicar.

150 TRANSFORMACIONS I PROJECTES TERRITORIALS

2008

ABASTAMENT D'AIGUA A L'ALT EMPORDÀ. SEQUERA 1

La sequera que des de la tardor del 2006 afecta el Principat s'allarga a l'Alt Empordà més enllà de la primavera del 2008, quan ja es normalitza la situació a la resta de les conques internes. Al llarg de la tardor, amb l'embassament de Boadella per sota del 25% de la seva capacitat, es posen sobre la taula possibles mesures estructurals com la construcció d'una dessalinitzadora a Roses o Castelló d'Empúries o engrandir la presa. Finalment, les pluges i nevades dels darrers dies de l'any permeten duplicar en tan sols quatre dies les reserves de Boadella i albirar la possibilitat de tancar un episodi de sequera que havia durat més de dos anys.

La conca de la Muga ocupa una superfície de 853 km² íntegrament a la comarca de l'Alt Empordà. Està formada per 42 municipis entre els quals destaquen l'àrea urbana de Figueres i la Costa Brava Nord, amb centres turístics com Roses i Cadaqués. Es tracta d'una conca sense cap tipus d'aportació externa i que basa l'abastament propi en el pantà de Boadella. També presenta la mateixa característica la conca del cap de Creus, que inclou municipis de l'Alt Empordà com Portbou, Colera, la Selva de Mar i el Port de la Selva.

Sequera extrema

La conca de la Muga va patir, com la resta de conques internes de Catalunya (CIC), una greu sequera (Abastament d'aigua a l'àrea metropolitana de Barcelona [2]) des de la tardor del 2006. El mes de maig del 2007 es va decretar la fase d'excepcionalitat 1 del Decret de sequera i el febrer del 2008 la fase 2, prèvia a les restriccions domèstiques. Precisament, l'Ajuntament de Figueres va anunciar l'endemà mateix d'augmentar el nivell d'alerta, ja que si la situació es mantenia el mes d'agost s'hauria de restringir l'aigua vuit hores diàries.

La situació al llarg de la primavera es va mantenir, i malgrat que les pluges d'abril i maig van permetre que els embassaments de les conques del Ter i el Llobregat es recuperessin, la manca de pluges a l'Alt Empordà va provoca que el pantà de Boadella continués baixant i el mes de juliol se situés al 32,5% de la seva capacitat. D'aquesta manera la Muga era l'única conca que es mantenia en el nivell 2 del Decret de sequera. Tot i això, els alcaldes de la comarca, especialment dels municipis turístics, demanaven la flexibilització d'algunes de les restriccions. En aquest sentit el president del Consell Comarcal i alcalde de Llançà, Pere Vila (Convergència i Unió, CiU), afirmava a començament de juliol que "no es volia imaginar tot l'estiu amb el Decret, pel que suposava per als turistes". Per la seva banda, el diputat convergent, Eudald Casadesús, recordava que l'opció Roine per abastir l'àrea metropolitana de Barcelona (AMB) també permetria solucionar els problemes de sequera endèmics de l'Alt Empordà.

Després de l'estiu el descens en les reserves –el 15 de setembre Boadella era al 26%– provocava que creixés l'ombra de les restriccions i que municipis amb pous propis s'haguessin d'abastir amb cisternes. Una de les alternatives era els tres pous perforats a Pont de Molins per donar servei tant a Figueres com a la Costa Brava, amb un cabal de 0,7 hm³ mensuals. En el cas de Portbou, que depèn d'un pantà municipal amb les reserves al mínim, la solució passava per explotar pous de la zona però amb l'obligació d'aplicar-hi tractaments d'osmosi a causa de l'elevada salinitat de l'aigua.

Una dessalinitzadora sobre la taula mentre continua sense ploure

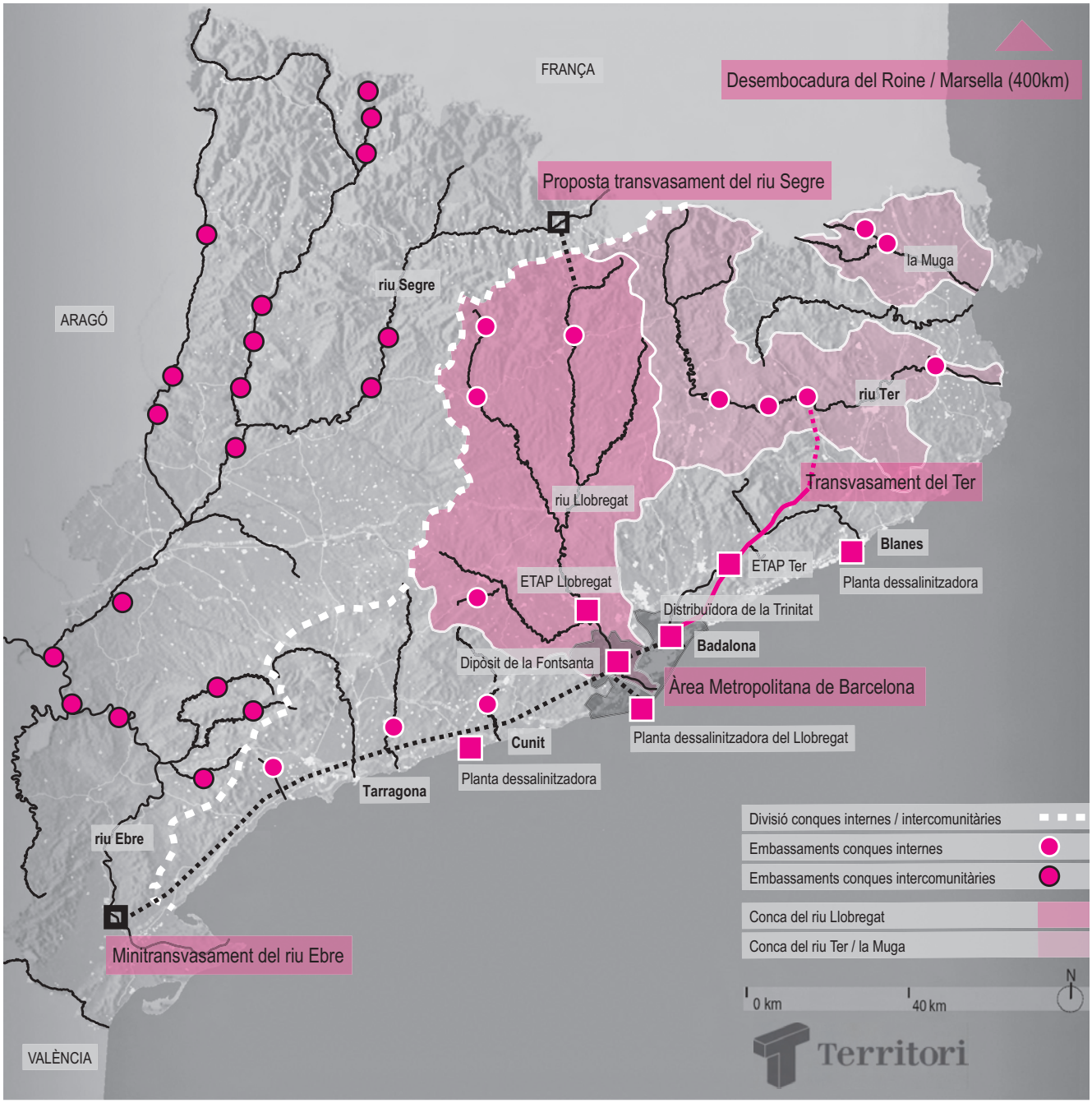
La tardor avançava i les pluges es resistien a la conca de la Muga. El 17 d'octubre l'alcaldessa de Roses, Magda Casamitjana (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va oferir al conseller de Medi Ambient (DMAH), Francesc Baltasar (Iniciativa per Catalunya Verds, ICV), el municipi per acollir una dessalinitzadora que solucionés a llarg termini els problemes de sequera. Des del DMAH ho veien com la "darrera opció" i van afirmar que l'aigua estava garantida fins a l'estiu del 2009. Des del grup municipal de CiU a Roses consideraven la proposta un "disbarat".

En canvi el mateix partit i el PSC de Castelló d'Empúries, ambdós a l'oposició, apostaven perquè la infraestructura es construís al municipi, concretament al costat de la potabilitzadora d'Empuriabrava. La proposta tindria amb el vistiplau del Consorci de la Costa Brava (CCB), ens supramunicipal encarregat de l'abastament i el sanejament dels municipis litorals.

Mentrestant, els regants de l'Alt Empordà alertaven de la situació "d'absoluta precarietat" en la qual es trobaven. Afirmaven que ja havien perdut 5 MEUR i alertaven que l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) només garantia aigua per als usos domèstics però no pas per assegurar les campanyes de reg. Consideraven necessària com a actuació estructural engrandir l'embassament de Boadella, que a mitjan novembre havia baixat fins al 23%.

El 24 de novembre l'ACA anunciava per primera vegada que estudiava la construcció d'una dessalinitzadora per als municipis costaners de l'Alt Empordà. Dies més tard, Unió de Pagesos (UP) tornava a posar sobre la taula la problemàtica dels regants i lamentava que només es garantís per al 2009 aigua per a usos domèstics. En aquest sentit, el portaveu del sindicat Antoni Casademont recordava que "el pantà de Boadella s'havia construït per garantir aigua a la pagesia". Per Casademont era molt millor ampliar la presa –tot i que la Generalitat ho havia descartat– que no pas construir una dessalinitzadora, que va qualificar com a "solució per a rics". Dos dies després, el director de l'ACA Manel Hernández admetia que estudiaven tant l'ampliació de Boadella com recuperar un antic projecte per construir una petita presa al riu Orlina, afluent del Llobregat d'Empordà, entre els municipis d'Espolla i Rabós. Així mateix va anunciar que es "cosirien" les xarxes d'abastament de les Alberes, Peralada i la mancomunitat de Garriguella i es connectarien els pous de Pont de Molins a Figueres, una obra que es va aprovar per la via d'urgència el 16 de desembre amb un cost de 2 MEUR.

Aquell mateix dia el Govern va aprovar prorrogar el Decret de sequera a causa de la situació a la Muga, que tenia les reserves de Boadella al 22%, tot i que la resta de la CIC ja havien recuperat la



plena normalitat. Així mateix es va decidir recuperar recursos subterranis de Portbou amb un tractament d'osmosi inversa (450.000 €).

L'any va acabar amb un temporal de neu i pluja que va deixar en observatoris de la conca de la Muga, i en alguns de Boadella d'Empordà, uns 189 l/m². Aquest fet va suposar que en quatre dies es dupliqués la reserva del pantà i que el 30 de desembre assolís el 41%. Amb aquesta perspectiva –i la possibilitat de noves nevades i pluges al llarg del mes de gener– era molt factible la derogació del Decret de sequera les primeres setmanes del 2009.

AUV

Més informació

www.gencat.cat/aca

ABASTAMENT D'AIGUA A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA. SEQUERA 2

L'episodi de sequera que afecta Catalunya des de la tardor del 2006 s'agreuja i el 4 de febrer de 2008 l'ACA activa la fase d'excepcionalitat 2 a les conques del Ter i el Llobregat. Dies abans transcendia que Agbar estudiava la possibilitat d'abastir l'AMB amb vaixells per evitar les restriccions. El primer vaixell, provinent del Camp de Tarragona, arriba al port de Barcelona el 13 de maig enmig del major episodi de pluges dels darrers tretze mesos. El Govern fins i tot es planteja derogar l'excepcionalitat 2. Finalment aquest pas es fa el 3 de juny, i al cap de dos dies el Govern de l'Estat anul·la el projecte per allargar el minitransvasament de l'Ebre fins a l'AMB.

Antecedents | 2007:1

Des de la tardor del 2006 Catalunya, i especialment a l'àrea metropolitana de Barcelona (AMB), es va viure un greu episodi de sequera. Els embassaments de les conques internes es van situar a començament del 2007 al 50% de la seva capacitat, i el mes d'abril es declarava la fase d'excepcionalitat 1 del Decret de sequera a la conca del Llobregat. Mesos després la situació s'ampliava també al Ter, conca de la qual es transvasen 8 m^3/s cap a l'AMB (Transvasament de la conca del Ter a l'àrea metropolitana de Barcelona [147]). El mes de novembre del 2007, el conseller de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), Francesc Baltasar (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), ja parlava de la "pitjor sequera de la història"; el Govern va prorrogar el Decret de sequera i va decidir tirar endavant obres previstes pel procediment d'urgència per un valor de 163 MEUR.

L'inici del 2008 no va suposar l'arribada de pluges i el 4 de febrer l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) activava la fase 2 d'excepcionalitat a les conques del Ter i del Llobregat. L'única prioritat esdevenia l'aigua d'abastament i quedava prohibit el reg de jardins i zones verdes, omplir piscines i fonts i netejar els carrers.

Vaixells per evitar restriccions

El 10 de gener transcendia que Aigües de Barcelona (Agbar) estudiava per encàrrec del DMAH la possibilitat d'abastir l'AMB amb vaixells amb la finalitat d'evitar les restriccions. L'aigua podria procedir de la dessalinitzadora de Carboneras (Almeria), del Roine (França) i del minitransvasament de l'Ebre (Transvasament del Consorci d'Aigües de Tarragona a l'àrea metropolitana de Barcelona [148]). Des de Convergència i Unió (CiU), el diputat Ramon Espadaler considerava que era una mostra "de la nefasta política de gestió de l'aigua que en fa el tripartit". Imma Mayol (ICV), regidora de Medi Ambient de l'Ajuntament de Barcelona, afirmava que "tant de bo no s'hagués d'utilitzar aquest recurs, però que calia estar preparats".

En aquest sentit, el 15 de gener el DMAH va anunciar cinc noves obres d'urgència per garantir l'abastament a l'AMB per un valor de 23 MEUR. Les actuacions servirien per recuperar 3,7 hm^3 mensuals de pous del Baix Llobregat, del rec comtal i d'altres recursos subterranis del Penedès i el Garraf. Mentrestant els embassaments continuaven baixant i se situaven al 25%. Tot i això, Baltasar subratllava que els catalans "estalviaven aigua i l'estalviaven bé".

Al final de gener, el president de l'Empresa Municipal d'Aigües de Tarragona (EMATSA), Ferran Sánchez Camins (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), manifestava el compromís "d'enviar un vaixell diari a Barcelona si calia". Concretament serien un màxim de 20.000 m^3 d'aigua de diversos pous de la ciutat que no s'utilitzaven o no s'explotaven a ple rendiment. EMATSA adequaria amb el finançament de l'ACA la canonada que el 1995 es va construir fins al port per dur l'aigua en vaixell a Mallorca. El diputat de CiU Joan Miquel Nadal recordava que els pous servien "perquè en cas de fallida del minitransvasament es pogués garantir l'abastament de Reus i Tarragona".

Mentrestant també avançaven les obres al port de Barcelona per rebre l'aigua en vaixells. El director general d'Agbar, Leonard Carcolé, va explicar que l'aigua potable, procedent primer de Tarragona i més tard d'Almeria, s'enviaria cap a un dipòsit de Cornellà, abans de distribuir-la. En canvi la del Roine, prepotable, s'abocaria al Llobregat i es tractaria a l'estació de tractament d'aigua potable (ETAP) de Sant Joan Despí. El Govern mantenia que el primer vaixell arribaria al maig, mentre que les restriccions les situava per al final d'estiu, amb els embassaments al 15%. Per la seva banda, l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu (PSC), deia que hauria volgut "estalviar-se" la imatge dels vaixells però que la preferia abans que els talls. El 25 de febrer l'Ajuntament de Tarragona aprovava amb els vots de l'equip de govern (PSC i Esquerra Republicana de Catalunya, ERC) enviar aigua dels pous cap a l'AMB, a un preu d'1 €/m^3 i amb un màxim anual de 4,4 hm^3. També des del consistori de Reus es veia amb bons ulls la possibilitat de cedir aigua dels seus aqüífers.

Pèrdues a Badalona

El diari *El Punt* va publicar el 27 de febrer que al barri del Canyet (Badalona) la canonada d'Aigües Ter Llobregat (ATLL) perdia diàriament 432.000 litres. L'aigua es barrejava amb la procedent de la mina del Canyet. El consistori badaloní, coneixedor de la fuga, va afirmar que havia adreçat fins a tres cartes per demanar a l'empresa pública que solucionés l'avaria o, si més no, aprofités l'aigua que es perdia. En l'editorial del rotatiu es criticava que aquest cabal representava el 10% de l'aportació de noves mesures d'emergència anunciades pel Govern dies enrere.

Al cap de poques hores el DMAH i ATLL feien públic un comunicat en el qual consideraven que la informació era errònia, ja que rebaixaven la fuita a la meitat –de 18.000 a 9.000 l/h– i recordaven que el cabal perdut representava el 0,05% de les actuacions d'emergència. També advertien que bona part de l'aigua no era potable ja que procedia de la mina. Finalment recordaven que ATLL estava executant el desdoblament d'una canonada construïda a la dècada dels seixanta. El projecte reduiria el percentatge de pèrdues de la xarxa regional del 4 al 2% i permetria estalviar 4 hm^3 anuals.

Dos dies després l'Associació de Veïns del Canyet va presentar una denúncia a la fiscalia de Medi Ambient contra l'ACA. L'entitat veïnal, presidida per Miquel Jurado, regidor del Partit Popular (PP) a l'Ajuntament de Badalona, ja havia avisat de diverses pèrdues a la zona en més d'una ocasió. El mes d'abril van començar uns treballs per aprofitar la fuga en reg de jardins i neteja de carrers.

Dessalinitzadora del Llobregat. Foto Moisès Jordi

Entre els vaixells, el Segre i l'Ebre

El 12 de març transcendia que el Govern podia preparar un transvasament del riu Segre al riu Llobregat des de Prats i Sansor (la Cerdanya) a través del túnel del Cadí (TRANSVASAMENT DE LA CONCA DEL SEGRE A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA [146]). La proposta per evitar les restriccions a l'AMB a la tardor no va tenir el suport de l'Estat. Finalment, un mes després, ambdues administracions acordaven la interconnexió de la xarxa del Consorci d'Aigües de Tarragona (CAT) amb la d'ATLL per fer arribar el minitransvasament de l'Ebre a la demarcació de Barcelona.

A començament d'abril els preparatius per fer arribar aigua amb vaixells continuaven. Francesc Baltasar va explicar que serien deu vaixells, cinc de Tarragona i cinc de Marsella mentre que l'opció de Carboneras no s'activaria fins a l'agost. L'aportació mensual seria de 2,6 hm^3. Per altra banda va explicar que també estudiaven enviar aigua amb tren cap a l'AMB. Concretament quatre viatges diaris que equivaldrien a un vaixell al cap d'una setmana. Una vegada més s'anunciaven noves mesures per disposar de recursos addicionals per abastir la població. Concretament es tractava de recuperar pous al Garraf, el Maresme i al Vallès Oriental i Occidental –un global de 12 hm^3/any– amb un cost de 7,55 MEUR. Mentrestant, els embassaments continuaven baixant i se situaven al 20,3%.

El 8 d'abril representants de tots els partits polítics de l'Ajuntament de Reus van reunir-se amb Unió de Pagesos (UP). El sindicat pretenia "paralitzar les extraccions dels pous del Camp de Tarragona" per evitar una situació similar abans de disposar el minitransvasament de l'Ebre: "salinització dels aqüífers, talls i nitrats" segons va afirmar Pere Guinovart. També el consell d'alcaldes del Baix Camp s'oposaven a la mesura i va acordar demanar a l'ACA que no s'enviés aigua a l'AMB "mentre no s'acreditès que el subministrament per beure i regar estava garantit".

Per la seva banda, l'alcalde tarragoní, Josep Fèlix Ballesteros (PSC), anunciava que la canonada del port per omplir els vaixells seria reversible per tal de rebre aigua, si hi havia un incident amb el minitransvasament de l'Ebre.

Pluges i primers vaixells cap a Barcelona

Els darrers dies d'abril va tornar a ploure amb certa intensitat després de molts mesos. Els embassaments de les conques internes havien passat de vorejar el 20% a pràcticament arribar al 25% en pocs dies. Aquest fet va permetre al conseller del DMAH anunciar que la fase d'emergència s'endarreria com a mínim fins a començament de juny. Mentrestant, la gran campanya de sensibilització ciutadana havia fet efecte i el consum a l'AMB s'havia estabilitzat en 110 litres per persona i dia, un dels més baixos d'Europa.

El 29 d'abril el Congrés dels Diputats va aprovar el reial decret que permetia allargar el minitransvasament fins a l'AMB. Amb aquest nou escenari –anteriorment l'aigua de l'Ebre no podia sortir de la demarcació tarragonina– el president del CAT, Daniel Pi (ICV), va afirmar que ja era "jurídicament possible" que els vaixells també transportessin aigua del minitransvasament i no només dels pous del Camp. Des del consistori tarragoní es valorava la mesura positivament ja que "els pous esdevenien menys imprescindibles".

El 10 de maig UP juntament amb la Plataforma del Baix Gaià i la plataforma de Tarragona L'Aigua no ens la Prendran van aplegar un centenar de persones en contra de l'enviament de vaixells, dos dies abans del primer viatge. Al llarg de tres dies es van produir les pluges més importants dels darrers tretze mesos al Principat fet que va provocar que les reserves arribessin al 29%. El mateix dia que arribava el primer vaixell al port de Barcelona es feia públic que el Govern podria aixecar les restriccions de regar jardins i omplir piscines, ja que es podria passar de l'excepcionalitat 2 a la 1.

Per aquest motiu l'alcalde tarragoní va ordenar a l'empresa EMATSA que aturés l'extracció d'aigua dels pous. Mentrestant, l'Ajuntament de Reus feia el pas contrari i posava a disposició de l'ACA onze pous i mines. El dia 16 de maig el DMAH va rectificar i va anunciar que no aixecaria les restriccions, fet que va suposar que Ballesteros revoqués la seva decisió.

El maig va continuar sent molt plujós i el dia 20 les reserves de les conques internes se situaven en el 38,4%. Aquell mateix dia arribava al port el primer vaixell provinent de Marsella i la ministra de Medi Ambient i Medi Rural i Marí (MARM), Elena Espinosa, llançava el primer senyal oficial per derogar el reial decret que permetia la interconnexió. Al cap d'una setmana era el president de la Generalitat, José Montilla (PSC), qui la descartava, i finalment el decret quedava en paper mullat el 5 de juny.

La fi de la sequera

El 26 de maig el DMAH anunciava que no podria donar per tancat l'episodi de sequera fins que els cinc embassaments de les conques internes arribessin al 58%, és a dir, que tinguessin unes reserves de 350 hm^3. Anteriorment el llindar per sortir de la fase d'excepcionalitat 2 estava en el 50%. Amb aquest context l'alcalde tarragoní anunciava que no sortiria més aigua del Camp tot i que el Govern tenia contracte en vigor fins al mes d'agost.

Finalment el 3 de juny el Govern va modificar el Decret de sequera, i les conques del Ter i el Llobregat van passar d'excepcionalitat 2 a 1. Francesc Baltasar va afirmar que amb la situació actual –els pantans ja estaven al 52%– Catalunya es trobava en un estat que li permetia "fer vida normal", però va apostar per seguir "fent cures" per tal de "no recaure". Així mateix, va anunciar que s'anul·lava el transport d'aigua amb vaixell des de Tarragona però es mantenia el de Marsella. Segons Baltasar treballarien per rescindir un contracte firmat fins al 15 d'agost. Final-

ment els pous de Tarragona només havien servit per omplir dos vaixells, ja que els altres vint que havien salpat del port contenien aigua de l'Ebre.

El 19 de juny, el conseller Baltasar es va enfrontar a una petició de reprovació per part de CiU per la gestió de la sequera. Els tres grups que donen suport al Govern van votar-hi en contra.

El 10 de desembre es va celebrar a Barcelona la primera sessió de la Taula de l'Aigua, organisme de debat que substituïa la Taula de la Sequera. Dies després, el Govern feia balanç de la situació. Els embassaments de les conques internes havien continuat augmentat les reserves fins al 72%. Tanmateix, la situació continuava sent crítica a la conca de la Muga, que amb el 22% de reserves es mantenia en excepcionalitat 2. El cost de l'episodi de sequera es xifrava en 500 MEUR, dels quals 389 corresponien a mesures estructurals.

L'any es va tancar amb el Decret activat tot i que les pluges dels darrers dies van permetre l'embassament de Boadella, a la conca de la Muga, situar-se per sobre del 40%. Les previsions indicaven que el Decret es podria derogar el mes de gener.

Les dessalinitzadores, la solució

Al llarg de la crisi de la sequera, des del DMAH i l'ACA es recordava que qualsevol actuació –el transvasaments del Segre o de l'Ebre– havia de permetre evitar les restriccions abans de la posada en funcionament de la DESSALINITZADORA DEL LLOBREGAT [2006:51]. Aquesta infraestructura, que produirà 60 hm^3 anuals, està previst que entri en servei el maig del 2009. A banda, l'ACA va adjudicar la duplicació de la planta Tordera 1 (Blanes) –de 10 a 20 hm^3 anuals– i projectava dues instal·lacions més a Blanes i a CUNIT [2007:52]. Segons el secretari general d'ICV, Jordi Guillot, l'aposta per la dessalinització permetria "superar i deixar enrere la vella política de l'aigua basada en transvasaments". En canvi des de la Plataforma en Defensa de l'Ebre (PDE) es continuava desconfiant del projecte de Cunit i reclamaven que s'acostés més a Tarragona per evitar que servís com a interconnexió de xarxes. Coincidia amb aquesta posició, el diputat Joan Miquel Nadal (CiU), que ho qualificava de "transvasament encobert".

Al final d'abril, el president del CAT, Daniel Pi, va proposar que la interconnexió també s'adeqüés per fer arribar l'aigua dessalinitzada de Cunit tant al Camp de Tarragona i a les Terres de l'Ebre com a l'AMB. Un mes després, amb la interconnexió a punt de ser derogada, l'alcalde de Tarragona, Josep Fèlix Ballesteros, insistia que calia construir una canonada que connectes la nova dessalinitzadora de Cunit a la xarxa del CAT "per reduir la pressió sobre l'Ebre". Finalment, el 28 de maig el president José Montilla va descartar la canonada entre Tarragona i Olèrdola i va plantejar oficialment que es podria reconvertir per donar servei a la nova dessalinitzadora.

El director de Planificació de l'ACA, Gabriel Borràs, també va recordar setmanes més tard que la nova infraestructura –que es posaria en servei el segon semestre de 2010– permetria abastir bona part del Penedès, que actualment bevien aigua del Llobregat. D'aquesta manera, la dessalinitzadora també alliberaria part dels recursos de la xarxa d'ATLL. Borràs va afegir que entre desembre i gener del 2008 s'adjudicaria l'obra, que costaria uns 85 MEUR i que tindria una capacitat de tractar 60 hm^3 anuals. En una primera fase només aportaria a la xarxa 20 hm^3.

El mes de desembre l'ACA iniciava el tràmit, amb la licitació de la redacció del projecte i de l'estudi d'impacte ambiental, per construir la segona dessalinitzadora de la Tordera a Blanes. La previsió és que entri en servei el 2012 amb una producció de 60 hm^3.

L'alternativa Roine

L'episodi de sequera va posar més que mai sobre la taula l'alternativa d'abastir l'AMB amb l'aigua del Roine. Es tracta d'un projecte defensat especialment per CiU. El mes de febrer el diputat Jordi Xuclà recordava que l'1% de l'aigua del riu occità permetria alliberar aigua del Ter i recuperar el seu cabal ecològic. Xuclà va lamentar que el tripartit hi estigués en contra i recordava que el PP s'hi oposava perquè consideraven que era "la independència hídrica de Catalunya".

Setmanes més tard, mentre el Govern apostava pel Segre, Josep Antoni Duran i Lleida (CiU) insistia que calia transportar "l'aigua des de l'Europa humida". En aquest sentit assegurava que hi havia una empresa que estava disposada a tirar endavant el projecte a "cost zero" i que només caldria pagar el subministrament. A proposta dels nacionalistes, el president José Luís Rodriguez Zapatero (PSOE) es va comprometre a estudiar l'opció Roine. José Montilla va treure importància a l'anunci i va considerar aquesta alternativa com una "broma de mal gust", ja que caldrien catorze anys d'obres,i va afegir que calia trobar una solució d'emergència. Dies després, CiU detallava la proposta: 300 hm^3 anuals i una inversió de 950 MEUR. Mentrestant, el ministre francès d'Agricultura, Michel Barnier, reiterava que no havien rebut cap "demanda oficial" per part del Govern espanyol. Al final de juny, el president de la regió Llenguadoc-Rosselló, George Frêche, va aprofitar una cimera amb Montilla per oferir aigua del Roine. Frêche va recordar que el 2010 començarien les obres per fer arribar l'aigua a Perpinyà però que calia una proposta catalana i espanyola abans que finalitzés el 2008. Montilla va agrair l'oferiment però va recordar que l'aposta de la Generalitat eren les dessalinitzadores.

El mes d'octubre el MARM anunciava que havia demanat la col·laboració d'experts de les universitats de Barcelona (UB), Alacant, Madrid, Valladolid i Saragossa per elaborar l'estudi de viabilitat del transvasament del Roine. Segons el secretari d'Estat de Medi Rural i Aigua, Josep Puxeu, es donava resposta al requeriment que CiU havia fet a la primavera. Dies després la vicepresidenta María Teresa Fernández de la Vega (PSOE) feia un gir discursiu i "no descartava" els transvasaments "si eren econòmicament i ambiental viables", fins i tot, el del riu occità. Al final de novembre, el president Montilla tornava a descartar l'oferiment de les autoritats del Llenguadoc-Rosselló amb l'argument que les infraestructures planificades per la Generalitat ja estaven molt avançades.

AUV

Més informació

www.gencat.cat/aca

3 ABOCADOR DE RESIDUS DE LA CONSTRUCCIÓ DEL PINELL DE BRAI

El novembre del 2008 es dóna a conèixer la signatura d'un conveni entre l'Ajuntament del Pinell de Brai, l'empresa Puigfel SA i els propietaris de les argileres del Pinell, per tal d'instal·lar un abocador de bales de rebuig procedents d'ecoparcs en un indret on l'Agència de Residus de Catalunya preveu ubicar residus de la construcció. El projecte troba l'oposició de part del consistori i del grup ecologista GEPEC. A final d'any l'abocador queda en suspens.

El Pinell de Brai és una vila i municipi de la comarca de la Terra Alta, amb una extensió de 57 km² i 1.132 habitants el 2008. El terme municipal té una forma rectangular i constitueix una submeseta prèvia a la resta de la comarca de la Terra Alta, de la qual es troba separada per les serres de Pàndols i Cavalls. El costat sud-est, que limita amb el Baix Ebre, el tanquen les serres de Vallplana i la Talaia. Al sud-oest flueix el riu Canaletes creuant la serra de Pàndols, la vall dels Prats i la serra de Vallplana. El costat nord-est queda obert i limita amb el terme municipal de Miravet, de la Ribera d'Ebre.

La zona on es vol situar l'abocador es troba a tocar de l'espai del Pla d'espais d'interès natural (PEIN) de la serra de Pàndols-Cavalls, amb una superfície d'unes 1.400 ha dins el terme municipal.

Planta de reciclatge de residus de la construcció

A mitjan mes de novembre del 2008 el Pinell de Brai era el principal candidat de l'Agència de Residus de Catalunya (ARC) per instal·lar el primer abocador de residus de la construcció a la Terra Alta, en un projecte dut a terme per l'empresa mixta Gestora de Runes de la Construcció, que preveia restaurar mediambientalment les mines d'argila del municipi, ara esgotades, a la depressió del riu Canaletes.

El delegat de Medi Ambient i Habitatge a les Terres de l'Ebre, Víctor Gimeno, va detallar que la Generalitat estava tramitant l'autorització del dipòsit de runes i d'una planta de recuperació i reciclatge de materials de la construcció, amb la intenció de reaprofitar part de la runa en altres obres, seguint les directrius de la Unió Europea (UE) i la legislació vigent. Gimeno va assenyalar que també s'estava tramitant l'autorització d'un abocador de caràcter privat a Gandesa, però afirmava que això no afectaria la viabilitat del projecte del Pinell de Brai.

Dipòsit de bales procedents d'ecoparc

Paral·lelament, l'alcalde del Pinell de Brai i president del Consell Comarcal de la Terra Alta, Pere Martí, de Convergència i Unió (CiU), va confirmar que s'estaven fent gestions per instal·lar, en lloc de l'abocador de runes projectat, un abocador de bales de rebuig dels ecoparcs[1] de l'àrea metropolitana de Barcelona, de caràcter privat, i que ocuparia unes 55 ha.

El projecte de conveni per restaurar les mines d'argila amb bales d'ecoparc va entrar a l'Ajuntament el 21 de novembre i es va aprovar en ple el dia 26, amb els vots favorables dels cinc regidors de CiU i l'oposició dels quatre regidors de Progrés Municipal (PM).

L'empresa promotora del projecte era Puigfel SA, de Cerdanyola del Vallès, que havia constituït una unió temporal d'empreses (UTE) amb Arcillas y Arenas Refractarias Pàndols SA i Suministros de Arcillas SA, les empreses propietàries de les argileres del Pinell.

Segons aquest conveni, l'Ajuntament havia de rebre 100.000 € per la tramitació dels permisos municipals i 2 € per cada tona de rebuig dipositada a l'argilera. L'alcalde, que no veia cap perill en el projecte, calculava que es podien percebre per aquest concepte uns 300.000 € anuals, a la vegada que es complia l'objectiu de restaurar la pedrera, i afirmava que el projecte només tiraria endavant si es feia amb totes les mesures de seguretat i tenia el vistiplau del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) de la Generalitat.

Reaccions

L'endemà de conèixer-se la notícia, l'entitat ecologista Grup d'Estudis i Protecció dels Ecosistemes Catalans (GEPEC) va emetre un comunicat per advertir del risc mediambiental que suposava la construcció d'un abocador al Pinell de Brai, especialment si finalment s'hi ubicava el rebuig dels ecoparcs.

El GEPEC valorava com un fracàs els ecoparcs i afirmava que bona part del rebuig de la brossa municipal acabava compactada, empaquetada i soterrada en forats d'argileres i pedreres, sota la forma de bales, un material que no era inert, ja que contenia matèria orgànica, plàstics i metalls. L'entitat criticava l'ARC pel que anomenava un model de tractament de residus finalista, amb un baix nivell de reciclatge i una tendència a exportar els residus lluny del seu lloc d'origen, per la qual cosa incomplia els principis de proximitat i suficiència.

Així mateix GEPEC assenyalava que la sol·licitud d'aprofitament de l'argilera del Pinell de Brai no s'havia tramitat per soterrar-hi bales d'ecoparc, sinó per fer-hi només els abocaments de terres i runes de la construcció.

El grup ecologista, que es plantejava dur a terme accions legals en contra del projecte, criticava que l'abocador projectat era pròxim a espais naturals protegits, i assenyalava el fet que els aqüífers del riu Canaletes es podrien veure afectats per la generació de lixiviats i gas metà que durant un mínim de trenta anys generarien els residus.

Des de GEPEC i la federació d'Ecologistes de Catalunya (EdC) es temia que davant la retirada del projecte D'ABOCADOR A GIMENELLS [2007:3], les comarques del sud de Catalunya acabessin rebent bona part dels residus metropolitans, i es mostraven contraris també a la previsió de construir un ecoparc al municipi de Constantí (Tarragonès), i dues plantes de metanització a Botarell (Baix Camp) i Mas de Barberans (Montsià).

Des de la EdC també es va demanar un posicionament clar per part de l'ARC en contra del projecte d'abocador del Pinell de Brai.

Per la seva banda, el portaveu de PM a l'Ajuntament, Lluís Melich, va lamentar que l'equip de govern hagués acceptat un abocador de residus metropolitans, que afectava al seu entendre negativament el desenvolupament local, tant pel que feia al turisme verd, com a la imatge dels productes agrícoles del municipi. Melich va lamentar la falta d'informació a la població i va anunciar que farien una campanya per donar a conèixer el projecte als veïns del Pinell.

El gerent de l'Entitat Metropolitana del Medi Ambient, Carles Conill, assegurava desconèixer el conveni, i afirmava que l'aposta de la seva entitat era que les instal·lacions de tractament de residus s'instal·lessin pròximes al lloc on s'originava la brossa, i per tant, dins de l'àrea metropolitana. Des de l'ARC i els serveis territorials de Medi Ambient i Habitatge a les Terres de l'Ebre també es va negar que tinguessin coneixement del projecte. Víctor Gimeno va afirmar que al Pinell de Brai només tenien en projecte restaurar les mines d'argila amb residus de la construcció.

L'abocador queda en suspens

A comrençament de desembre, l'alcalde, Pere Martí, va explicar que havien decidit deixar momentàniament en suspens el conveni per a la instal·lació d'un abocador de bales de rebuig d'ecoparcs metropolitans.

A mitjan desembre de 2008 el grup d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) al Consell Comarcal de la Terra Alta va presentar una moció demanat que es rebutgés qualsevol intent de restaurar l'argilera del Pinell de Brai amb residus dels ecoparcs metropolitans.

Nou abocador a Riba-roja d'Ebre

Per les mateixes dates, l'alcalde de Riba-roja d'Ebre (Ribera d'Ebre), José Luis Aparicio, del Partit del Socialistes de Catalunya (PSC), va fer pública la intenció de signar un conveni amb l'empresa Urbaser per instal·lar al municipi una planta de tractament de residus i un abocador de bales de residus inerts dels ecoparcs de l'àrea metropolitana de Barcelona.

El projecte preveia dipositar fins a 10 milions de tones de bales de residus, i suposava per a l'Ajuntament percebre un cànon de 4 € per cada tona dipositada, a més de 250.000 € per la concessió de la llicència d'obres, i la promesa per part de l'empresa que destinaria 6 MEUR a la carretera pendent entre el pont de Riba-roja i els pobles d'Almatret i la Granja d'Escarp. El projecte també preveia la creació d'uns quaranta llocs de treball directes.

JRMR

Més informació

www.arc-cat.net

1 Un ecoparc és un equipament que permet obtenir energia i adobs a partir de la fracció orgànica i dels residus municipals, separar també alguns materials que es poden reaprofitar (vidre, metalls i plàstics) i estabilitzar les característiques del rebuig (reduint-ne la humitat, la fermentabilitat i el volum). Després aquest rebuig s'empaqueta en unes bales plastificades que finalment se solen dipositar en pedreres, com ara la de Vallensana [2005:117], a Badalona, o a argileres, com l'Elena de Cerdanyola del Vallès [2007:11], ambdues reblides amb residus de l'Ecoparc 2 de Montcada i Reixac [2005:157].

4 AEROPORT CORPORATIU DE BARCELONA

Després que, al final del 2007, la Generalitat anunciés que obriria un concurs per rebre propostes dels municipis que volguessin acollir el futur aeroport corporatiu, durant el 2008 les comarques centrals es pronuncien. A Osona, alguns ajuntaments i empresaris s'hi mostren partidaris, tot i el rebuig d'alguns partits polítics i sectors socials. L'aeròdrom d'Òdena suma nombrosos suports de partits, empresaris i entitats de l'Anoia i de la resta del país, i enllesteix la candidatura. Al final de l'any, alguns sectors empresarials i polítics del Bages manifesten la seva voluntat de presentar una altra candidatura. La competència per l'aeroport entre les tres comarques està servida.

El 2007 el Govern de la Generalitat va presentar el nou PLA D'AEROPORTS, AERÒDROMS I HELIPORTS DE CATALUNYA [2007:119], que preveia construir quatre aeroports i set aeròdroms. A més, el Pla d'aeroports preveia un nou aeroport corporatiu per a jets privats, aerotaxis, missatgeria i aviació esportiva, que havia d'actuar com a aeroport complementari al del Prat de Llobregat (AEROPORT DE BARCELONA [2007:5]). Durant els anys 2005 i 2006, s'havia discutit la possibilitat que l'aeroport s'instal·lés al municipi de FONOLLOSA [2005:9], al Bages, opció rebutjada per aquest municipi i diversos ajuntaments de la comarca. Al final del 2007, el Govern va anunciar que obriria un concurs per designar la localització de l'aeroport i així evitar la polèmica territorial suscitada a Fonollosa. S'hi podrien presentar tots els municipis situats entre 40 i 80 km de Barcelona, i que estiguessin ben comunicats amb la capital. Amb tot, les comarques centrals, sobretot el Bages, l'Anoia i Osona, continuaven sent les més ben situades per acollir el nou aeroport.

La comarca d'Osona debat si vol l'aeroport

L'abril del 2008, el president de la delegació a Osona de la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB), Oriol Guixà, va manifestar que l'organització que representava lideraria la candidatura de la comarca al projecte d'aeroport corporatiu. Guixà va considerar que calia "lluitar mancomunadament" amb organismes com el Consell Comarcal d'Osona o altres institucions i organismes.

Al maig, davant d'informacions que apuntaven que l'Ajuntament de Centelles s'havia ofert a acollir l'aeroport, el grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), a l'oposició, va demanar que s'aclarís quina era la posició del consistori. Al cap de pocs dies, l'alcalde Miquel Arisa, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va argumentar que, si bé el poble no necessitava l'aeroport i no el podria acollir per motius tècnics, sí que donaria suport al projecte, que podria comportar una diversificació de l'activitat econòmica de la zona i generar ocupació.

Una situació semblant es va produir al municipi veí de Balenyà. L'alcalde, Tomàs Girvent (PSC), va manifestar a mitjan maig que Balenyà tenia bones condicions i infraestructures per acollir l'aeroport i que es tractava d'una "oportunitat" per al poble, opinió refermada per Oriol Guixà. El grup municipal d'ERC va reclamar més informació i participació i, juntament amb les seccions de Tona i Centelles, van impulsar la campanya "Menys avions, més vagons", per oposar-se a la infraestructura i reclamar millores en el transport ferroviari. Convergència i Unió (CiU) de Centelles va organitzar un debat en el qual la CCB va defensar la importància de l'aeroport. En canvi, Esteban Linares, cap de la torre de control de l'aeroport de Sabadell va dir que Balenyà no tenia bones condicions per acollir-lo, mentre que l'associació *Ara o Mai, per la defensa del territori*, es va mostrar contrària al projecte d'aeroport i als polígons i infraestructures associats.

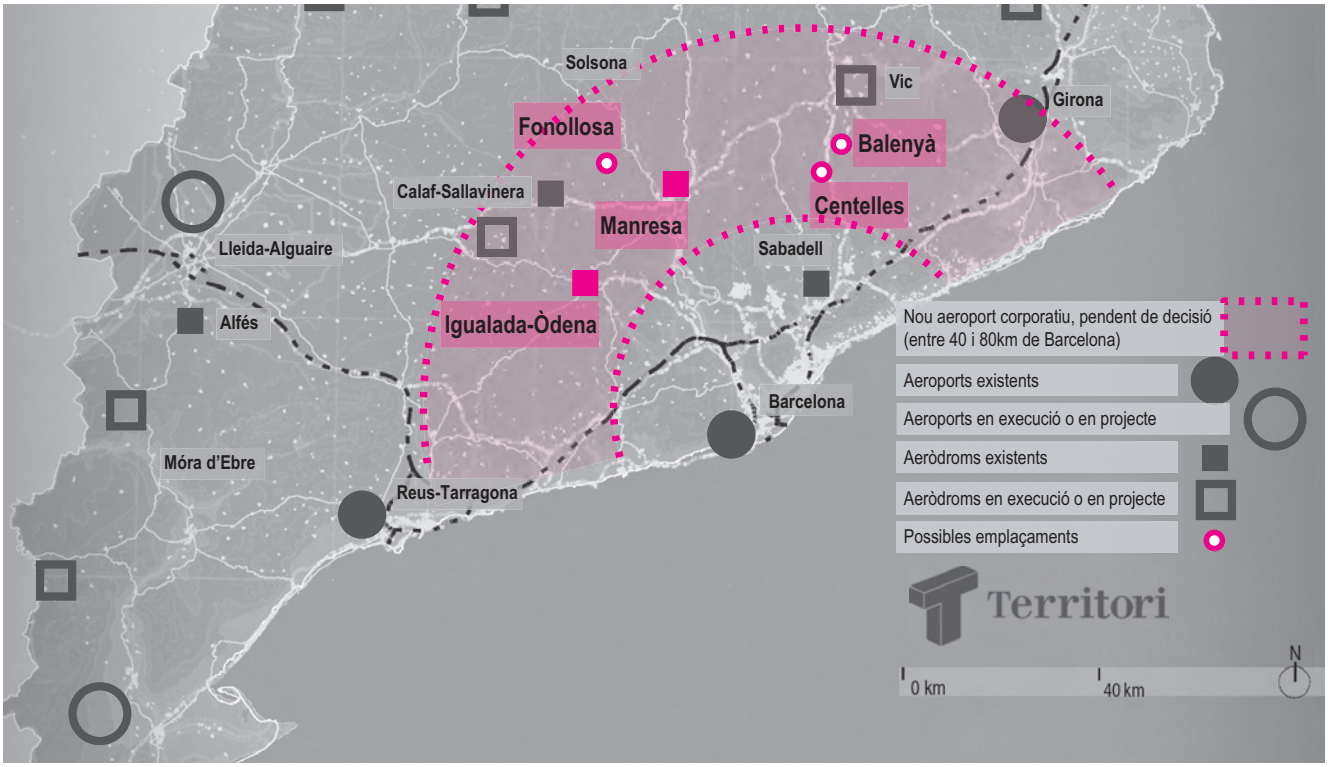
L'Anoia aposta per l'aeroport

A començament d'any, el Consorci de Gestió de l'aeròdrom Igualada-Òdena –que en aquells moments acollia exclusivament activitats d'aviació esportiva, bàsicament de cap de setmana– va informar que estava preparant un estudi de viabilitat per acollir l'aeroport corporatiu. Per a Jordi Riba, regidor d'Interior de l'Ajuntament d'Igualada, l'aeròdrom reunia les condicions que establia la Direcció General d'Aeroports, ja que està situat a 60 km de Barcelona i està ben connectat amb l'autovia A-2 i el futur EIX TRANSVERSAL FERROVIARI [50]. Segons Riba, la ubicació d'un aeroport corporatiu a l'Anoia havia d'aportar una millora per al teixit empresarial i la creació de llocs de treball derivats dels serveis que hauria d'oferir. A més, la zona disposaria de terrenys al voltant perquè s'hi poguessin establir les activitats empresarials i complementàries que implicaria una infraestructura d'aquesta envergadura.

El mes de juliol la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) va aprovar inicialment el Pla especial urbanístic de l'aeròdrom Igualada-Òdena, que delimitava l'àmbit de l'aeròdrom i legitimava la reserva de sòl que havia de permetre allargar-ne la pista, afegint-hi 300 m als 900 actuals, i triplicar-ne la superfície, i arribar, així, a les 119 ha. Unió de Pagesos (UP) va denunciar que aquest Pla especial feia perillar 80 ha de sòl agrari i hipotecava el desenvolupament agrari i ramader d'Òdena. Aquests terrenys s'havien d'adquirir pel sistema d'expropiació i, davant d'això, UP va reclamar que els pagesos afectats es poguessin ubicar en un sòl agrari diferent.

Al final d'agost, el president d'ERC, Joan Puigcercós, va afirmar que apostarien per l'aeròdrom d'Òdena, ja que podia ser un dels futurs motors per a una comarca amb una "economia malmesa". Puigcercós va defensar la bona connexió de l'aeroport gràcies a l'A-2, al futur EIX DIAGONAL [2007:20] i al desdoblament de l'EIX TRANSVERSAL [2006:27]. Paral·lelament, el president comarcal d'ERC, Josep Maria Palau, va anunciar que plantejaria un acord unitari a totes les forces polítiques de la comarca, associacions empresarials, entitats i sindicats, per donar suport a la candidatura de l'aeròdrom d'Òdena. Segons Palau, l'ampli consens polític per acollir el projecte no s'aconseguia a Osona o al Bages. De fet, les seccions d'ERC d'aquestes dues comarques, a més d'Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) del Bages, van renunciar a donar suport a les respectives candidatures per tal de donar-lo a Òdena.

Al novembre, els ajuntaments d'Igualada i Òdena van presentar l'estudi de viabilitat que havien anunciat a principi d'any. L'alcalde d'Igualada, Jordi Aymamí, es va



mostrar satisfet que la possibilitat que l'aeròdrom de la comarca es convertís en un aeroport corporatiu hagués generat tanta unanimitat entre empresaris, partits polítics, sindicats, patronals i entitats socials de la comarca i de la resta de Catalunya. Pocs dies després, unes dues-centes persones en representació de tots aquests sectors, van participar en un acte de suport a la candidatura anoienca, impulsat per la Unió Empresarial de l'Anoia (UEA), sota el lema "Junts per l'aeroport: una oportunitat per a l'Anoia". A l'entrada de l'acte, una desena de persones van mostrar la seva oposició a les expropiacions derivades de l'ampliació de l'aeròdrom.

Els empresaris del Bages ho tornen a provar

A mitjan desembre i pocs mesos abans que, segons el secretari per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Manel Nadal, s'obrís el termini per presentar candidatures per a l'aeroport corporatiu, la Cambra de Comerç de Manresa va anunciar que presentaria una candidatura perquè el Bages acollís l'aeroport, dos anys després del rebuig que part de la comarca havia mostrat al projecte d'aeroport a Fonollosa. El president de l'organització, Manel Rosell, va explicar que havien rebut el suport empresarial de la comarca, tot i que encara havien de valorar quin seria el millor emplaçament per a l'aeroport. A part de defensar els beneficis econòmics que suposaria i les bones comunicacions del Bages, Rosell va considerar que un dels punts forts de la comarca era un teixit industrial molt important i, en concret, un sector lligat a la metal·lúrgia, que havien d'aportar a aquesta infraestructura un entorn "racional i competitiu".

En acabar l'any, només certs sectors empresarials i polítics del Bages i Osona apostaven per acollir l'aeroport corporatiu. L'aeròdrom d'Òdena rebia un ampli suport econòmic, polític i social, i enllestia la candidatura. Al final, però, havia de ser el concurs públic el que acabaria determinant quina de les comarques acolliria l'aeroport.

PHE-X3EA

Més informació:

www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/actuacions/departament/aeroports/aerodromodena.jsp

5 AEROPORT DE LA SEU D'URGELL O PIRINEUS-ANDORRA (MONTFERRER)

Durant el 2008 la Comissió d'Urbanisme de Lleida aprova el Pla especial de l'aeroport, fet que aixeca protestes a la zona directament afectada. Per altra banda, els representants polítics locals mostraven la seva disconformitat per no haver estat consultats i van presentar un acord aprovat al ple del Consell Comarcal de l'Alt Urgell que demanava la informació detallada del projecte i la transparència del procés legal i executiu. En resposta a les protestes, el govern es reuneix amb els representants locals amb declaracions que indiquen que el 2009 hi haurà avenços importants per la posada en funcionament de l'aeroport, prevista per al 2010.

Antecedents | 2004:8; 2005:6; 2006:7, 2007:7

Després de 24 anys tancat posteriors a un únic any de funcionament, l'aeroport de la Seu d'Urgell (Alt Urgell) rebia una atenció especial a partir de l'1 de març de 2004 amb l'acord entre el govern andorrà i l'espanyol per finançar-ne de manera compartida les instal·lacions. A començament del 2007 es confirmava l'adquisició, per part de l'Institut Català del Sòl (INCASOL), de la compra del 85% dels terrenys de la infraestructura (168 ha, de les 198 previstes per posar de nou en funcionament el servei) fins aleshores propietat de la família que havia construït l'aeroport. L'octubre del 2006, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL) havia aprovat la redacció del Pla especial per a la delimitació de sòl de l'àmbit del futur aeroport de la Seu. L'acord del Consell de Govern de la Generalitat, del 25 de setembre de 2007, autoritzava la constitució de la societat limitada unipersonal Aeroports Públics de Catalunya amb la qual es gestionarien les infraestructures aeroportuàries que s'estaven impulsant (aeroport de la Seu d'Urgell i AEROPORT DE LLEIDA-ALGUAIRE [6]) i les que li serien traspassades.

Aprovació del Pla director de l'aeroport de la Seu d'Urgell

La CTUL aprovava provisionalment el 26 de setembre de 2008 el Pla especial per a la delimitació de sòl de l'àmbit del futur aeroport de la Seu d'Urgell, que el conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal, havia d'aprovar definitivament els dies següents. El document delimitava l'espai i legitimava la reserva de sòl per garantir la ubicació del futur aeroport, i proposava desenvolupar-lo en una àrea de 198 ha i amb una pista de, com a màxim, 1.550 m de longitud. El Pla d'aeroports de Catalunya 2009-2015, que a principi del 2009 encara era pendent de ser aprovat, preveia potenciar l'aeròdrom actual de la Seu, de titularitat pública, i construir un sistema general aeroportuari amb una superfície total de 198,1 ha de sòl no urbanitzable, per bé que no hi preveia àrea de reserva. Igualment, el Pla observava l'àrea destinada al moviment d'aeronaus (pista d'envol i d'aterratge, carrers de rodada i accés, plataforma d'estacionament) i la d'activitats aeroportuàries (terminal, instal·lacions, aparcament de vehicles, etc.). Es proposava situar aquest sistema al sud tenint en compte les previsions d'orientació de la pista i les necessitats de les operacions i moviments aeronàutics.

Protestes de l'administració local i dels veïns

El ple del Consell Comarcal de l'Alt Urgell del 9 d'octubre acordava per unanimitat demanar al DPTOP que facilités tota la informació i documentació sobre la reobertura de l'aeroport Pirineus-Andorra. La proposta, presentada per Convergència i Unió (CiU) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), va ser subscrita pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC)-Progrés amb una esmena que demanava la redacció d'un pla director (ja obligat per llei) pel tal d'instar la Generalitat a informar àmpliament del projecte totes les administracions implicades del territori. El document aprovat s'havia de trametre al president de la Generalitat i al conseller del DPTOP. L'acord es posava a aprovació justament poques hores abans del tall de carretera programat per al 13 d'octubre a la carretera N-145, al costat de la Seu, per manifestar el rebuig a la reobertura de l'aeroport de Montferrer. L'acte, convocat per l'Associació en Defensa de l'Alt Urgell (AEDAU), havia rebut el suport del ple de l'Ajuntament de Ribera d'Urgellet. També s'havien adherit a la mobilització la Unió de Pagesos (UP), l'entitat ecologista Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de l'Entorn Natural (Ipcena), l'Associació de Veïns de Castellar de Tost, la Coordinadora pel Territori de l'Alt Pirineu, l'Assemblea de Joves de l'Alt Urgell i l'Associació Solidària Cuca de Llum. La manifestació va aplegar una cinquantena de persones, bona part veïns d'Adrall.

L'AEDAU assegurava a través de la seva presidenta, Dolors Patsi, que si finalment es tirava endavant el projecte, el peu del talús de la infraestructura quedaria a uns 50 m de cases del poble d'Adrall. D'altra banda, alertava que omplir la part que falta per a l'allargament de la pista "suposa molt temps de pols", i que les obres també feien augmentar els riscos d'esllavissaments en cas d'aiguats. Patsi va recordar que les grans afeccions que causaria tot això per als residents serien, sobretot, la contaminació acústica i ambiental, fruit de la combustió del querosè, i va remarcar la manca de respecte pel territori, en no incloure-hi cap nom de la toponímia local. Segons Patsi l'aeroport no aconseguiria atreure més turisme, contràriament al que opinava molta gent, ja que amb la construcció d'aquesta infraestructura es malmetria la tranquil·litat que ara podia oferir l'entorn. Patsi justificava la poca assistència a la manifestació per part de ciutadans de la Seu d'Urgell argumentant que des de la Seu es creia que l'obra no comportaria efectes ni cap impacte en la circulació. Concloïa dient que acceptarien la utilització de l'aeroport per casos d'urgència, però que en cap cas acceptaven l'ampliació de la pista projectada.

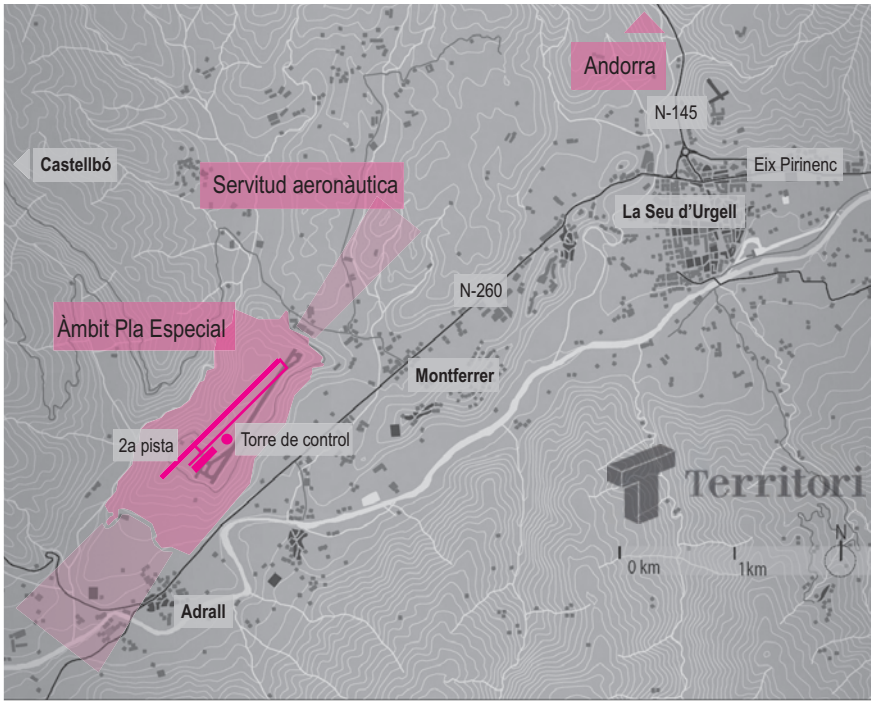
Futur aeròdrom de l'Alt Pirineu

El secretari de Mobilitat del DPTOP, Manel Nadal, i el director general de Ports, Aeroports i Costes, Oriol Balaguer, es van reunir l'1 de novembre amb els representants dels ajuntaments del municipis de Montferrer i Castellbò, Ribera d'Urgellet, la Seu d'Urgell i el Consell Comarcal de l'Alt Urgell, per explicar-los el contingut del pla especial urbanístic recentment aprovat i la previsió del pla director, que es volia redactar durant el 2009. Nadal va explicar que encara hi havia aspectes que calia definir, però que ja tenien estudis de viabilitat econòmica amb la previsió d'iniciar les obres, si hi havia recursos econòmics, el 2010. Fent referència a la plataforma veïnal creada contra la infraestructura, Nadal expressava la seva inten-

ció d'intentar convèncer-los que l'aeroport era un bé per al territori, tal com ho veia la major part de la població i de les institucions locals que durant anys l'havien estat reclamant.

El president del Consell Comarcal de l'Alt Urgell, Jesús Fierro, havia valorat positivament la reunió ja que la Generalitat s'havia compromès a informar constantment els alcaldes dels municipis afectats sobre els avenços que es fessin, a debatre conjuntament el model d'aeroport més adequat i a participar en el procés d'elaboració del pla director.

El conseller Nadal anunciava el dimecres 19 de novembre al matí, en una visita a l'estació d'esquí de la Vansa, que la Generalitat obrirà l'aeroport de la Seu l'any que ve com a aeròdrom per a vols esportius i comercials. Com a aeroport per a vols comercials de dimensions més grans, encara no hi havia una data clara.



Tren lleuger per connectar Puigcerdà amb la Seu d'Urgell i Andorra

El conseller de Governació, Jordi Ausàs, havia defensat en una entrevista feta el 24 d'agost la construcció d'un ramal de tren lleuger entre Puigcerdà i la Seu d'Urgell, sempre que l'Estat espanyol invertís en la millora de la línia existent. Ausàs considerava respectable la demanda feta per Andorra al Ministeri de Foment (MIFO) de fer arribar el Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) a la Seu d'Urgell. Sobre això, però, i atès l'elevat cost de la infraestructura, Ausàs es decantava per la possibilitat de reclamar una inversió de l'Estat espanyol a la línia Barcelona-Puigcerdà [2006:60] "abans no hi hagi un traspàs a Catalunya". Aquesta opció permetria la construcció posterior d'un ramal de tren lleuger de Puigcerdà a la Seu d'Urgell que es pogués connectar amb Andorra, opció que, a més, sempre s'havia defensat des de la Seu d'Urgell.

MPB

Més informació:

http://www.radioseu.cat/not%C3%ADcies/Urbanisme+i+comunicacions

6 AEROPORT DE LLEIDA-ALGUAIRE

La construcció del primer aeroport gestionat íntegrament per la Generalitat de Catalunya comença a ser un fet aquest any 2008 un cop han estat acabades les obres de la pista d'enlairament i un cop establerta la previsió del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) segons la qual, tan bon punt s'acabin els espais emblemàtics de la torre de control i la terminal provisional a final d'any, es podran inaugurar les instal·lacions el proper 2009, un cop s'hagin fet les proves de vol i s'hagi formalitzat la participació privada en el projecte de gestió.

Antecedents | 2004:10; 2005:7; 2006:9; 2007:8

Des de la decisió presa pel DPTOP el 2004 d'ubicar un aeroport regional a les terres de Lleida, per tal de reequilibrar el territori català econòmica i socialment, i amb l'anunci el 2005 d'emplaçar-lo al municipi d'Alguaire, a uns 15 km de Lleida, el projecte no ha parat d'engrandir-se i definir-se: el 2006 va tenir lloc l'aprovació del Pla director de l'aeroport de Lleida-Alguaire, el qual s'inclogué en el PLA D'AEROPORTS DE CATALUNYA [2007:119], i es van iniciar les obres de la pista d'enlairament i l'àrea d'estacionament d'aeronaus, amb què es va donar forma al primer aeroport íntegrament gestionat per la Generalitat de Catalunya.

Els baluards emblemàtics de l'aeroport

El 2008 va començar amb l'aprovació, el 22 de gener, del projecte de la torre de control per a la qual s'atribuïa una execució aproximada de nou mesos i un cost total d'uns 6 MEUR. El disseny de l'obra es va encarregar a l'equip b720 Arquitectos, i el conseller Joaquim Nadal la va descriure com una "obra singular que dóna un accent especial a l'arquitectura, d'acord amb la terminal i el paisatge". L'estructura tindrà forma rectangular (8 × 21 m.), 41 m d'alçada i una superfície d'uns 3.724 m² amb nou plantes en total, on les sis primeres configuraran el nucli de circulació i la resta es destinaran a usos administratius i tècnics, com oficines, sales de reunions i de radioenllaços, balises i equipaments. El conjunt culminarà amb el volum del fanal en forma d'octàgon fet de vidre que tindrà 4,5 m de costat i 4,7 d'alt. Des d'aquest punt els controladors aeris dirigiran les operacions d'aterratge i enlairament, entre altres funcions. El conjunt de la torre, que interiorment serà de formigó, s'unirà harmònicament amb la terminal i els altres annexos de manera contínua a través d'elements de metall, fusta i vegetals, i de xapes de colors verds, ocres i grogues, "semblant a la pell o la prolongació del paisatge verdós, fruit dels camps de cultiu del pla de Lleida", segons va explicar en la presentació del projecte l'arquitecte en cap Fermin Vázquez. De la mateixa manera, s'ha dissenyat tota la terminal amb vidres, tant als laterals com al sostre "per poder veure com s'enlairen i arriben els avions".

Al mateix temps es van adjudicar les obres de construcció de la primera terminal, amb un edifici de 804 m² i un mòdul de serveis tècnics, un de gestió d'equipatge, un altre de personal i un últim amb la funció de vestíbul i restaurant, el centre d'emissors, l'edifici contra incendis, la central elèctrica, el sistema de llums d'aproximació, abalisament i senyalització, una estació de subministrament de combustible, un edifici de tallers i la urbanització general de l'entorn de l'aeroport.

Aquesta originalitat, fora de dissenys més clàssics com el del Prat o Barajas, demostra la voluntat de la Generalitat de crear un nou concepte d'aeroport que gestionarà l'empresa pública Aeroports Públics de Catalunya (APC), amb un pressupost total d'inversió pública d'uns 65 MEUR, als quals s'hi hauran d'afegir uns 30 MEUR d'inversió privada.

Viabilitat i operadores aèries

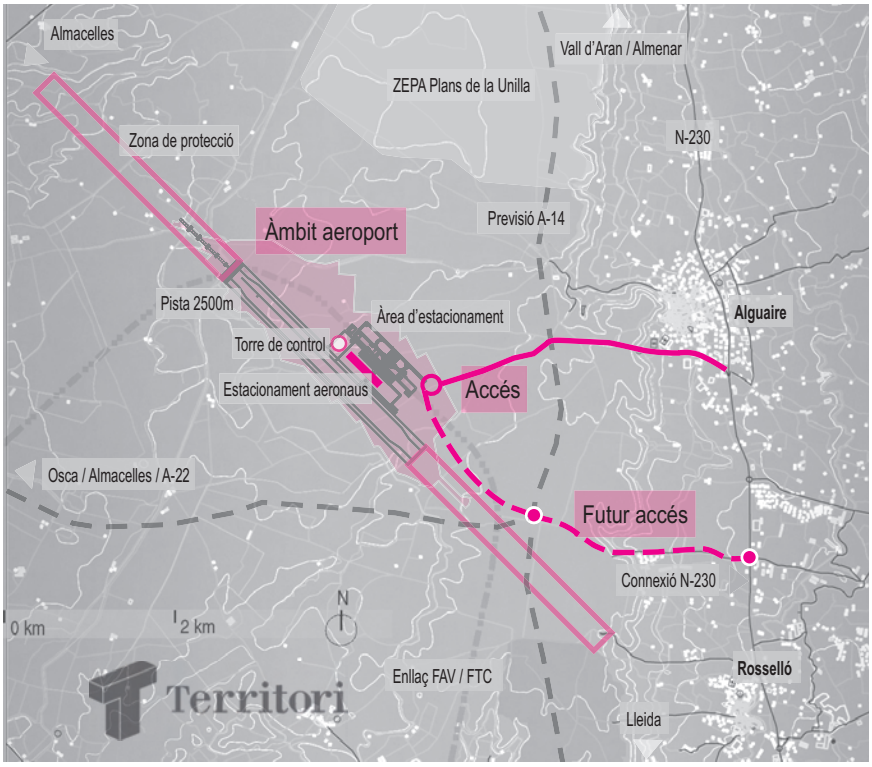
L'1 d'abril es va signar el conveni a partir del qual es constituirà l'ens gestor de la infraestructura, entre el DPTOP, els ajuntaments de Lleida, Alguaire, Torrefarrera, la Diputació de Lleida, el Consell Comarcal del Segrià i la Cambra de Comerç de Lleida, amb l'objectiu de gestionar i potenciar l'aeroport com a motor econòmic del territori. En el mateix acte, el conseller Joaquim Nadal va fer públic el pla de viabilitat i negoci, el qual estima un volum de 395.000 passatgers anuals, dels quals el major nombre serien de viatgers de companyies de baix cost (182.000), seguit pels de les companyies de xàrters (119.000) i les d'aviació regional (95.000). També s'hi enlairarien unes 3.500 tones de mercaderies en un termini màxim de deu anys. Aquestes xifres de passatgers, més baixes que les de Reus i molt més que les de Girona, obeiran per dos tipus de clients: el turisme familiar i cultural tant d'origen europeu com de l'Estat espanyol, i el de viatges d'empresa amb destinació a ciutats com Madrid, Londres, París, Frankfurt, Lisboa i Milà. Es preveia també que es generaria un impacte positiu de 47,4 MEUR anuals a l'àrea de Lleida i la creació de 900 llocs de treballs, 110 dels quals directes.

Detall de les obres de l'aeroport. Foto Arxiu Territori

A final del mateix mes d'abril l'entitat pública Gisa (Gestió d'Infraestructures, SA) va adjudicar la construcció de la torre de control a les constructores Dragados i Obrum Urbanismo y Construcciones, i hi va atribuir un termini de vuit mesos i un pressupost de 5,6 MEUR.

Al maig s'estava treballant en els edificis de serveis i en la primera capa d'asfaltatge de la pista central, de 2.500 m de longitud i 60 d'amplada, unes dimensions que faran possible enlairar avions Airbus 320 i 321, amb una capacitat per a més de 150 passatgers. Aquest mateix mes, el director general de Ports i Aeroports, Oriol Balaguer, assegurava que el gener del 2009 totes les obres estarien acabades i que l'aeroport podria entrar en servei cap al juny o el juliol de l'any 2009, un cop s'haguessin superat els vols de prova i els controls i inspeccions reglamentàries per a l'operabilitat de la infraestructura.

Pel que fa a les companyies aèries, al febrer saltà la primera notícia que una companyia de taxis aeris s'havia interessat per operar en aquest aeroport. I aquest interès es va refermar a començament de juliol quan Oriol Balaguer afirmà que, en la reunió anual de companyies aèries europees celebrada a Porto recentment, una desena de companyies s'havien mostrat atretes pel projecte de l'aeroport Lleida-Alguaire. Al desembre ja n'eren trenta les companyies aèries interessades per



operar a les instal·lacions ponentines, mentre el 17 d'aquest mateix mes es formava una comissió de promoció de l'aeroport encarregada de contactar amb empreses interessades a invertir-hi, que funcionaria simultàniament amb l'Oficina de Promoció Empresarial de l'aeroport, inaugurada per l'ajuntament de Lleida uns mesos abans al número 10 de la cèntrica plaça de Sant Joan de la capital del Segrià.

Més informació

www.aeroportlleida.cat
www.paeria.es

Vista general de les obres de l'aeroport. Foto Arxiu Territori

7 AUTOPISTA C-58. CARRIL BUS-VAO RIPOLLET-BARCELONA

El setembre del 2008 s'adjudiquen les obres de construcció del carril bus i carril VAO en el tram de Ripollet a Barcelona –una de les zones de més alta densitat de vehicles–, que pretén ser un element decisiu per a la descongestió d'aquest accés. El disseny de la infraestructura presenta algun element singular, com és un viaducte damunt dels dos ja existents, i una estructura elevada sobre una pèrgola a l'enllaç amb Ripollet. L'empresa adjudicada és la que presentava un pressupost més baix i una afectació menor de les obres en el trànsit viari.

La construcció de carrils bus i VAO respon a la necessitat de posar en pràctica les Directrius nacionals de mobilitat [2006:52] que emanen de la Llei 9/2003 de mobilitat [2003:52] pel que fa a la potenciació del transport públic amb barems de sostenibilitat, i a la necessitat de descongestionar la mobilitat a l'àrea metropolitana de Barcelona (AMB).

Per aconseguir-ho, l'Administració s'ha dotat de diverses eines i instruments. El 2005, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) presentava el Pla d'autovies, amb el qual pretenia posar solucions a la congestió de l'AMB amb la construcció de carrils bus de Molins de Rei a la Diagonal (B-23) i de Ripollet a l'avinguda Meridiana (autovia C-58 a Ripollet [2006:22]). El juliol del 2006, el Consell Executiu de la Generalitat aprovava el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 [2006:116], que estableix les prioritats dels transport ferroviari i per carretera del país. L'any 2007, amb l'aprovació del Pla d'actuació per millorar la qualitat de l'aire de la Regió Metropolitana de Barcelona [2007:118] es redueix la velocitat màxima dels accessos a Barcelona a 80 km/h, la qual cosa permet l'estrenyiment de carrils i, per tant, la possibilitat d'ubicar un carril bus a la via.

El setembre del 2008, el Govern aprova el Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), elaborat per l'Autoritat de Transport Metropolità (ATM). El pla es vertebra al voltant de nou eixos, un dels quals és "assolir un transport públic de superfície accessible, eficaç i eficient" mitjançant "l'increment de la xarxa de línies interurbanes" i "habilitar carrils bus en zones congestionades i als accessos a les ciutats". També durant el 2008 es tramita el Pla de transport de viatgers 2008-2012, que preveu l'ampliació de l'oferta del servei d'autobusos interurbans.

C-58 a l'alçada de Ripollet. Foto Néstor Cabañas

Els accessos a la ciutat de Barcelona constitueixen una zona d'alta densitat viària. El tram de l'autopista C-58 on es projecta la construcció del carril bus-VAO (carril reservat per a vehicles d'alta ocupació)[1] és la zona de Catalunya amb la intensitat mitjana diària més elevada, superior als 150.000 vehicles diaris.

Adjudicació de les obres i pressupost

El 18 de setembre de 2008 el Consell d'Administració de Tabasa, participada per la Generalitat, va adjudicar les obres de construcció del carril bus a la unió temporal d'empreses OHL i Copcisa. Va sortir en licitació el 30 d'abril de2008 amb un pressupost de 118.991.762,21 € i s'hi van presentar set ofertes. La proposta guanyadora, adjudicada per un import de 80.188.491,28 €, era la que aportava una oferta econòmica i tècnica més bona Es va tenir en compte, especialment, que el procediment constructiu tingués una afectació mínima en el trànsit de vehicles.

L'inici de les obres es van preveure per a la tardor del 2008, amb un termini d'execució de tres anys, atesa la complexitat del projecte. El finançament de l'obra va a compte de fons europeus del Programa Feder Catalunya 2007-2013 i dels recursos de l'empresa Tabasa, obtinguts gràcies als beneficis dels peatges que gestiona als túnels del Cadí i de Vallvidrera. D'altra banda, el pressupost de la Generalitat per al 2009 preveu una inversió de 219,1 MEUR al Vallès Occidental, dels quals 18,7 MEUR estan destinats al carril bus de Ripollet a Barcelona.

Característiques del projecte

El carril bus projectat respon, en realitat, a dos carrils segregats al mig de l'autopista, entre Barcelona i Ripollet, en un tram de 6,82 km, i el farien servir exclusivament autobusos i vehicles d'alta ocupació. Està dissenyat per tenir un ús reversible, de manera que, tot i que els dos carrils aniran en el mateix sentit de circulació,

aquest es podria canviar d'acord amb les necessitats del trànsit. La construcció es farà a l'alçada de la C-58, al centre de l'autopista on se situa la mitjana, que actualment ocupa un espai de 4 m d'amplada. Per poder acomodar els dos carrils bus, de 3,5 m d'amplada cadascun i uns vorals d'1,5 m, s'ampliaran 4 m els laterals. Disposarà d'un enllaç a Ripollet i l'altre a l'avinguda Meridiana de Barcelona.

El disseny d'aquesta obra és particular en alguns punts del trajecte: l'enllaç de Ripollet es materialitzarà a través d'una estructura elevada de 300 m d'alçada, amb un carril d'entrada des de Ripollet en direcció a Barcelona i d'un carril de sortida que formaria un trident viari. Aquesta estructura anirà baixant fins que s'incorpori a l'autopista, al centre de la calçada. Aquesta construcció se sostindria, en part, damunt una pèrgola que cobriria els carrils ja existents de l'autopista. A l'alçada de Montcada i Reixac, la via circula per damunt de dos viaductes, un per a cada sentit de la circulació. Per encabir el carril bus es construiria un tercer viaducte a una alçada superior, sostingut per uns pilars que recolzarien damunt els viaductes existents. La longitud calculada serà d'uns 500 m, en direcció a Barcelona, i acabaria damunt una pèrgola per sota de la qual avança la C-33, la C-17 i la línia ferroviària Barcelona-Vic.

El projecte ha rebut poques crítiques. Des de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), el Sr. Matias Serracant plantejava la possibilitat que el carril s'allargués fins a Sabadell.

D'altra banda, l'abril del 2008 l'alcalde i el segon tinent d'alcalde de Ripollet manifestaven una certa inquietud per l'afectació que la infraestructura podria causar entre la població si se situava prop del nucli urbà.

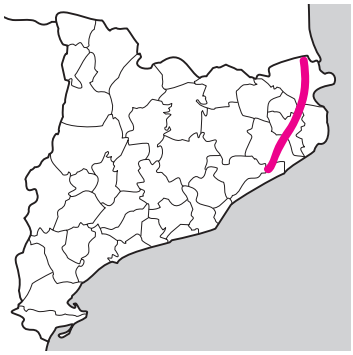
NTB

Més informació

www.gencat.net
www.ripollet.cat
www.tabasacadi.com

1 L'any 2008, quedava per determinar si l'alta ocupació d'un vehicle privat es considera a partir de 2 o de 3 ocupants.

8 AUTOVIA A-2 I AUTOPISTA AP-7 A LES COMARQUES GIRONINES



L'autovia A-2 i l'autopista AP-7, principals eixos de comunicació de titularitat estatal a les Comarques Gironines, segueixen essent motiu de polèmica a la demarcació. La lentitud en l'execució d'unes obres que s'esperen des de fa anys, el desacord en diverses actuacions i la paralització d'alguns treballs causen malestar entre els afectats.

Antecedents | 2003:11, 2004:13, 2005:12, 2006:11, 2006:14, 2007:12, 2007:14

L'AP-7, batejada com autopista del Mediterrani, de titularitat estatal, connecta tot el litoral de l'Estat espanyol amb Europa, formant part de l'anomenat arc mediterrani d'infraestructures. L'A-2 és l'única gran carretera radial que uneix Madrid amb Catalunya, també de titularitat estatal. Ambdues són vies de gran intensitat de trànsit, tant de turismes com de camions.

A les Comarques Gironines van conviure durant l'any diverses obres i projectes de vies de titularitat diversa (Generalitat, Diputació i Estat) que intentaven pal·liar el dèficit històric que pateix el territori tant de carreteres locals com de vies de més envergadura.

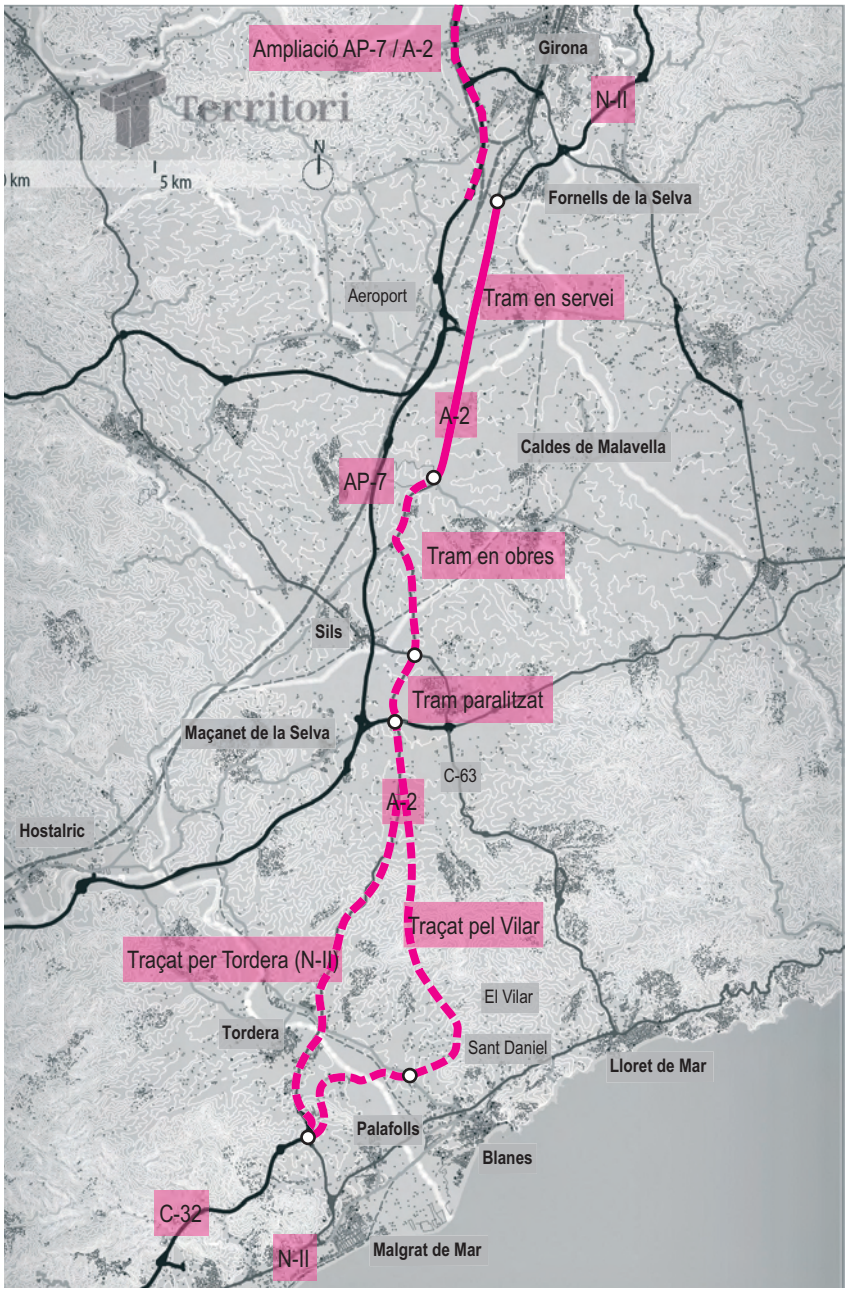
Obres a l'AP-7

D'acord amb el conveni signat entre el Ministeri de Foment (MIFO) i Acesa l'any 2006, aquesta va presentar el gener del 2008 el projecte d'ampliació de l'autopista AP-7 a tres i quatre carrils al seu pas per la demarcació de Girona. Es tracta d'un traçat de 77,6 km les obres del qual es realitzaran en quatre trams d'uns 20 km cadascun, que s'aniran subdividint en subtrams d'uns 7,5 km per tal d'executar-los i inaugurar-los de forma seqüencial i així minimitzar-ne les possibles afeccions al trànsit rodat.

El conjunt d'actuacions a l'autopista de Girona té una inversió prevista de 295 MEUR. Acesa va comunicar que aquestes millores no implicarien un augment de tarifes ni l'extensió del termini de la concessió administrativa.

L'execució de les obres es va preveure que es faria a mesura que s'anés acomplint la tramitació administrativa. El més avançat era el primer tram Maçanet-Fornells de la Selva, que es va adjudicar el mes d'abril a l'empresa FCC Construcciones SA, per un import de 45,4 MEUR i un termini d'execució de 24 mesos. Tanmateix al juliol l'esmentada empresa hi va renunciar i es va tornar a adjudicar a la UTE Rubau i Corsam/Corviam, per un valor de 48,6 MEUR, tot mantenint la previsió de finalització per al final del 2010.

Els treballs preparatoris es van iniciar al juny, però es van paralitzar al juliol i a l'agost per evitar els col·lapses circulatoris propis de l'estiu en una via d'aquestes característiques.



Obres de desdoblament de l'N-II entre Caldes i Sils. Foto Moisès Jordi

L'ampliació es preveia dur a terme majoritàriament amb el terreny disponible a l'exterior de la calçada. Tan sols un 10 % del traçat aprofitaria la mitjana. Segons Acesa es preveia expropiar molt poc terreny i fer solament ocupacions temporals per al moviment de terres o per ubicar la maquinària.

Obres a l'A-2

L'N-II/A-2 al seu pas per la demarcació s'ha convertit en una via obsoleta i d'alta sinistralitat. Jordi Xuclà, diputat de Convergència i Unió (CiU), va denunciar reiteradament la lentitud de les obres, si es comparaven amb altres infraestructures de l'Estat. A començament del 2008, hi havia un tram en servei, de Fornells a Caldes, i el següent, de Caldes ,a Sils estava en obres. L'abril del 2008 es van iniciar les obres de desdoblament de l'A-2 entre Sils i Maçanet –un tram de 4,7 km– adjudicades per un valor de 23,3 MEUR amb dos anys de retard, ja que les negociacions entre el MIFO i els pobles afectats ho van endarrerir (Sils, Vidreres i Maçanet). L'octubre del 2008 les obres es varen paralitzar a causa d'una desviació del pressupost que va provocar que l'adjudicatària Copcisa ho abandonés a mitges. El nou projecte redactat per l'Estat va recollir les al·legacions dels pobles discrepants. Al setembre i al desembre s'adjudicavan els projectes dels trams de l'Empordà (Medinyà-Orriols, Orriols-Garrigàs, Pont de Molins-Agullana)

La veu dels afectats

Una de les actuacions més polèmiques és l'ampliació de l'AP-7 a quatre carrils per banda en el tram de Fornells a Vilademuls i que es farà coincidir amb l'A-2, fent una circumval·lació a la ciutat de Girona. La Plataforma Salvem Sarrià-No als 8 carrils va iniciar una campanya informativa i de mobilitzacions amb el suport de l'alcalde Roger Torrent. El gener del 2008, veïns de Sant Julià de Ramis i Sarrià de Ter demanaven que se'ls expropiés la casa i que se'ls en donés una altra en un altre indret com a compensació per l'impacte de l'ampliació, cosa a la qual Acesa es va negar. L'Ajuntament de Sarrià de Ter, que s'hi va implicar, va interposar un recurs contenciós administratiu contra el MIFO. Un estudi tècnic encarregat pel consistori detallava les repercussions que els vuit carrils comportarien en habitatges propers. Alguns perdrien les condicions mínimes d'habitabilitat. L'Ajuntament de Sils reclamava la col·locació de pantalles acústiques a les masies més properes, als estanys i a l'altura del nucli urbà per pal·liar els efectes de l'AP-7. L'Ajuntament de Vilafant va interposar, el novembre del 2008, un recurs contenciós administratiu contra el Ministeri de Medi Ambient davant la negativa d'aquest de dur a terme un estudi d'impacte ambiental per al projecte de l'autopista. El consistori sostenia a més que seria idoni desplaçar l'AP-7 més a ponent per poder donar cabuda a la via ferroviària, la variant de l'A-2 i l'A-260.

La Cambra de Comerç de Girona va presentar al·legacions contra el nou projecte d'enllaç de l'AP-7 que havia de passar pels termes de Fornells i Aiguaviva i contra l'enllaç múltiple en forma de rotonda que connecta l'A-2, l'AP-7, la variant de Sant Daniel, l'accés al nucli urbà i al polígon industrial, ja que consideraven que l'intens trànsit de la zona industrial en col·lapsaria els accessos. Els ajuntaments de Vilademuls, Fornells i Aiguaviva van presentar per separat les seves al·legacions però els van fer coincidir amb la petició que els nous enllaços coincidissin amb els existents a l'aeroport i Orriols. També demanaven mesures reductores de l'impacte visual, acústic i ecològic.

L'octubre del 2008, el CILMA (Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient a les comarques gironines) presentava una proposta de mínims que prioritzava unes mesures correctores de l'efecte barrera de les infraestructures. En el document senyalava 23 connectors ecològics, en lloc dels quatre que preveu el MIFO, que uneixen el litoral gironí amb l'interior i en coherència amb la permeabilització de la línia del TGV. El document va ser tramès als partits polítics, al Departament de Medi Ambient de la Generalitat, a la Diputació de Barcelona i a la Xarxa Custòdia del Territori.

Queda pendent, doncs, per al 2009 resoldre les diverses al·legacions i recursos interposats, reprendre els treballs aturats i la finalització de les tramitacions administratives.

NTB

9 AUTOVIA A-27 TARRAGONA-MONTBLANC

Tot i que el febrer del 2008 s'anuncia l'inici de les obres de construcció de la nova autovia A-27, entre Tarragona i Montblanc, els treballs han patit continus retards, motivats per les demandes dels consistoris afectats com els del Morell i Montblanc, les quals han comportat canvis en els projectes constructius. A final del 2008 s'adjudica finalment el darrer tram de la via, entre Valls i Montblanc, i es troba en obres el primer tram, entre Tarragona i el Morell.

Antecedents | 2005:14; 2006:15; 2007:15

L'autovia A-27 –desdoblament de la carretera N-240– és una autovia duta a terme pel Ministeri de Foment (MIFO), que en una primera fase enllaçaria Tarragona (Tarragonès) amb la carretera N-240 i l'autopista AP-2 a Montblanc (Conca de Barberà). Posteriorment, l'A-27 continuaria fins a Lleida, obra que des del juny del 2007 es troba en fase de redacció de l'estudi informatiu.

El 1999 el MIFO va presentar l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental de l'autovia A-27 Tarragona- Montblanc, que fou aprovat posteriorment l'any 2003. Entre els anys 2004 i 2005 es van licitar i adjudicar la redacció dels projectes constructius dels quatre trams de la nova autovia: Tarragona-el Morell (7,8 km), el Morell-variant de Valls (9,5 km), variant de Valls (5 km) i Valls-Montblanc (5,1 km).

Durant els anys 2006 i 2007 el MIFO va licitar i adjudicar les obres dels tres primers trams, per bé que a final del 2007 encara no s'havia començat a treballar sobre el terreny.

L'autovia avança amb molts entrebancs

L'1 de febrer de 2008 el Consell de Ministres va autoritzar el MIFO a licitar les obres del tram Valls–Montblanc, amb un traçat de 5,1 km i un pressupost de 122,6 MEUR. El tram s'iniciava prop del nucli de Mamolets, al terme municipal de Valls, i acabava en l'enllaç de Lilla, al terme de Montblanc. Aquest tram havia de disposar de tres viaductes, dos passos superiors i dos d'inferiors, i un túnel pel coll de Lilla que, finalment, quedava reduït a una longitud de 1.567 m.

Paral·lelament, el 20 de febrer, a un mes de les eleccions generals, es van donar per iniciades les obres del primer tram de l'autovia A-27, entre Tarragona i el Morell. El subdelegat del govern espanyol a Tarragona, Joan Maria Abelló, va visitar la zona d'inici d'obres, a la Pobla de Mafumet. Abelló va destacar que la nova infraestructura, que en el tram inicial tenia un pressupost de 40 MEUR, tindria un paper vital per al tràfic de mercaderies del PORT DE TARRAGONA [2007:158] i els polígons petroquímics del territori.

La negativa del consistori del Morell a signar les actes d'expropiació dels dos trams que afectaven el seu municipi amenaçava, però, de tornar a retardar les obres. L'Ajuntament del Morell demanava diverses modificacions del projecte: la realització d'un estudi d'impacte ambiental i un projecte d'inundabilitat; nous enllaços amb el carrer del Molí, amb el viaducte de la riera de Vilallonga i amb la zona industrial del municipi; la il·luminació de la rotonda de la Pobla de Mafumet; i la petició que les matèries perilloses no passessin a tocar del nucli urbà.

El consistori també va demanar a l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) l'elaboració d'un nou estudi d'inundabilitat, després que una anàlisi encarregada a una empresa externa pel mateix Ajuntament hagués indicat, segons l'alcalde Pere Guinovart, de Convergència i Unió (CiU), que l'estudi dut a terme pel MIFO era erroni en els seus càlculs. La Subdelegació del Govern a Tarragona va advertir que si no s'arribava a un acord, s'aniria per la via judicial per poder ocupar els terrenys.

A començament d'abril les obres tenien una activitat mínima. Tot i que a la Subdelegació del Govern a Tarragona consideraven normal l'aturada, atribuint-la a l'empresa constructora, la presència d'una galeria d'aigua, la mina dels Tarragonins, que coincidia en dos punts (vora el polígon Riu Clar de Tarragona i al terme de Constantí) amb el traçat previst de l'autovia, i de la qual s'abastien per a rec un centenar de pagesos, suposava un nou entrebanc.

Des de l'Ajuntament de Constantí i Unió de Pagesos (UP) s'afirmava que la tardor del 2007 ja havien presentat una al·legació al traçat per evitar l'afectació de la mina, que consideraven impossible de reconstruir. El 30 d'abril de 2008, la titular de la Secreta-

Carretera N-240 prop de Lilla. Al fons Montblanc. Foto Moisès Jordi

ria d'Estat d'Infraestructures va afirmar que les obres no avançaven perquè el MIFO n'estava preparant una modificació del traçat, principalment motivada per la recerca d'alternatives per salvar aquest nou obstacle.

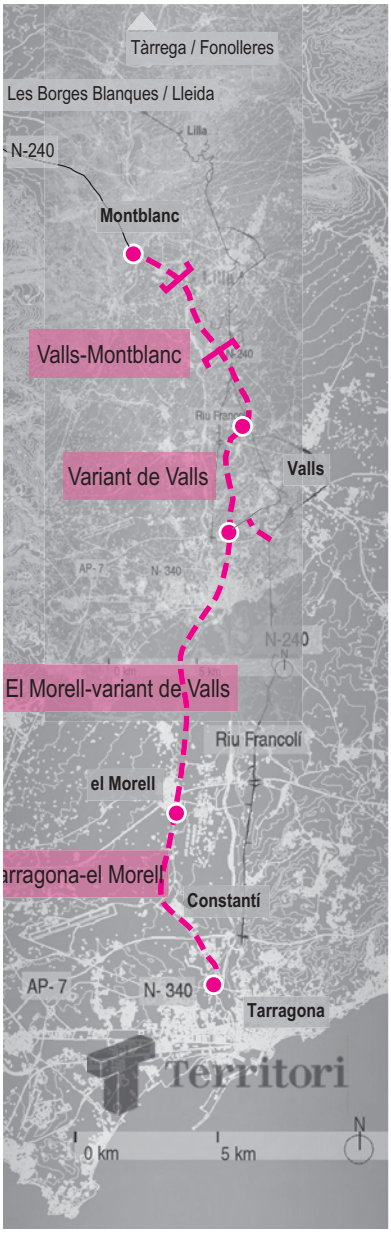
El territori continua demanant canvis en el projecte

La preocupació per l'impacte ambiental de l'autovia va unir a mitjan mes de maig els alcaldes de diversos municipis (el Morell, Vilallonga del Camp, el Rourell, la Masó i Montblanc) del Tarragonès, l'Alt Camp i la Conca de Barberà que es van reunir al coll de Lilla i van acordar reclamar conjuntament al MIFO un nou estudi d'impacte ambiental. Els consistoris de Vilallonga, el Rourell i la Masó van demanar de forma individual documents d'impacte ambiental concrets dels seus termes. Els municipis no descartaven constituir-se en una plataforma per defensar les seves reivindicacions.

També continuava obert el conflicte entre l'Ajuntament del Morell i el MIFO, tot i que una setantena de propietaris privats ja havien signat les actes prèvies d'expropiació durant el mes de maig. El consistori mantenia l'oposició al projecte i es negava a permetre l'ocupació dels terrenys municipals si no es resolien les seves peticions, afirmant que si calia pensaven denunciar el conflicte davant la Unió Europea (UE), per l'incompliment de les mesures de seguretat previstes per a la indústria química.

A principi de juliol, l'alcalde de Montblanc, Josep Andreu, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), assegurava haver arrencat un compromís per part de Foment per tal de reduir l'impacte ambiental del túnel de l'A-27 al coll de Lilla, en una reunió amb els caps de carreteres de Barcelona i Tarragona del MIFO, Lluís Bonet i Alberto Hernández. Segons Andreu, Foment finalment substituiria els talussos de més de trenta metres d'alçada projectats a Lilla per un fals túnel, per tal de minimitzar l'impacte visual i ambiental de la infraestructura. El consistori, però, s'oposava a les intencions del MIFO d'obrir fins a set abocadors en terrenys municipals per ubicar el rebuig procedent del futur túnel.

El president de la Cambra de Comerç de Valls, Marcel·lí Morera, denunciava per les mateixes dates els continus retards en el projecte de l'A-27, així com l'impacte de la crisi econòmica en la reducció dels pressupostos destinats a l'obra. Des del MIFO es defensaven afirmant que els canvis en el projecte constructiu i els retards en la construcció de l'A-27 eren fruit de les al·legacions presentades per diferents entitats locals.



S'adjudica el tram Valls-Montblanc

El MIFO va adjudicar a final d'agost a l'empresa Acciona Infraestructuras S.A. la construcció del tram Valls-Montblanc de l'A-27, per 81,4 MEUR (41 MEUR per sota del pressupost de licitació), i un termini d'execució de 45 mesos. Josep Andreu va mostrar-se prudent i va afirmar entendre que l'adjudicació s'havia de fer segons les condicions del projecte licitat, que no incloïa el fals túnel acordat amb el MIFO. Amb tot, va afirmar que si aquests canvis acordats no es concretaven abans de l'inici de les obres, el consistori no permetria l'accés als terrenys, i amenaçava de portar l'assumpte davant la fiscalia de medi ambient.

Es retarda el pagament d'expropiacions

A principi d'octubre, el MIFO encara no havia formalitzat el procés d'expropiació de les finques afectades pels dos darrers trams de l'A-27, tot i que durant l'estiu ja s'havien signat les actes prèvies d'ocupació. El retard provenia del fet que el MIFO encara no havia publicat el decret amb els preus que percebrien els afectats ni havia endegat el pagament de les indemnitzacions. Des d'UP afirmaven que el retard provenia de problemes de liquiditat per part de l'Estat, extrem desmentit des de la Subdelegació del Govern a Tarragona.

Des de la mateixa subdelegació s'afirmava que les obres avançaven segons el previst, i s'explicava que la solució adoptada en el primer tram per passar sobre la mina dels Tarragonins s'havia resolt reforçant-la i sense canviar el traçat.

Per la seva banda, el Consell d'Alcaldes de la Conca de Barberà va aprovar la presentació d'onze al·legacions al Pla territorial parcial del Camp de Tarragona [99] (PTPCT), entre les quals destacava la demanda de donar prioritat a la continuació de l'autovia A-27 fins a la ciutat de Lleida.

Tram Montblanc-Lleida

L'1 d'abril de 2008 la Direcció General de Carreteres (DGC) havia obert el període de consultes per a la realització de l'avaluació d'impacte ambiental de l'autovia A-27 en el tram Montblanc-variant de Lleida.

A final de maig, l'Ajuntament de Montblanc va acordar presentar tres esmenes al traçat proposat per la DGC, en les quals es demanava que s'inclogués en els plànols el sector de creixement industrial i logístic SUD 24, que el recorregut de l'autovia fos sempre pel nord de la línia de l'autopista i respectés el possible creixement del centre logístic, i que es tingués en compte el PTPCT, que preveia la bifurcació de l'eix per accedir també a la ciutat de Tàrrega i al Pirineu seguint el traçat de la C-14.

Les previsions de l'Estat eren que la primera fase de l'autovia A-27, de Tarragona a Montblanc, s'acabés cap a l'octubre del 2012, encara que els dos primers trams, entre Tarragona i Valls, es preveien enllestir abans de l'estiu del 2011.

JRMR

Més informació

defensa-altcamp.blogspot.com
www.mifo.es

10 AUTOVIA B-40 QUART CINTURÓ

A mitjan abril es presenta l'avantprojecte del Pla territorial parcial de RMB, que conté una proposta de traçat de la B-40 entre Granollers i Vilafranca; al Vallès se segueix aproximadament la traça de l'enginyer Manuel Herce, mentre que al Penedès s'unifica amb l'A7. Les obres del tram Abrera-Terrassa avancen, però les patronals i les cambres de comerç de Barcelona i del Vallès pressionen perquè s'accelerin, i perquè es concreti i s'adjudiqui el tram Terrassa-Granollers. Els ecologistes protesten per l'impacte ambiental de les obres en curs i denuncien que el Quart cinturó forma part del projecte de l'autovia A7 i que no serà una ronda sinó una via de pas.

Antecedents | 2003:15; 2004:17; 2005:18; 2006:18; 2007:19

L'autovia B-40 o Quart cinturó es va planificar l'any 1966 com una gran ronda concèntrica de Barcelona que enllaçaria les capitals comarcals de la segona corona metropolitana, des de Vilafranca del Penedès (Alt Penedès) fins a Mataró (Maresme). El projecte va restar aturat fins que l'any 1995 el Ministeri de Foment (MIFO) en va realitzar els primers estudis informatius i d'impacte ambiental.

L'eix es compon de quatre trams: Vilafranca-Abrera; Abrera-Terrassa, Terrassa-Granollers i Granollers-Mataró. Tot i que durant el 2007 es van començar les obres del tram Abrera-Terrasa, a final d'any l'únic tram en funcionament era el de Granollers-Mataró (C-60).

Pel que fa al tram del Vallès, durant el 2007 es van conèixer nous detalls de la proposta feta per l'enginyer Manuel Herce per encàrrec del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP). Aquest estudi incloïa una nova proposta de traçat (la denominada traça Herce) i concebia l'eix com una via més permeable a la xarxa viària secundària i als nuclis urbans, la qual cosa va motivar un canvi en la denominació del projecte, si més no per part del Govern, que va passar a referir-s'hi com a ronda del Vallès. Malgrat els canvis introduïts per la proposta d'Herce, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-els Verds-Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA) continuaven oposant-se al projecte i proposant-hi esmenes, mentre que el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i la resta de forces parlamentàries hi estaven a favor. D'altra banda, la nova proposta tampoc no convencia les diverses entitats conservacionistes agrupades en la plataforma Campanya Contra el Quart Cinturó (CCQC), que entenien que, malgrat els canvis introduïts, el projecte malmetria de forma irreversible el paisatge de la plana agrícola del Vallès.

Al Penedès, la construcció del Quart cinturó es va anar vinculant progressivament a la de l'autovia A7, de la qual semblava destinat a constituir el tram entre Vilafranca i Abrera. La possible construcció d'aquest tram generava també el rebuig de la societat civil i dels grups conservacionistes penedesencs, els quals, de la mateixa manera que els seus homòlegs vallesans, adduïen que la infraestructura fragmentaria un dels darrers espais agrícoles continus de la comarca. Amb tot, en acabar l'any, aquest tram continuava en fase d'estudi per part del MIFO i no s'havia concretat cap proposta de traçat.

El Pla territorial dibuixa el traçat del Quart cinturó al Vallès i el Penedès

A mitjan abril el Govern va presentar l'Avantprojecte de pla territorial parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona, que preveia l'ordenació dels creixements demogràfics, urbanístics i les infraestructures de les comarques del Garraf, l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Vallès i el Maresme en l'horitzó del 2026.

Seguint les directrius del PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORTS DE CATALUNYA [2006:116], el pla territorial dibuixava finalment el traçat de l'eix entre Granollers i Vilafranca. Al Vallès l'autovia seguia aproximadament la traça Herce i es projectava en una franja de territori compresa entre Sentmenat, Caldes de Montbui, la Sagrera (Santa Eulàlia de Ronçana), l'Ametlla del Vallès i Corró d'Amunt (les Franqueses del Vallès), al nord, i Palausolità i Plegamans, Lliçà d'Amunt, Canovelles i Corró d'Avall (les Franqueses del Vallès), al sud. En aquesta zona, el pla es referia a la infraestructura com a ronda del Vallès i la incloïa dins del grup de les vies estructurants primàries. Segons el pla, l'eix seria una via de dues calçades segregades i tindria un caràcter de via de ronda i no de via de pas, i presentaria nombrosos enllaços amb les rondes urbanes de cada nucli. A més, el seu traçat s'ajustava al límit dels continus urbans

Obres del Quart cinturó prop d'Abrera. Foto Néstor Cabañas

per minimitzar la fragmentació dels espais lliures.

Atesa l'oposició d'ICV-EUiA i ERC al projecte, el coneixement d'aquesta proposta i la seva inclusió al pla territorial va generar tensions entre els socis del Govern d'Entesa, per la qual cosa el DPTOP va voler deixar clar que el traçat i les prestacions que l'avantprojecte incloïa pel Vallès no eren les definitives sinó les previstes en el nou estudi encarregat l'abril del 2007 per completar i concretar el d'Herce.

Més enllà de Terrassa, l'autovia continuava en direcció sud-oest pel tram que ja s'estava construint fins a Abrera. Des d'aquest punt es proposava construir un nou tram fins a Sant Sadurní d'Anoia, on l'eix es convertia en un tram de la futura autovia A7, la qual arribava des de Vilafranca aprofitant el corredor de l'AP-7. D'aquesta manera es descartava definitivament la realització d'un tram de nova construcció apartat de l'eix de l'AP-7 entre Abrera i Vilafranca, com proposava el projecte original de Quart cinturó.

Al marge de l'eix viari, l'avantprojecte també incloïa una proposta de línia ferroviària entre Terrassa i Granollers que funcionaria com a alternativa de transport públic al quart cinturó viari i que era una de les condicions que ERC i ICV-EUiA havien posat al PSC per acceptar una negociació sobre el traçat de l'eix viari.

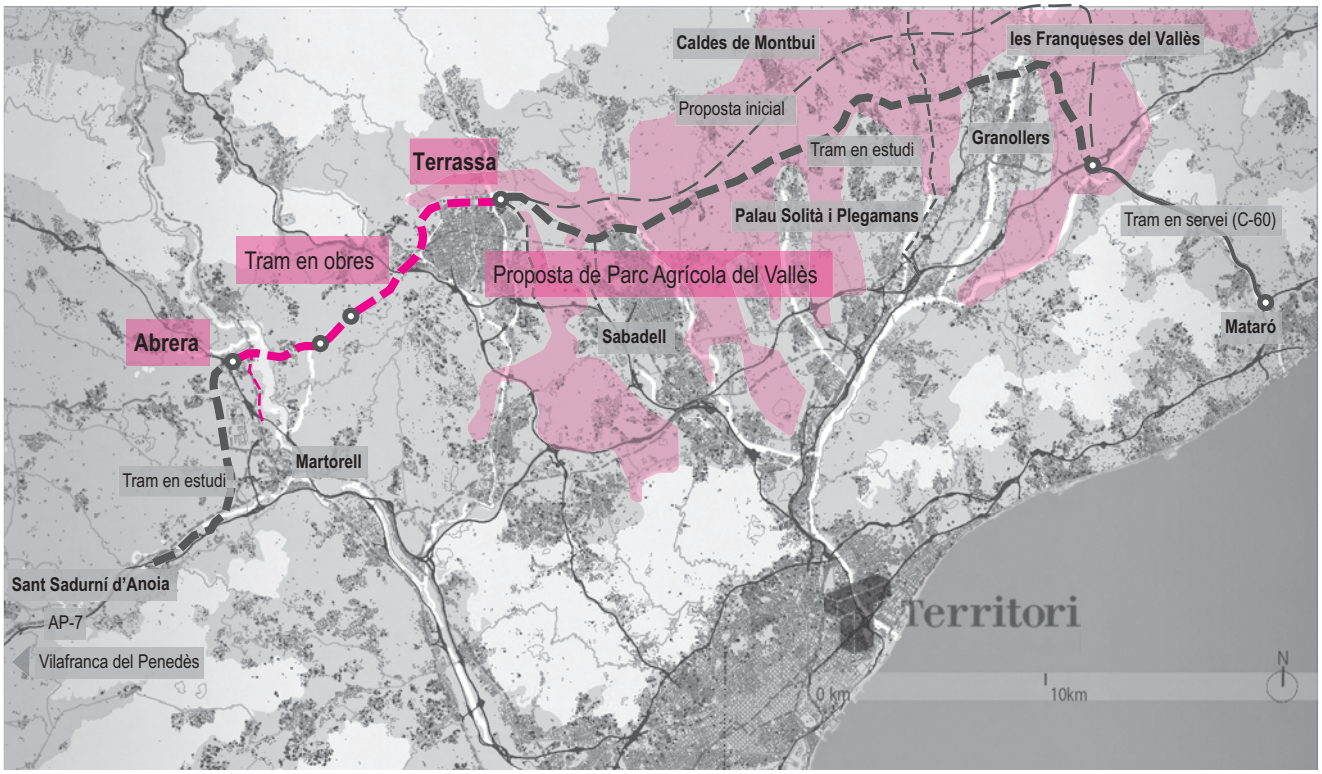
Durant la presentació de l'avantprojecte, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal va afirmar que el DPTOP tenia la intenció d'aprovar el pla, però va reconèixer que aquesta previsió restava condicionada a l'assoliment de consensos amb els socis de govern i amb els agents socials.

D'altra banda, a mitjan març el Ministeri d'Indústria va adjudicar a Enagas el projecte de construcció del Gasoducte Martorell-Figueres [54]. Aquesta infraestructura, que durant la major part del seu recorregut avançava en paral·lel a l'AP-7, a la zona del Vallès ho feia pels terrenys del traçat històric del Quart cinturó, la qual cosa va motivar les queixes de diversos ajuntaments vallesans, que demanaven que el gasoducte continués paral·lel a l'AP-7 com ho feia durant la resta del seu recorregut o que, si més no, s'ajustés al nou traçat del Quart cinturó. Les negociacions amb el ministeri es van allargar durant la resta de l'any.

Els ecologistes denuncien els efectes de les obres

Durant el 2008 van continuar les obres del tram Abrera-Terrassa iniciades el 2007. A mitjan juliol, però, l'Associació per la Defensa de la Natura de Catalunya (ADENC) va denunciar que les terres procedents d'aquestes obres s'estaven abocant al torrent del pla de Can Bogunyà, al nord de Terrassa, cosa que impedia el drenatge d'aquest curs d'aigua. L'associació ecologista considerava el torrent com un element essencial tant per la connectivitat ecològica entre les conques del Besòs i el Llobregat, com per la integritat de la via verda entre Sant Llorenç i Collserola. Per això va denunciar els fets a la regidoria de Medi Ambient de l'Ajuntament de Terrassa i a l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) i va demanar la paralització de les obres. Tanmateix les obres van continuar i l'Ajuntament de Terrassa i l'empresa adjudicatària de les obres, Copcisa, van pactar desviar el torrent per mitjà de la construcció d'una nova rasa per canalitzar les possibles avingudes cap al torrent Mitger de Ca n'Amat, cosa que els ecologistes van criticar durament. Finalment, a mitjan agost, l'ACA va requerir a l'empresa que presentés un projecte de drenatge i que restablís les condicions inicials de la llera i els marges del torrent.

A final d'octubre la CCQC va dur a terme un acte a Abrera, Viladecavalls i Terrassa per denunciar els efectes de la construcció de l'autovia. Els manifestants es van fotografiar en diferents espais d'aquests tres municipis per elaborar un fotomuntatge que permetia comparar l'aspecte de diferents paisatges abans i després de les obres. D'altra banda, la plataforma es va mostrar escèptica amb la proposta del pla territorial i va advertir que l'autovia no seria una ronda urbana, com explicava el DPTOP, sinó una via integrada dins del projecte de l'autovia gratuïta A7, tal com volia el MIFO. De fet, precisament per aquest motiu con-



siderava injustificat que el del Vallès fos l'únic tram del país en el qual aquest eix no transcorregués en paral·lel a l'AP-7.

Malgrat tot, a final de novembre, el delegat de l'Estat espanyol a Catalunya, Joan Rangel, va anunciar que el subtram entre Terrassa i Viladecavalls, de 4,8 km, seria transitable l'estiu del 2009 i que la resta del traçat fins a Abrera entraria en funcionament el 2011. El pressupost d'aquest primer tram de dos carrils per banda arribava als 79,8 MEUR, dels quals 21 eren per pagar expropiacions i indemnitzacions.

La patronal reclama l'acceleració de les obres

Les patronals i les cambres de comerç van demanar activament al llarg del 2008 la construcció del Quart cinturó. A començament de febrer, el Consell de Cambres de Comerç de Catalunya va demanar al conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, que s'inclogués l'eix al Pacte nacional d'infraestructures.

Per la seva banda, a mitjan maig, la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB) va reclamar al MIFO que s'acceleressin les obres en curs i que s'acabessin i es posessin a informació pública els estudis informatius dels trams Abrera-Vilafranca i Terrassa-Granollers, alhora que va recordar que la infraestructura ja anava amb vint anys de retard. Al final d'agost, la mateixa Cambra remarcava que la no existència de la infraestructura havia suposat unes pèrdues de 1.000 MEUR i d'uns 10.000 a 30.000 llocs de treball, motius pels quals considerava que la infraestructura era una inversió totalment justificada, malgrat la crisi.

Obres del Quart cinturó prop de Terrassa. Foto Néstor Cabañas

Al final de setembre van ser les cambres de Comerç de Terrassa i Sabadell i les patronals Cecot i Ciesc les que, en un acte unitari, van presentar un informe que fixava com a prioritat número u per al Vallès Occidental la finalització del Quart cinturó. Durant les setmanes posteriors, van presentar l'informe als alcaldes i als agents socials i econòmics vallesans, per tal d'actuar conjuntament com a grup de pressió davant l'Estat i la Generalitat. El 6 de novembre el van presentar al conseller Nadal i a començament de desembre a l'alcalde de Terrassa, Pere Navarro (PSC).

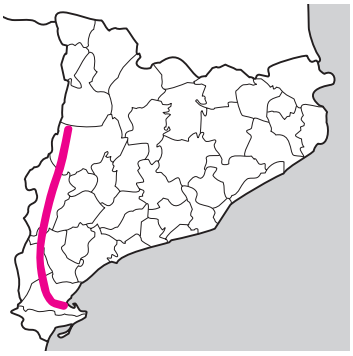
A començament de desembre, el Consell de Treball Econòmic i Social de Catalunya (CTESC), del qual formen part les patronals i els sindicats majoritaris, i organitzacions de consumidors, d'agricultors i de pescadors, van arribar a un acord unànime sobre la llista d'infraestructures de transport que considerava prioritàries per a Catalunya, la primera de les quals era la B-40 entre Abrera i Granollers.

MSM

Més informació

ccqc.pangea.org
www.adenc.org
www.cambrabcn.es
www.cecot.es/
www.gencat.net/ptop

AUTOVIA C-12 EIX DE L'EBRE 11



L'actual C-12 és una via en plena efervescència de projectes de millora i desdoblament. El tram que està generant un debat més intens és el de la variant de Tortosa, on la Generalitat preveu un traçat que afectaria el nucli de Vinallop i la zona de xalets de lo Canalet, on els veïns s'han organitzat en plataformes contràries al projecte, i juntament amb el consistori, demanen un traçat alternatiu paral·lel al canal Xerta-riu de la Sénia.

La carretera C-12 és una carretera que va d'Amposta fins a la carretera C-13, passant per Tortosa, Flix, Lleida, Balaguer i Àger. El seu recorregut té dos trams diferenciats, d'Amposta a Lleida (on se la coneix com eix de l'Ebre), i de Lleida a Àger, fins a connectar amb la C-13.

El tram sud comença a Lleida en l'encreuament de la carretera LL-12 amb l'autopista AP-2, i a partir d'aquí va en direcció a l'Ebre. A l'altura de Flix, voreja Ascó, passa el congost del Pas de l'Ase, voreja Móra la Nova, creua l'Ebre per Benifallet, segueix el marge dret del riu fins a Tortosa, i finalment voreja Amposta fins a connectar amb l'N-340.

L'eix està pendent de ser desdoblat en autovia des de Lleida fins a Amposta connectant amb la carretera N-340 i l'autopista AP-7.

Durant el 2007, amb l'alternança de govern a l'Ajuntament de Tortosa, que passà a mans de Convergència i Unió (CiU), es va revifar la polèmica, iniciada al final del 2006 amb la creació de la Plataforma Salvem lo Canalet, entorn de la variant de Tortosa de la C-12, un dels grans projectes d'infraestructures a les Terres de l'Ebre, juntament amb L'AUTOVIA A-68 ALCANYÍS-LITORAL [2007:16].

Mentre que l'Ajuntament de Roquetes exigia la realització immediata de l'obra, el consistori tortosí i la plataforma hi eren contraris perquè el traçat previst el 2001 per la Generalitat afectava els xalets del Canalet de Jesús, i proposaven un traçat alternatiu paral·lel al canal Xerta-riu de la Sénia.

Avança la tramitació de la variant de Tortosa

L'Ajuntament de Tortosa va rebre a principi de gener del 2008 una nova proposta de traçat de la variant de la C-12 de la Direcció General de Carreteres (DGC). L'alcalde de Tortosa, Ferran Bel (CiU), va avançar, sense concretar amb detall el traçat, que la proposta rebuda millorava les anteriors, però que no era òptima. Bel va afirmar que qualsevol alternativa afectaria propietats i va anunciar que es reuniria amb la resta de forces polítiques, l'Entitat Municipal Descentralitzada (EMD) de Jesús i la Plataforma Salvem lo Canalet. L'Ajuntament confiava que la variant es definiria durant el mes de gener.

El 31 de març el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va sotmetre a informació pública els estudis informatiu i d'impacte ambiental de la variant desdoblada de la C-12 a Tortosa i Roquetes. Es va obrir un termini de trenta dies i es van deixar exemplars dels estudis per a la seva consulta al Servei Territorial de Mobilitat de les Terres de l'Ebre i a les corporacions municipals afectades (Tortosa, Roquetes i Aldover), perquè els interessats poguessin formular al·legacions al projecte.

Aquesta variant estava concebuda com una via de quatre carrils que tenia una longitud de 12 km, una inversió estimada de 72 MEUR i representava el primer tram del desdoblament de l'eix de l'Ebre que impulsava la Generalitat.

Els estudis previs proposaven tres traçats alternatius, tots dins la reserva de sòl ja prevista per aquesta actuació al PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES TERRES DE L'EBRE (PTPTE) [98] i al Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Tortosa, i que afectava la zona de xalets del Canalet de Jesús.

El traçat considerat òptim passava a l'oest dels nuclis de Roquetes i Tortosa, i s'iniciava a l'actual C-12 a prop del nucli de Vinallop, on es desdoblava en un tram d'uns 3 km. A partir d'aquest punt la via desdoblada se separava de l'actual C-12 i començava pròpiament la variant. La via girava cap al nord-oest fins a l'encreuament amb la carretera T-342 de Roquetes als Reguers. Llavors el traçat de la variant girava cap a l'est, fins a enllaçar novament amb l'actual C-12, al terme municipal d'Aldover, tram en el qual quedaven afectatada la zona de xalets.

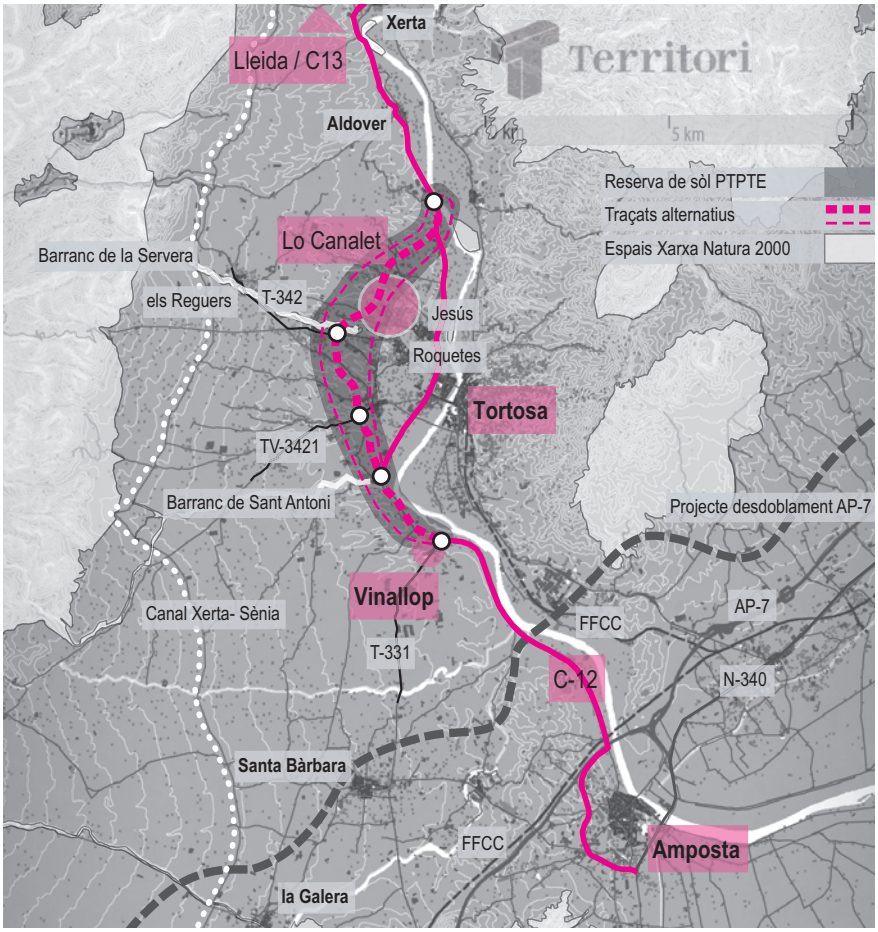
Una imatge del barri del Canalet, al Raval de Jesús. Foto Arxiu Territori

La nova via disposava de dues calçades de dos carrils de circulació cadascuna, separades per una mitjana de 2 m d'amplada. Es preveia que la variant tindria cinc enllaços: amb la carretera T-331 (Vinallop-Ulldecona); amb l'actual C-12 que donava servei al nucli urbà de Tortosa; amb la carretera TV-3421 (Roquetes-Mas de Barberans); amb la carretera T-342 (de Roquetes als Reguers), i l'enllaç final amb la C-12. En determinats trams es preveia construir camins de servei per dotar de connectivitat les parcel·les travessades per la carretera.

Entre els elements constructius inclosos en el projecte, destacava la construcció de dos túnels artificials d'uns 200 m cadascun que havien de minimitzar l'impacte acústic i visual de l'autovia en zones amb habitatges. El primer túnel se situava a tocar de l'enllaç amb la T-342 i el segon s'ubicava a la zona de Jesús.

El traçat de la variant travessava diversos barrancs (barrancs de Roer, de Sant Antoni, de la Cervera, dels Molins, de Jesús i del Riu Sec). En el barranc de la cervera, entre els termes de Roquetes i Tortosa, es projectava un viaducte de 165 m de longitud.

Les dues altres alternatives presentades se situaven a banda i banda de la proposta descrita, una més propera als nuclis urbans (en un traçat desestimat ja anteriorment perquè afectava l'Observatori de l'Ebre), i l'altra més cap a l'oest. Ambdós traçats afectaven el Canalet de Jesús.



El conflicte es revifa

Ràpidament l'Ajuntament de Tortosa va anunciar que presentaria al·legacions al traçat de la variant, en descobrir que l'opció prioritària de la Generalitat no donava satisfacció a les demandes prèvies del consistori i dels veïns, i travessava la zona de xalets del Canalet.

La regidora d'Urbanisme, Meritxell Roigé (CiU), va lamentar que la Generalitat hagués optat pel traçat que afectava la zona del Canalet, ignorant les protestes veïnals i les demandes de l'Ajuntament. Al mateix temps, Roigé va recordar que la reserva de terrenys inclosa al POUM, per la qual havia de passar l'autovia, s'incorporaren al document per un requeriment exprés de la Generalitat que en condicionava l'aprovació, i que el consistori ja havia previst llavors una altra reserva de sòl més occidental, en paral·lel al traçat del canal Xerta-riu de la Sénia.

Roigé també es va queixar de la manera com s'estava duent la tramitació del projecte, atès que van rebre la documentació el mateix dia que fou publicat al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC).

La plataforma veïnal Salvem Lo Canalet va convocar els veïns de la partida de Sant Bernabé i del poble de Jesús a una assemblea informativa el 13 d'abril, en la qual van participar 450 persones. La plataforma no acceptava les propostes fetes per la Generalitat i va confirmar la presentació d'al·legacions, tant de tipus general, com de particulars. La plataforma assegurava que el traçat previst afectaria negativament la zona de xalets del Canalet i la partida de Sant Bernabé i apostava pel traçat més occidental –paral·lel al traçat del canal Xerta-riu de la Sénia–, perquè reduiria l'afectació sobre finques i edificacions i resultaria menys agressiva amb el territori.

Davant del fet que la Generalitat no havia tingut en compte les propostes de l'Ajuntament tortosí ni les 1.547 signatures recollides per la plataforma, Salvem Lo Canalet tenia previst dur a terme un seguit de mobilitzacions, davant la constatació que només serien escoltats si sortien al carrer. La primera acció tingué lloc el 18 d'abril, amb una manifestació de més de 400 persones que van caminar des de la plaça la Pèrgola de l'EMD de Jesús fins a la plaça dels Mercats de Tortosa, i que va tallar durant mitja hora la C-12.

A començament de maig, l'Ajuntament de Tortosa va presentar les seves al·legacions al traçat de la variant de la C-12, on demanava que la Generalitat tingués en compte la reserva de terrenys paral·lela al canal Xerta-riu la Sénia, assegurant que el trasllat del desdoblament més a l'oest evitaria el greu impacte que el traçat actual tindria sobre el nucli de Vinallop i els xalets del Canalet. D'altra banda, Bel també va anunciar que negociaven el desdoblament amb quatre carrils del tram de l'actual C-12 en el tram entre Vinallop i Tortosa, ja que 14.000 dels 16.000 vehicles diaris que passaven per la carretera anaven a la ciutat.

El grup local del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), tot i donar suport a les al·legacions, va acusar l'alcalde, Ferran Bel, de manca de capacitat de negociació i de cercar la confrontació dels veïns amb la Generalitat.

Al final de maig l'enfrontament institucional va pujar de to quan el conseller del DPTOP, Joaquim Nadal, va fer una crida al consens, afirmant que calia valorar si era més important la infraestructura o les afec-

tacions. El consistori tortosí i la plataforma Salvem lo Canalet van respondre dient que ells ja havien acordat per unanimitat quin traçat volien. Mentre el consistori qualificava la infraestructura d'imprescindible, però criticava la imposició per part de la Generalitat d'un traçat que afectava zones urbanes, Salvem lo Canalet va anar més enllà i va animar el Govern a descartar l'obra.

La Plataforma Salvem Lo Canalet va protagonitzar l'11 de juny una acció de protesta sorpresa, davant de la seu de l'Institut per al Desenvolupament de les Comarques de l'Ebre (IDECE), en la qual també van participar membres de la nova plataforma Defensem Vinallop. Les manifestacions no es van aturar, i el 4 de juliol ambdues plataformes van protestar amb un marxa lenta d'un centenar de vehicles que van col·lapsar la C-12 entre Jesús i Vinallop. Al final de novembre, les plataformes van emetre un comunicat en el qual reafirmaven les seves peticions i negaven les acusacions dels representants de la Generalitat a les Terres de l'Ebre segons les quals estarien retardant les obres, i alhora afirmaven que era la Generalitat la que preferia perjudicar veïns i territori en lloc de acceptar el traçat que proposaven les plataformes i el consistori tortosí.

Es projecta el desdoblament entre Tortosa i Sant Carles de la Ràpita

El DPTOP va anunciar el 15 d'abril, a través de l'empresa pública Gestió d'Infraestructures SA (GISA), la licitació de la redacció dels estudis per al desdoblament de l'eix de l'Ebre entre Tortosa i Sant Carles de la Ràpita, actuació inclosa al PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT [2006:116], i que abraçava una longitud de 18,5 km de les carreteres C-12 i N-340, amb una inversió estimada de 122,5 MEUR.

El desdoblament s'iniciava a la futura variant de Tortosa (C-12), i acabava a l'inici de la variant de Sant Carles de la Ràpita (N-340). L'N-340 ja estava desdoblada en la variant d'Amposta i fins al final del pont sobre l'Ebre.

Les característiques constructives eren idèntiques a les de la variant de Tortosa, i també es preveia la construcció de vials de servei bidireccionals a la zona del polígon de Tosses d'Amposta i la disposició de camins agrícoles paral·lels a la nova autovia.

Entre els mesos de juny i juliol es van adjudicar l'estudi d'impacte ambiental a Entorn, SA Enginyeria i Serveis per 143.811 euros, i l'estudi informatiu a G.P.O. Ingenieria, SA, per 521.420 euros.

Millora del ferm

El 16 de juliol el DPTOP va licitar obres de millora del ferm de la C-12 als termes de Tortosa i Amposta per valor de 3,6 MEUR.

Es preveia que els estudis previs del projecte de desdoblament del tram entre Tortosa i Sant Carles de la Ràpita estarien enllestits el primer semestre del 2009. La variant de Tortosa restava pendent de resolució. Per altra banda, continuava en planificació el tram des de la variant de Tortosa fins a Lleida.

JRMR

Més informació

www.gisa.cat

12 AUTOVIA C-14 REUS-ALCOVER

Al mes de juliol, s'inaugura l'autovia C-14 entre Reus i Alcover, una nova via per millorar les comunicacions i les relacions industrials i turístiques de la zona. En paral·lel Unió de Pagesos reclama durant el 2008 el pagament de les expropiacions que s'han fet a diferents agricultors i ramaders de la zona a fi de construir l'autovia.

L'autovia C-14 pertany a la xarxa bàsica de carreteres de la Generalitat de Catalunya, un eix vertebrador entre els Pirineus i la costa de Tarragona que travessa les comarques del Tarragonès, el Baix Camp i l'Alt Camp. Es tracta d'un dels principals accessos al litoral per als vehicles que provenen de l'interior de Catalunya a través de l'N-240, per la qual cosa és una important via de comunicació per a la indústria i el turisme de la zona. Per aquesta raó, la Generalitat va preveure desdoblar el tram entre Reus i Alcover, a fi d'incrementar-ne la capacitat i millorar-ne les prestacions.

A final de desembre del 2005 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), va adjudicar a la Unió Temporal d'Empreses (UTE) formada per les empreses Dragados Concesiones Infraestructuras, SA i Benito Arnó e Hijos SA la concessió de l'eix Reus-Alcover, que incloïa tant les obres de desdoblament de la C-14 com l'explotació de la infraestructura per a un període de 32 anys. La concessió es va fer a través del mètode del peatge a l'ombra, mitjançant el qual l'Administració s'estalvia el gros de la inversió inicial i el manteniment, i paga regularment un peatge a l'adjudicatària per a la circulació de vehicles.

Les obres, començades la tardor del 2006, van consistir a dotar el tram entre Reus i Alcover, de 10 km de longitud, de les característiques pròpies d'una autovia. El desdoblament s'inicià al final de la variant de Reus, fins a l'enllaç amb la carretera C-37 a Alcover. Igualment s'aprofitaria la calçada fins a l'oest de la carretera actual, és a dir, fins a la riera de la Selva, des d'on es desplaçaria i constituiria un nou tram fins a Alcover d'uns 4,5 km.

L'obra queda recollida al PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT A CATALUNYA (PITC) [2006:116] presentat a final del 2006, i al PLA TERRITORIAL DEL CAMP DE TARRAGONA [99].

UP es reuneix amb el secretari de Mobilitat

El mes de juny el Govern va informar que preveia activar a partir del 2009 el projecte de conversió de la C-37 entre Alcover i Valls en autovia. En paral·lel, la construcció de la nova autovia entre Reus i Alcover va generar diverses controvèrsies entre el sindicat d'Unió de Pagesos (UP) -que representa els agricultors i ramaders de la zona-, el Govern i l'adjudicatària de les obres, pel retard en el cobrament de les indemnitzacions derivades de les expropiacions fetes per dur a terme la nova via.

En aquest sentit, UP va retirar a principi de juny l'amenaça de boicotejar la inauguració de la carretera C-14 entre Reus i Alcover, després d'aconseguir compromisos del Govern per facilitar el preu just de les expropiacions.

Els representants del sindicat agrari es van reunir el mateix mes amb el secretari de Mobilitat, Manel Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), per demanar que es revisés sobre el terreny el volum de les expropiacions, ja que consideraven que en algunes de les propietats dels terrenys expropiats, el volum de les expropiacions havia estat molt superior als que s'havien declarat.

Igualment, reclamaven que es restauressin els camins dels termes municipals de la Selva i d'Alcover afectats per les obres de conversió de la carretera en autovia i que es reparessin o bonifiquessin les arquetes d'aigua i altres infraestructures de reg afectades per les obres que s'havien fet.

Després de la reunió, l'assemblea del sindicat va reafirmar la decisió de no impedir l'obertura de la nova autovia. Tot i això, els pagesos afectats per les expropiacions van fer durant el 2008 diverses mobilitzacions per reivindicar el que creien que havia estat un procés d'expropiació injust.

Per la seva banda, el secretari de Mobilitat del DPTOP, Manel Nadal, va informar que es vetllaria perquè el Jurat d'Expropiacions determinés les quantitats que havien de cobrar els pagesos afectats per les expropiacions de la C-14 entre Reus i Alcover.

S'inaugura la nova autovia

El 13 de juny el president de la Generalitat, José Montilla (PSC), el conseller de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP), Joaquim Nadal (PSC), i els alcaldes de Reus, Lluís Miquel Pérez (PSC), la Selva del Camp, Josep Masdeu (Partit dels Socialistes de Catalunya-Progrés Municipal, PSC-PM), i Alcover, Anton Ferré (Alcoverencs Pel Canvi-Progrés Municipal, APC-PM), van posar en servei la nova autovia entre Reus i Alcover, un cop finalitzades les obres de desdoblament de la C-14.

José Montilla i Joaquim Nadal van destacar que la nova C-14 contribuiria a cohesionar el territori. En aquest sentit Nadal va explicar que es tractava "d'una altra aposta de la Generalitat per superar el dèficit històric en infraestructures del Camp de Tarragona, segon motor econòmic de Catalunya".

El traçat s'inicia a la variant de Reus i finalitza a l'enllaç amb la C-37 a Alcover. La nova via està formada per dues calçades, cadascuna de les quals amb dos carrils de circulació de 3,5 m d'amplada, vorals exteriors de 2,5 m i vorals inferiors d'1,5 m, amb una separació de 2 m d'amplada entre les calçades. Amb aquesta intervenció es preveia eliminar-hi els revolts i redefinir el traçat amb l'objectiu de millorar la comoditat i la seguretat de la via.

Tanmateix, per superar algunes dificultats de l'orografia s'han construït tres ponts, dos passos superiors i dos d'inferiors, i també una passarel·la per a vianants. L'actuació, finançada mitjançant el sistema de concessió d'obra pública, va comportar una inversió de 78 MEUR.

Una imatge de la nova autovia prop de Reus. Foto Moisès Jordi

Les obres

En l'execució de les obres, es poden distingir dos trams. Un primer tram de 5 km des de la variant de Reus fins a la riera de la Selva, on els treballs van consistir en el desdoblament i millora del traçat a partir de la C-14 ja existent. En aquest tram és on es van formar tres enllaços: enllaç Reus Nord, enllaç de la Selva del Camp-Constantí i l'enllaç de l'Albiol-Polígon Silva.

El segon tram, també de 5 km, avançava entre la riera de la Selva i l'enllaç amb la carretera C-37, a Alcover. En aquest tram, el traçat es va apartar de la C-14 i es va construir una autovia que avança paral·lela a la via del tren. Els treballs van incloure un nou enllaç amb la carretera TV-7222, on dos ramals, una nova rotonda i un nou pas per sota la via del tren permetien millorar els moviments entre Reus, Alcover i Vilallonga del Camp. Cal destacar la construcció d'un viaducte de 45 m de longitud sobre el riu Glorieta (terme municipal d'Alcover), així com l'adequació de la C-14 existent per configurar-la com a via arterial amb caràcter urbà que intercomunica el nord i el sud d'Alcover.

Denuncies per part d'UP

El mes de novembre UP va denunciar que el sistema d'expropiació pel desdoblament de la C-14, introduït pel DPTOP, havia estat un fracàs, ja que dels 150 expedients oberts només havien percebut una tercera part dels valors dels béns expropiats fixats pel Jurat d'Expropiacions. Tot i tenir una resolució administrativa favorable en la qual el jurat mateix va dictaminar a favor dels pagesos, es constatava que els afectats encara havien de percebre una quantitat econòmica superior a la que havien rebut fins aleshores.

En aquest sentit UP també va denunciar que l'empresa concessionària de l'autovia entre Reus i Alcover va amenaçar de dur el cas de les expropiacions per les obres fetes en el tram de la C-14 i que va interposar un recurs contenciós administratiu davant del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC), després que el Jurat d'Expropiacions hagués resolt que el preu hauria d'haver estat tres vegades superior al que l'empresa havia pagat als pagesos expropiats.

Davant la resolució per part del Jurat d'Expropiacions, el sindicat demanava la intercessió del Govern per resoldre el conflicte i alhora per evitar les conseqüències que suposaria interposar un recurs administratiu, ja que retardaria molts anys els pagaments de la totalitat dels béns. Tanmateix, mentre no es resolgués la situació, UP anunciava mobilitzacions, ja que els afectats podrien estar anys bans no se'ls fes efectiu el pagament.

Mobilitzacions

A principi de desembre els pagesos afectats per les expropiacions de l'autovia van tallar la carretera C-14 en direcció a Reus, a l'alçada del polígon Silva de la Selva del Camp, on van cremar pneumàtics davant la seu de l'adjudicatària de la nova autovia, per reclamar les indemnitzacions que els atorgava el Jurat d'Expropiacions.

A mitjan desembre van continuar les mobilitzacions per part d'UP. Els pagesos afectats es van dirigir davant de la seu dels serveis de PTOP a Tarragona per demanar la intervenció del Departament en el conflicte amb la concessionària de la via. En aquest sentit des d'UP es denunciava que la situació que vivien els expropiats era difícil, ja que molts no havien cobrat les compensacions per l'expropiació, i qui ho havia fet tan sols havia cobrat una tercera part del que els pertocava.

Per això, UP demanava al PTOP que es fes càrrec de les compensacions econòmiques en cas que la concessionària no les afrontés. La concentració va servir per entregar al director dels serveis territorials de la zona una carta dirigida al conseller Joaquim Nadal, en què es reclamava la intervenció de la Generalitat en l'assumpte. Igualment, des d'UP s'assegurava que els pagesos farien sentir la seva veu sempre que el conseller de PTOP, Joaquim Nadal, o el secretari de Mobilitat, Manel Nadal, visitessin el territori.

A final d'any novament una cinquantena d'afectats per les expropiacions de l'autovia van tallar la carretera reivindicant les indemnitzacions econòmiques que encara no havien rebut.

AJF

Més informació

www.gencat.cat/ptop

13 AUTOVIA C-15 EIX DIAGONAL

Diferents agents territorials del municipi de Canyelles i la comarca del Garraf es declaren contraris al traçat proposat per l'autovia C-15 al pas per aquest municipi després que el DPTOP sotmetés a final del 2007 a informació pública el projecte d'eix Diagonal. Després de diferents manifestacions i talls de carretera, el DPTOP i l'Ajuntament cerquen una solució de consens que permet finalment licitar les obres de l'eix Diagonal.

Antecedents | 2006:20 i 2007: 20

Es coneix amb el nom d'eix Diagonal el traçat millorat i renovat de les carretera C-15 entre Vilanova i la Geltrú i Igualada, conjuntament amb el tram de la C-37 fins a Manresa. La infraestructura s'ha projectat com a via segregada de 67 km, per tal d'enllaçar l'eix Transversal (C-25) amb la costa del Garraf i millorar la vertebració de les comarques i ciutats que travessa. La seva construcció havia estat objecte de reclamació dels alcaldes de Manresa, Igualada, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú des de l'any 1999.

Les característiques previstes són les d'una via preferent segregada de dos carrils de circulació per sentit entre Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès, i d'un carril per sentit fins a la capital del Bages, ampliable a dos més dos en el futur segons la demanda d'ús.[1]

Des de l'any 2003 es troba en servei el tram d'Igualada a Puigdàlber, mentre que a final de l'any 2005 s'inaugurava el tram entre Castellfollit del Boix i Sant Salvador de Guardiola. Sobre els 35 km que encara restaven per condicionar a les noves característiques de l'eix Diagonal, l'any 2006 el Departament de Política Territorial i Obres Publiques (DPTOP) va sotmetre a informació pública l'estudi de viabilitat per a la millora i condicionament de les carreteres C-15 i C-37, amb d'intenció de licitar tots els trams pendents de millora al llarg del 2007.

Algunes de les solucions de traçat recollides en l'estudi van despertar el rebuig d'alguns dels veïns i entitats. A l'extrem sud de l'eix, la polèmica se centrava en l'oposició al túnel que calia construir sota el turó de Montgròs entre Canyelles i Sant Pere de Ribes, per fer-hi passar l'autovia.[2]

Pel que fa a l'extrem nord, va ser el nou tram de la C-37 entre Sant Salvador de Guardiola i L'EIX TRANSVERSAL [2006:27] el que va rebre més queixes per part d'associacions de veïns i plataformes. Concretament, veïns del barri manresà de Salelles demanaven allunyar el traçat cap a l'oest, tot apropant-lo a la serra, mentre que l'entitat Fem-ho bé presentava una tercera proposta, la coneguda com alternativa Est,[3] que demanava unificar la C-37 amb el futur EIX TRANSVERSAL FERROVIARI [50] en un únic corredor.

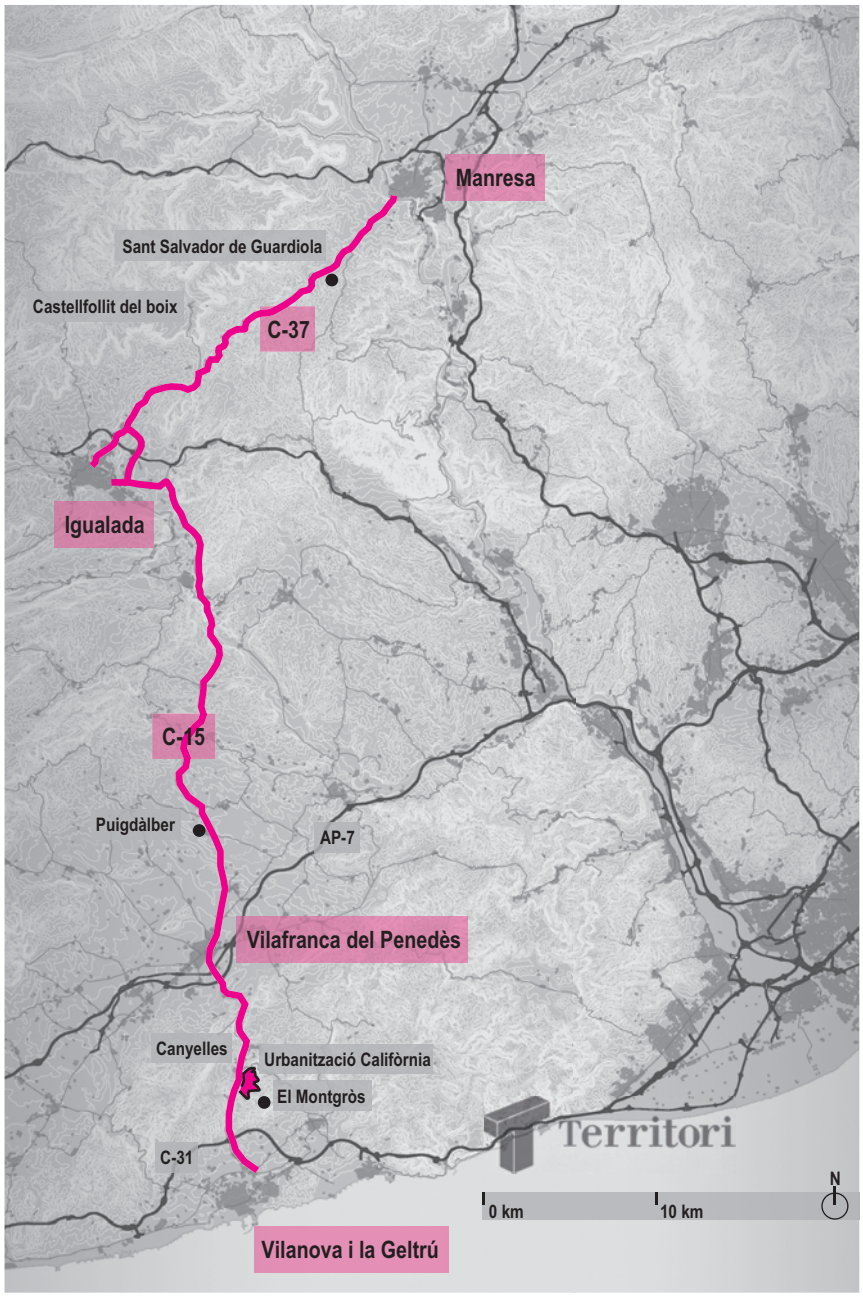
Finalment el DPTOP va sotmetre a informació pública una quarta alternativa per la qual la nova C-37 es desviava cap a l'oest, a l'alçada de Salelles, i posteriorment tendia a apropar-se al traçat inicialment previst. Aquesta nova proposta, tot i no correspondre's al 100% amb les demandes dels veïns de Salelles, sí que s'hi apropava parcialment, mentre que els col·lectius defensors de l'alternativa est s'hi van manifestar totalment contraris.

Al final de l'any 2007, es va publicar al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) l'anunci pel qual se sotmetia a informació pública l'avantprojecte de construcció i gestió així com el projecte de traçat de l'eix Diagonal entre Vilanova i la Geltrú i Manresa. L'avantprojecte incloïa tant la darrera opció de Salelles proposada pel DPTOP, com l'opció del túnel del Montgrós per a la C-15. El DPTOP treballava amb la previsió de licitar les obres el març del 2008 i iniciar les obres a final del mateix any.

Vista de Canyelles des del turó de Montgròs. Foto Moisès Jordi

La polèmica torna a Canyelles

Poc després que es tornés a iniciar el període d'informació publica de l'Avantprojecte de l'eix Diagonal, ja a principi del 2008, un grup de veïns de Canyelles va iniciar una campanya de recollida de signatures en contra del traçat de la futura autovia C-15 al pas per Canyelles. Segons els veïns, el traçat proposat pel



DPTOP, a més de problemes futurs de contaminació acústica, implicava un notable impacte visual al seu poble en avançar per la falda de la muntanya de la Costa Bernada, que es convertia, conseqüentment, en un talús de 32 m d'alt. També, i com a contraproposta, els veïns demanaven que el traçat es fes per mitjà d'un túnel sota la muntanya mateixa, a fi de poder seguir gaudint del paisatge actual. A part de la recollida de signatures, a final de gener, els veïns es van manifestar per Canyelles, però sense arribar a tallar la C-15.

Per demostrar que estava a favor de les reivindicacions l'alcalde, Xavier Robert i Duran (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va participar en la manifestació, ja que considerava que l'autovia passaria massa a prop dels habitatges i que afectaria la futura zona industrial prevista en el planejament municipal, fins a comprometer-ne el 60%. Per aquest motiu, a mitjan gener del 2008 el consistori municipal va organitzar una sessió informativa en la qual l'alcalde, acompanyat dels seus tècnics municipals, van explicar el perquè del rebuig a la proposta, materialitzada ja en les al·legacions presentades l'any 2006 i que van tornar a presentar a començament del 2008. La postura dels veïns i l'Ajuntament de Canyelles va rebre, també, el suport del Consell Comarcal del Garraf, que va presentar les seves corresponents al·legacions a l'Avantprojecte i que per boca del seu president, Josep Antoni Blanco i Abad (PSC), va exigir al DPTOP més sensibilitat envers el món municipal.

A mitjan febrer, l'alcalde de Canyelles va presentar en roda de premsa una proposta alternativa de traçat, amb dues opcions. La primera, que recuperava les al·legacions presentades per l'Ajuntament –i desestimades pel DPTOP– l'any 2006, allunyava el traçat dels habitatges, tot soterrant-lo en direcció a la muntanya amb un túnel de 700 m de llarg. El cost s'estimava en 15 MEUR. La segona opció defensava per a l'autovia un traç més proper a la falda de la muntanya i no tant allunyat dels habitatges, però mantenint la unitat de la zona industrial. Aquesta segona opció, amb un cost de 10 MEUR, requeria menys metres de túnel. Segons l'alcalde, tot i que la primera proposta era la que el govern municipal entenia com a òptima, calia disposar d'una segona alternativa a fi de facilitar les negociacions amb el DPTOP, l'objectiu prioritari del qual era evitar la materialització del projecte presentat pel Departament. Pel que fa a aquest punt, el conseller Joaquim Nadal i Farreras (PSC) havia manifestat dies enrere que l'Avantprojecte no admetria grans canvis de traçat, per bé que el seu departament restava obert a incorporar-hi modificacions puntuals de millora.

Discrepàncies entre els veïns i el Govern de Canyelles

Arran de la presentació per part de l'Ajuntament de Canyelles de la segona alternativa al traçat del DPTOP, es va trencar el consens entre l'Ajuntament i els veïns de Canyelles, que apostaven per un únic traçat totalment soterrat per la muntanya de la Costa Bernada. Segons el representant dels veïns, Josep Antoni Salas, l'alcalde hauria d'haver explicat al poble la intenció de presentar una segona alternativa. Malgrat això, els actes de protesta van prosseguir de manera unitària amb una l'organització d'una segona manifestació, el 24 de febrer, en contra de l'Avantprojecte del DPTOP. Hi van participar prop de 300 persones i hi van assistir tots els alcaldes dels municipis del Garraf, així com de tots els grups municipals de l'Ajuntament de Canyelles. Al final de la manifestació es va llegir una manifest en el qual es denunciava la postura immobilista del DPTOP. L'alcalde de Canyelles també va declarar que no dubtarien a endurir les seves protestes si el DPTOP

no s'avenia a admetre les propostes del seu Ajuntament.

Pocs dies després, el conseller Nadal va anunciar que es publicaria una nova proposta per al traçat de la C-15 al pas per Canyelles que millorés l'anterior avantprojecte. Segons Nadal, la proposta no maximitzaria la voluntat de l'Ajuntament de Canyelles ni dels veïns, però tampoc la del DPTOP, ja que el que interessava era que cada agent territorial cedís una mica, a fi d'arribar a un traçat finalment consensuat. Segons Nadal, la proposta també havia de preveure que el traçat fos compartit amb el FERROCARRIL ORBITAL [2006:73].

Acord entre PTOP i l'Ajuntament de Canyelles

Finalment, el mes d'abril, el DPTOP va fer públic que havia acordat amb l'Ajuntament de Canyelles el nou traçat del tram de Canyelles, segons el qual aquesta via es desplaçaria, respecte de la primera proposta, 1,9 km cap a l'est tot rebaixant la rasant per fer-la passar per sota de dos túnels, de 495 i 146 m de llarg cada un. Amb el nou traç, també es redibuixava l'enllaç de Canyelles 250 m cap al nord i es redissenyava un tram de 0,6 km de la C-15b en direcció a Sant Pere de Ribes, a fi de garantir la distància òptima entre l'enllaç i un dels nous túnels.

Atès l'abast d'aquests canvis, el DPTOP va decidir que sotmetria el nou traçat a informació pública i que aquest quedés definitivament recollit en el posterior projecte constructiu. D'aquesta manera, el 20 de maig de 2008 el conseller Nadal va aprovar definitivament l'Avantprojecte de construcció i explotació i el Projecte de traçat de l'eix Diagonal, excloent-hi el tram de Canyelles, per al qual GISA va licitar i adjudicar l'estudi informatiu entre el juliol i l'octubre, en favor de l'enginyeria GPO. Uns dies abans, el mes de juny, el Govern de la Generalitat va aprovar d'encarregar a l'empresa pública GISA que comencés els tràmits de licitació i adjudicació de les obres de tot l'eix Diagonal. Al concurs, que GISA va obrir a final del mateix mes, van optar dues empreses, Cedinsa Concessionària, SA, i l'agrupació d'empreses formada per Iridium Concesiones de Intraestructuras, S.A. i CAT Desenvolupament de Concessions Catalanes, SL. Finalment, l'adjudicació provisional es va produir el desembre del 2008, en favor de l'agrupació d'empreses. La adjudicació definitiva ja va ser confirmada el gener del 2009.

S'adjudica el projecte d'eix Diagonal

Finalment, el projecte va ser concedit per un import de 420,8 MEUR, dels quals l'execució de l'obra en representen 332,4 MEUR per als trams de nova construcció i 18,2 MEUR per a la millora i adaptació dels trams ja existents. La redacció dels projectes i les expropiacions necessàries signifiquen els 70 MEUR restants.

Atès que el sistema triat per a la construcció de l'eix Diagonal va ser el de concessió de construcció i explotació d'obra publica, conegut popularment com "sistema de peatge a l'ombra", segons l'oferta guanyadora, la Generalitat haurà de pagar a l'empresa adjudicatària en concepte de cànon per vehicle i kilòmetre 0,071 €, al llarg dels 33 anys de durada de la concessió.

Previsions

Segons la programació de les obres, es preveu que a partir del segon semestre del 2009 s'iniciïn les obres del tram d'autovia entre Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès i el de la carretera entre Igualada i Castellfollit del Boix, i que per al primer semestre del 2010 comencin les obres entre aquest darrer municipi i Manresa, així com també el tram entre Igualada i Vilafranca del Penedès. Es preveu que l'any 2012 s'haurà conclòs la totalitat de les obres de l'eix Diagonal.

ARR

Més informació

www.canyelles.org/Main.asp?i=&s=63
www.gisa.cat

1 El fet de que la totalitat de l'eix Diagonal sigui finalment ampliable a autovia es preveu –amb la seva corresponent reserva de sòl– a partir de l'avantprojecte que es fa públic a final del 2007, i queda recollit en la concessió d'obra publica adjudicada a final del 2008.

2 Les entitats i ciutadans contraris al túnel del Montgròs –o alternativa B– reclamaven l'execució de l'alternativa A plantejada i descartada en un avantprojecte de l'any 2006, per la qual la C-15 mantenia el seu traçat original però desdoblat.

3 Aquesta es corresponia amb una de les alternatives descartades de l'estudi informatiu amb la inclusió d'algunes modificacions. Segons els seus defensors, la proposta est era territorialment més respectuosa i alhora més coherent amb el Pla director del Pla de Bages.

4 Aquesta proposta tenia el suport del grup municipal de Manresa Iniciativa per Catalunya Verds-Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA) i la Delegació del Bages-Berguedà del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (COAC). Cal destacar també que el col·lectiu Fem-ho bé era integrat pel Centre Excursionista de la Comarca de Bages, el Club Atlètic Manresa, el Col·lectiu Ecologista l'Alzina, la Delegació al Bages de la Institució Catalana d'Història Natural i El Saüquer, associació per a la preservació del territori.

AUTOVIA C-66 VARIANT DE LA BISBAL 14

La Generalitat presenta l'estudi informatiu i d'impacte ambiental de la variant de la Bisbal d'Empordà, que conté tres alternatives, dues pel sud i una pel nord de la Bisbal. Aquest tram, entre Forallac i Corçà, és el que es troba més endarrerit del projecte de desdoblament de l'anella de les Gavarres. Durant el període d'informació pública es reben més de 6.400 al·legacions de particulars que mostren una divergència de posicionaments respecte a l'opció preferida. L'any es tanca amb l'interrogant obert respecte a quina serà l'alternativa definitiva adoptada, mentre que els altres trams de l'anella de les Gavarres, ja decidits, segueixen les tramitacions per a l'execució.

Antecedents | 2004:37; 2005:28; 2006:23; 2007:28

L'"anella de les Gavarres" són un conjunt de carreteres que comuniquen Girona amb la Costa Brava central i que envolten el massís de les Gavarres. Aquestes carreteres són la C-65 (entre Girona i Santa Cristina d'Aro), la C-31 (entre Santa Cristina d'Aro i Palafrugell), i la C-66 (entre Palafrugell i Medinyà), i sumen un recorregut de quasi 100 km. El trànsit elevat d'aquestes carreteres, especialment durant la temporada d'estiu, va justificar la posada en marxa d'un projecte de desdoblament de les vies així com la construcció de variants en el seu pas per nuclis urbans, amb l'horitzó temporal de l'any 2011.

Al final del 2007, els únics trams desdoblats eren els de la C-65 entre Llagostera i Platja d'Aro i el de la C-31 entre Palamós i Palafrugell. Els projectes més endarrerits eren els de la C-65 entre Llagostera i Girona i la C-66, on es planificava un desdoblament en tres trams: de Palafrugell a Forallac; de Forallac a Corçà (passant per la Bisbal d'Empordà); i de Corçà a Medinyà (Sant Julià de Ramis). El tram de Forallac a Corçà, conegut popularment com la variant de la Bisbal, era el més polèmic. A més de ser una de les infraestructures més reclamades històricament a les comarques gironines, havia despertat fortes disputes entre partidaris de les dues alternatives existents, la que travessava la Bisbal pel nord i la que ho feia pel sud.

El Govern presenta les alternatives de la variant de la Bisbal

El juliol del 2008, la Generalitat va presentar l'estudi informatiu i d'impacte ambiental de la variant de la Bisbal d'Empordà. A més de les dues variants pel nord i pel sud, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) en va afegir una tercera pel sud que passava més allunyada de la població. Aquest era el traçat més car, valorat en 149 MEUR. L'opció nord costaria 113 MEUR i el traçat pel sud, 133.

L'alternativa nord començava a pocs quilòmetres de Sant Climent de Peralta (Forallac), enllaçava amb la carretera de Peratallada i preveia un enllaç final amb l'actual C-66 cap a Vulpellac i la Bisbal, per l'est. Tenia 8,3 km i preveia un túnel de 700 m al Puig de Sant Ramon i un viaducte de 300 m per sobre el riu Daró.

L'alternativa sud 1 passava més a prop del nucli urbà de la Bisbal i tenia 10,6 km. Passava pel sud de la zona industrial de Vulpellac i pel nord del nucli de Fonteta (Forallac). Proposava un viaducte de 340 m per damunt de la riera del Vilar i el riu Daró, i un enllaç amb la carretera cap a Sant Sadurní de l'Heura. Travessava la zona de les terreres de Vacamorta. Creuava el Rissec amb un pont de 100 m i enllaçava amb la carretera de Corçà a Monells. Connectava amb la C-66 1 km després de Corçà, per l'oest.

Per últim, l'alternativa sud 2 tenia 12,1 km i passava més allunyada del nucli de la Bisbal. Preveia un enllaç amb la carretera de Sant Climent i avançava bastant més al sud del nucli de Fonteta que l'alternativa sud 1. Aquesta alternativa projectava un túnel de 250 m que perforaria un turó de les Gavarres. Més endavant, un viaducte de 340 m salvava el riu Daró, i preveia un enllaç amb la carretera de la Bisbal a Sant Sadurní de l'Heura. Vorejava les terreres de Vacamorta i perforava un segon túnel de 900 m a la serra de Vacamorta. Creuava el Rissec amb un pont de 100 m i enllaçava, de manera similar a l'alternativa sud 1, amb la carretera de Corçà a Monells. La variant connectava amb la C-66 1 km després de Corçà.

Els estudis informatius i d'impacte ambiental de totes tres opcions es van sotmetre a informació pública durant tres mesos perquè els ajuntaments, entitats i particulars hi poguessin presentar al·legacions.

Les al·legacions de les plataformes i particulars

El DPTOP va rebre durant el període d'informació pública 6.404 al·legacions de particulars, a les quals s'havien de sumar

Pancarta contra el traçat nord prop de Castell d'Empordà. Foto Moisès Jordi

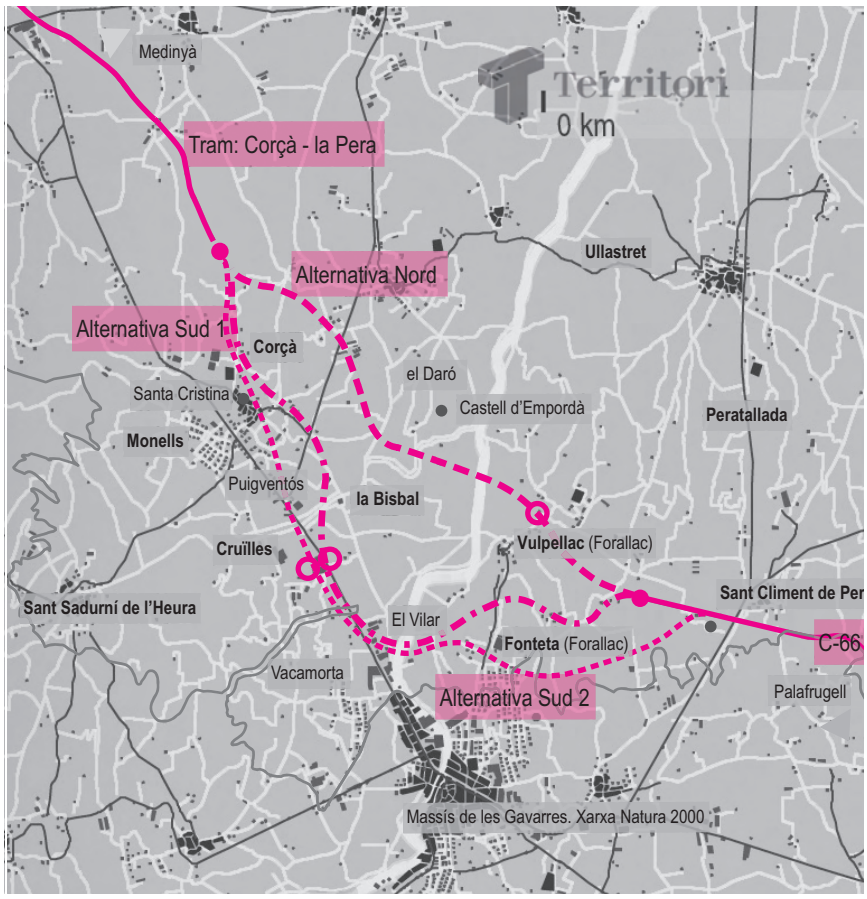
les que es rebrien via correu postal i les dels ajuntaments.

Diversos col·lectius en contra dels traçats sud de la variant, encapçalats per la Plataforma pel Nord, van presentar conjuntament les seves al·legacions al projecte. Entre totes les associacions van rebre el suport de més de 2.700 signatures, entre les quals n'hi havia de veïns de Fonteta, Sant Climent de Peralta i comerciants de la Bisbal. L'impacte sobre les terreres de Vacamorta, l'afectació d'espais protegits de la XARXA NATURA 2000 [2006:199], la proximitat amb l'Espai d'interès natural (EIN) de les Gavarres i l'afectació a nuclis com ara Fonteta, eren alguns dels arguments esgrimits. D'altra banda, al·legaven que la variant nord comportava una mobilitat més sostenible quant a consum de combustible, contaminació i temps, així com una connectivitat millor amb les carreteres locals i una menor incidència sobre la gent que viu en el territori afectat.

Per la seva banda, la plataforma No a la Variant Nord de la Bisbal va recollir 533 al·legacions i 2.015 signatures. Segons el seu advocat, Eduard de Ribot, més del 37% del nou traçat de la variant nord es trobava dins de les zones inundables de la plana del Daró, el Rissec i la riera de Vullpellac, i tindria un impacte greu sobre el sòl agrícola, el paisatge, diversos elements del patrimoni històric i cultural, el comerç i el turisme local i comarcal. La plataforma va presentar públicament el 22 d'octubre els informes tècnics que avalaven aquests arguments.

Altres organitzacions també es van posicionar a través de les seves al·legacions. Així, la Plataforma ciutadana contra la destrucció de l'entorn de Santa Cristina de Corçà (una ermita romànica que es veuria afectada si la variant es fes pel sud), l'Associació de Transport de Girona (Asetrans), els gremis dels argilers, rajolers i ceramistes, i els comerciants i industrials de l'Aigüeta es van posicionar a favor del traçat nord d'aquesta autovia. Per contra, l'Associació de Propietaris de Castells i d'Edificis Catalogats de Catalunya es van definir en contra del traçat nord de la variant de la Bisbal, ja que volien salvaguardar els edificis catalogats i el seu entorn, com ara el Castell d'Empordà, el mas Comas del Brugar de Vullpellac i la Torre Guinarda de Corçà. De la mateixa manera, l'Associació Costa Brava Verd Hotels, que representava vuitanta establiments d'arreu de la demarcació de Girona, es va posicionar a favor de l'opció sud 2.

També es van presentar al·legacions que demanaven explícitament que es descartés la



construcció de l'autovia. En aquest sentit, l'Associació de Naturalistes de Girona va manifestar que qualsevol de les alternatives provocaria impacte a la flora i la fauna, repercutiria negativament en el manteniment de la connectivitat del territori i implicaria una important afectació paisatgística.

El posicionament dels ajuntaments implicats

Els quatre ajuntaments implicats van pronunciar-se uns dies més tard. Així, l'equip de govern de la Bisbal (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC, i Convergència i Unió, CiU), juntament amb els cinc regidors del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), van votar a favor d'una proposta de modificacions i millores a l'alternativa sud 1. El consistori va presentar un document al DPTOP on s'expressava clarament l'aposta pel traçat sud 1, amb una sèrie de modificacions. Segons els partits favorables a la proposta, aquesta era la que presentava la connectivitat viària més bona amb el nucli urbà i les seves zones comercials. El regidor d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), Pere Teixidor, va ser l'únic que va manifestar el seu vot en contra d'aquest document.

Al principi de novembre, l'Ajuntament de Forallac va fer públic un informe jurídic elaborat pel despatx d'advocats Roca Junyent que assegurava que tant l'estudi informatiu com l'estudi d'impacte ambiental del projecte de la variant incomplien el marc legal que els regulava, a causa d'errors de tramitació i continguts del projecte. El consistori va presentar aquest document al DPTOP i als Serveis Territorials de Girona del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), juntament amb l'acord de ple municipal i un annex complementari on defenien l'elecció de l'alternativa nord. L'Ajuntament va alertar que en cas que s'escollís definitivament alguna de les opcions sud de la variant, la llei obligaria a executar mesures compensatòries que havien de rebre, posteriorment, el vistiplau de la Comissió Europea, ja que s'afectarien espais inclosos dins la Xarxa Natura 2000, com Vacamorta.

L'Ajuntament de Cruïlles, Monells i Sant Sadurní de l'Heura va convocar a final d'agost una reunió informativa per tractar des d'un punt de vista tècnic les opcions de la variant. Les opinions dels veïns –hi van assistir unes 130 persones– es van decantar clarament per l'opció nord ja que era l'única que no afectava el terme municipal de Cruïlles. Per últim, l'Ajuntament de Corçà va manifestar que no li satisfeia cap de les propostes.

Amb tot, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va anunciar que l'obra no s'ajornaria, i que es preveia començar a construir-la el 2011. Ara bé, l'any es va tancar amb l'interrogant obert respecte a l'alternativa que finalment s'executaria, tot i que Nadal havia assegurat l'any 2007 que els estudis tècnics del DPTOP demostraven que l'opció sud era la preferent.

Resta de l'anella de les Gavarres

El 2008 tot el tram sud de l'anella de les Gavarres, que va des de l'autopista AP-7 a Maçanet de la Selva fins a Platja d'Aro, estava desdoblat. A l'estiu, el tram de Platja d'Aro a Palamós estava en fase de licitació de les obres, amb un pressupost de 103 MEUR, i el tram de Palamós a Palafrugell ja estava desdoblat.

Pel que fa al tram nord de l'anella, entre Palafrugell i l'AP-7 (N-II) a Medinyà, tots els trams (excepte el tram corresponent a la variant de la Bisbal d'Empordà) estaven en diferents fases d'estudi i ja havien estat sotmesos a informació pública.

A mitjan octubre, el conseller Nadal va aprovar l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental del desdoblament de la C-66 entre Palafrugell i Forallac, un cop completat el procés d'exposició pública, anàlisi d'al·legacions i tramitació ambiental. D'aquesta manera, s'impulsava la redacció del projecte constructiu que desenvoluparia el traçat aprovat. Aquest desdoblament, amb una inversió estimada de 35 MEUR, abastava un tram de 5,3 km de la C-66.

Àrea afectada pel traçat sud, prop de Cruïlles. Foto Moisès Jordi

Paral·lelament, el desdoblament del tram entre la Pera i Celrà estava en redacció del projecte constructiu i es preveia sotmetre a informació pública el nus de Medinyà, adaptat a la proposta aprovada per Foment sobre l'ampliació de l'AP-7.

Per últim, el 26 de novembre el DPTOP va treure a informació pública els estudis informatiu i d'impacte ambiental de la variant de la C-65 que permetria alleugerir el trànsit per la travessera de Llambilles. La via projectada passava per l'oest del nucli urbà i tenia una longitud de 3,3 km. Es preveia per a la construcció de la variant una inversió de 20,3 MER.

JRL-X3EA

Més informació

www.gencat.cat/ptop
www.plataformapelnord.org
www.noalavariantnord.org

15 AUTOVIA INTERPOLAR DEL VALLÈS

A mitjan abril el DPTOP presenta l'Avantprojecte del pla territorial parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona. Aquest document inclou una proposta de traçat de la interpolar similar a la definida històricament al Pla general metropolità (1976). Tot i que el Departament encarrega a final d'abril un estudi estratègic d'avaluació ambiental per acabar de concretar la millor alternativa, el projecte de l'autovia motiva les queixes de diversos ajuntaments i col·lectius conservacionistes del Vallès Occidental, que consideren que la infraestructura és innecessària i que tindrà un fort impacte sobre el territori.

L'autovia interpolar del Vallès es va projectar a mitjan dècada dels setanta com una via per connectar diferents pols d'activitat econòmica del Baix Llobregat i el Vallès. L'eix, d'uns 60 km de llargada, havia d'unir Molins de Rei (Baix Llobregat) i Sant Celoni (Vallès Occidental) i el seu traçat havia d'avançar entre els de l'autopista AP7 i l'AUTOVIA B-40 QUART CINTURÓ [10].

El projecte es va concretar per primera vegada al Pla general metropolità (PGM) del 1976 i més tard es va incloure al Pla de carreteres de Catalunya (1985) i al PLA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORTS DE CATALUNYA (PITC) [2006:116]. D'acord amb aquest últim, la via seria de quatre carrils, dos per sentit, amb mitjana, i amb un límit de velocitat de 80 km/h.

A començament del 2008 es trobaven en funcionament dos parts de l'eix. D'una banda, al Vallès Oriental ja funcionava la C-35, tot i que no s'havia desdoblat i per tant no tenia les característiques d'una autovia. Aquest tram anava de Parets a Maçanet de la Selva (Selva). D'altra banda, també es trobava en actiu el vial interpolar del Vallès, un tram desdoblat que creuava el polígon de Can Sant Joan, situat entre Sant Cugat del Vallès i Rubí.

Per tal de completar la infraestructura, el PITC establia que calia desdoblar la C-1413 / C-35 entre Molins de Rei i Rubí i la C-35 entre Parets del Vallès (Vallès Oriental) i Sant Celoni (Vallès Oriental), i construir un nou tram entre Rubí (polígon Can Sant Joan) i Parets. El cost total estimat de la infraestructura era de 140 MEUR i el termini màxim d'acabament era l'any 2026.

D'altra banda, el PITC també recomanava considerar de nou el traçat proposat al PGM per tal d'evitar l'afectació de Collserola i integrar perimetralment els àmbits urbans propers a l'eix, alhora que apostava per desafectar una part dels terrenys del tram Sant Cugat-Molins. Tanmateix, aquestes propostes se subordinaven a les del Pla territorial parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona, en elaboració en el moment de l'aprovació del PITC, que seria l'encarregat d'establir el traçat definitiu i les reserves de sòl necessàries per a l'execució de l'obra.

Els ajuntaments del Vallès s'oposen a la proposta del PTPRMB

A mitjan abril el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va presentar l'Avantprojecte de pla territorial parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona, que preveia l'ordenació dels creixements demogràfics, urbanístics i les infraestructures de les comarques del Garraf, l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Vallès i el Maresme en l'horitzó del 2026. La interpolar hi apareixia sota dues denominacions: la de C-35, corresponent a la carretera ja existent entre Granollers i Maçanet, i a la qual s'atribuïa la funció d'estructurant primària; i la de via interpolar, amb la qual es feia referència a una via entre Castellbisbal i Granollers, amb trams existents i altres per construir, i que es classificava dins del grup de les vies estructurants i secundàries.

Les propostes de l'Avantprojecte referents als traçats dels diferents trams eren similars a les del PGM, però no es podien considerar encara definitives. De fet, per acabar de concretar-les, a final d'abril el DPTOP va licitar l'estudi estratègic d'avaluació ambiental de la via, que havia de servir per trobar el millor traçat tenint en compte l'avaluació dels diferents impactes possibles sobre el territori. L'ordre d'estudi preveia la possibilitat que qui s'adjudiqués l'estudi presentés diferents variants de traçat amb una anàlisi de cost-benefici, amb la qual cosa es beneficiaven les opcions que proposessin l'aprofitament de trams ja existents. També demanava un balanç d'emissions i immissions contaminants, ja que la nova via se situaria dins l'àmbit d'actuació del PLA D'ACTUACIÓ PER MILLORAR LA QUALITAT DE L'AIRE A LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA [88]. A més, de manera anàloga al cas de l'autovia B-40 Quart cinturó, l'estudi havia d'avaluar la complementarietat de la nova infraestructura amb el transport públic.

Durant les setmanes posteriors a la publicació de l'Avantprojecte del pla territorial, diversos ajuntaments vallesans van fer sentir la seva disconformitat amb certs aspectes del projecte de la interpolar. El municipi que s'hi oposava més fermament era Cerdanyola del Vallès, que considerava que el traçat original de la interpolar dividia les zones edificades de la urbanització de Bellaterra. Davant d'aquesta situació, just abans de les eleccions municipals del 2007, es va dur a terme una consulta popular en la qual el 96% dels veïns van votar a favor que s'evités l'esmentada divisió i que, en cas que es fes, la nova autovia passés per fora del nucli urbà. Per això, a mitjan maig, el Parlament, a instàncies del Partit Popular de Catalunya, va aprovar una resolució on s'instava el Govern a evitar dividir la zona edificada. A mitjan novembre la Coordinadora d'Entitats de Bellaterra es va reunir amb l'alcalde de Cerdanyola, Antoni Morral (Iniciativa per Catalunya-Verds), i van anunciar que l'Ajuntament s'havia compromès a elaborar un estudi de viabilitat per desplaçar el traçat cap al sud, fins a la B-30, en cas que no es pogués aturar el projecte.

A començament de juny, els ajuntaments de Parets i Mollet del Vallès es van pronunciar en contra de la interpolar, perquè la consideraven innecessària i perquè s'oposaven a la construcció d'un tram secundari que connectaria la via amb la C-155, travessant L'ESPAI NATURAL DE GALLECS [2005:127]. Els consistoris estaven a favor de millorar la C-155 per motius de seguretat viària, però sense ampliar en cap cas la seva capacitat.

Tram en servei de l'autovia interpolar al polígon de Can Sant Joan. Foto Moisès Jordi

Per últim, a final de juliol, l'ajuntament de Sant Cugat va presentar al·legacions al projecte de desdoblament de la carretera de Molins de Rei (C-1413) i a la connexió d'aquesta amb el vial interpolar en considerar que el projecte afectava els equipaments municipals situats a la zona de Can Calopa i obviava l'impacte ambiental a la zona de l'estany dels Alous. Tots els grups del ple municipal van donar suport a les al·legacions del consistori llevat d'Iniciativa per Catalunya-Verds-Esquerra Unida i Alternativa, que es va abstenir perquè s'oposava a la construcció d'un nou tram de carretera i demanava impulsar el transport públic.

Una infraestructura necessària?

Diverses entitats veïnals i ecologistes de municipis del Vallès Occidental van mostrar-se crítiques amb el projecte de la interpolar durant el 2008. Les crítiques s'orientaven principalment en dos sentits: d'una banda, s'argumentava que la via era innecessària, atesa la proximitat a altres vies ràpides i gratuïtes, i que la seva construcció responia únicament als interessos econòmics del polígon industrial de Can Sant Joan (Rubí/Sant Cugat) i del futur SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA DE SANT PAU DE RIU-SEC (SABADELL) [126], que amb la construcció de la interpolar quedarien connectats.

D'altra banda, també es posava l'èmfasi a remarcar l'impacte ambiental que la nova infraestructura podia comportar, especialment a Sant Cugat, als espais fluvials del Ripoll i del Riu-sec (Barberà del Vallès) i a Cerdanyola. En aquest últim municipi, el president de la plataforma Ciutadans pel Camí Verd, Ángel Campo, va indicar que només a Bellaterra s'eliminarien 17 ha de bosc de pins, alzines i roures. A més, segons Campo, la interpolar tancaria una anella de carreteres formada per més de 28 carrils al voltant de la Universitat Autònoma de Barcelona –un cop acabats tots els projectes viaris previstos– i va advertir dels efectes perjudicials per a la salut derivats de la contaminació

A final d'any, es restava a l'espera de l'aprovació definitiva del Pla territorial i dels resultats de l'estudi estratègic d'avaluació ambiental, que servirien per acabar de detallar les condicions del desdoblament de la C-35 i, sobretot, per concretar una proposta de traçat dels trams de nova construcció entre Rubí i Parets.

MSM

16 BICING A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

L'Entitat Metropolitana del Transport (EMT), conjuntament amb 17 ajuntaments de l'àrea metropolitana de Barcelona, impulsen l'extensió del servei públic de lloguer de bicicletes, l'Àrea Bicing. Per altra banda, tot i que l'empresa privada adjudicatària de l'explotació del Bicing de Barcelona rep crítiques, continua l'èxit d'aquest servei amb l'ampliació del número de bicicletes, d'estacions i d'abonats, i la creació d'un servei únicament per als alumnes i els treballadors dels campus universitaris situats a l'avinguda Diagonal de Barcelona.

Antecedents | 2007:22

El març del 2007 l'Ajuntament de Barcelona va iniciar el nou servei públic de lloguer de bicicletes, anomenat Bicing, per ajudar a fer els petits trajectes urbans diaris i complementar el transport públic. El Bicing, gestionat per l'empresa municipal BSM, va tenir una gran acceptació ciutadana i el nombre d'abonats al servei va créixer fins a arribar a més de 90.000 al final del 2007.

Sistema d'Àrea Bicing, per a l'àrea metropolitana de Barcelona

L'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) va encarregar, a petició dels ajuntaments, l'estudi tècnic per posar en marxa l'extensió del servei públic de lloguer de bicicletes a 17 municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona. En una primera fase havia de disposar de 440 estacions, un parc de 3.520 bicicletes i un recorregut de carrils bici d'uns 378 km, uns 175 km dels quals de nova creació. El projecte, conegut amb el nom d'Àrea Bicing, es va dissenyar amb la previsió de donar resposta a uns 100.000 abonats.

Així doncs, aquest nou servei de bicicletes públiques beneficiava Badalona, Castelldefels, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, l'Hospitalet de Llobregat, Montcada i Reixac, Montgat, el Prat de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Santa Coloma de Gramenet, Tiana i Viladecans. Tot i això, l'EMT estudiava incorporar Molins de Rei i Ripollet que, tot i que no formaven part de l'entitat, van sol·licitar integrar-se a l'Àrea Bicing.

El projecte no garantia la compatibilitat amb el servei del Bicing de Barcelona, ja que havia de dependre de l'empresa adjudicatària de la implantació i explotació del nou sistema. Tot i la possibilitat que les bicicletes, els tancaments i les parades fossin diferents entre els dos sistemes, l'EMT es marcava com a objectiu comptabilitzar a la llarga l'ús dels dos serveis. Mentrestant, l'EMT estudiava instal·lar parades de l'Àrea Bicing al límit de Barcelona al costat de les parades del Bicing per tal que els usuaris poguessin canviar-hi la bicicleta i posteriorment fer els trajectes per Barcelona.

A diferència del Bicing, l'Àrea Bicing havia d'oferir una tarifa diària i mensual, a més de l'anual, amb un preu similar als 24 euros a l'any de Barcelona. El cost total del sistema es pressupostava en 10,5 MEUR, que havien d'assumir en un 25% els abonats, en un 15% els ajuntaments i el 60% restant amb la publicitat d'empreses privades.

Les parades de les bicicletes s'havien de repartir a una distància d'entre 300 i 400 m, aproximadament com al Bicing, i s'havien d'ubicar a prop dels equipament públics, les estacions de transport públic i els polígons industrials.

Es calculava que en el moment d'inici de l'Àrea Bicing la ciutat amb més carril bici seria el Prat de Llobregat amb 58,6 km, seguit de Badalona amb 40 km, l'Hospitalet de Llobregat amb 36,1 km i Sant Boi de Llobregat amb 30,5 km.

Abans de l'entrada en funcionament de l'Àrea Bicing cada ajuntament havia de signar un conveni amb l'EMT perquè aquest organisme gestionés el servei.

Els municipis entusiasmats amb el projecte

Al final de l'any els plenaris de 14 dels 17 ajuntaments que havien d'implantar l'Àrea Bicing ja havien ratificat el conveni amb l'EMT. A la primera ciutat on s'havia d'estendre, Gavà, s'hi projectaven 23 estacions, 200 bicicletes i 24,5 km de carrils.

Sant Boi de Llobregat havia d'oferir 27 parades i 216 bicicletes, Viladecans 25 estacions i 200 bicicletes, Sant Feliu de Llobregat 22 parades i 450 bicicletes, i Castelldefels i Sant Joan Despí 24 estacions cadascuna. Tanmateix, una ciutat clau en el projecte, l'Hospitalet de Llobregat, que havia de tenir 45 estacions, encara no tenia ratificat el conveni.

Per altra banda, l'Ajuntament de Tiana, juntament amb l'EMT, van estudiar la viabilitat d'implantar al municipi el servei públic de lloguer de bicicletes per unir Tiana i Montgat i facilitar l'accés dels usuaris a l'estació de Renfe. La principal problemàtica era l'orografia del terreny i els desnivells existents entre les dues localitats.

El Bicing combina l'èxit i els problemes

Al febrer el servei de Bicing va arribar al districte de Nou Barris de Barcelona, on es van instal·lar vuit estacions de les quinze previstes. De fet, durant tot el 2008 es van incorporar sostingudament noves estacions a tots els districtes de Barcelona sumant un total d'unes 400 estacions i unes 6.000 bicicletes. Pel que fa al nombre d'abonats, al gener es va arribar als 100.000, a l'estiu a més de 150.000 i al novembre als 177.000.

L'Ajuntament de Barcelona, governat pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), va anunciar que els campus de la Universitat de Barcelona (UB) i de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) de l'avinguda Diagonal quedaven fora del programa d'extensió del Bicing. Segons el regidor de Mobilitat, Francesc Narváez, la xarxa no podia suportar la demanda potencial de més de 4.000 bicicletes concentrada en bona part a primera hora del matí. Tot i això, els representants d'alumnes, els òrgans de govern de les universitats i els grups municipals a l'oposició de l'Ajuntament de Barcelona –Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), el Partit Popular (PP) i Convergència i Unió (CiU) –van manifestar la seva oposició a la decisió. Només l'Associació de Veïns de la Zona Universitària feia costat al govern mu-

nicipal. Finalment, l'executiu municipal es va fer enrere i va impulsar un servei amb 200 bicicletes únicament per als alumnes i els treballadors de les facultats. A diferència del Bicing, se la podien emportar cada dia a casa i només l'havien de tornar al final del curs.

El Bicing continuava tenint queixes. En aquest sentit, la síndica de greuges de Barcelona, Pilar Malla, va demanar una millora en el procediment de resolució de les reclamacions dels usuaris. El sindicat Confederació General del Treball de Catalunya (CGT) va denunciar la precarietat, que segons la seva opinió, tenien els 160 empleats del Bicing. Per altra banda, en nombroses ocasions el Bicing no va estar operatiu a causa d'avaries per errades del sistema informàtic, per la manca de bicicletes en algunes estacions a causa de l'elevat ús i d'altres incidències. Tanmateix, l'empresa privada adjudicatària de l'explotació del servei, Clear Channel, considerava injustificades les crítiques.

El lloguer de bicicletes s'estén a altres localitats

L'èxit del servei públic de lloguer de bicicletes no només s'escampava per l'àrea metropolitana sinó també per altres localitats. A Vilafranca del Penedès es va posar en marxa el Biceberg, un aparcament soterrat amb capacitat per a 46 bicicletes. L'Escala va ser el primer municipi de la demarcació de Girona a implantar-lo i a la ciutat de Girona, l'Ajuntament preveia posar-lo en funcionament el 2009, inicialment amb unes 150 bicicletes i amb una quinzena de punts de recollida. A Granollers també s'havia d'engegar el 2009 amb el nom d'Ambicia't. Els ajuntaments de Tarragona, Cambrils i Salou n'estaven estudiant la implementació.

Per al segon semestre del 2009 es projectava que el Bicing havia d'augmentar fins a 80 estacions més a Barcelona. També durant el segon semestre es preveia el concurs per adjudicar l'Àrea Bicing i per al final del 2009 ja havia d'entrar en funcionament a 17 municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona.

XCN

Més informació

www.bicing.com
www.emt-amb.com

17 CAMP DE GOLF I PLA URBANÍSTIC DE LA PALMA (L'ALDEA)

L'any 2008 la crisi immobiliària i financera comença a afectar les grans immobiliàries amb projectes a Catalunya. Al municipi de l'Aldea, el grup gallec FADESA hi està executant una urbanització de prop de 900 habitatges, amb un espai reservat per a un futur camp de golf. El mes de juliol, FADESA es presenta a un concurs voluntari de creditors i tots els seus projectes queden en suspens fins que el jutge falli a favor de la seva continuïtat o aturada. És per això que el Mirador de l'Ebre, nom de la urbanització de l'Aldea, queda aturat fins a l'octubre, quan l'empresa rep un aval de Caja Madrid per acabar els habitatges iniciats.

Antecedents | 2003:120; 2004:24; 2005:24

El municipi de l'Aldea es troba situat a la comarca del Baix Ebre. La seva posició en el corredor d'infraestructures format per l'autopista AP-7, la carretera nacional 340 i l'estació del tren del corredor mediterrani fan pensar en una bona ubicació estratègica que s'acompanya per la proximitat a un dels espais protegits més singulars de Catalunya, el delta de l'Ebre i el seu parc natural. Els darrers anys, l'Aldea ha atret més projectes residencials que de dinamització econòmica i darrerament la seva població s'ha situat al voltant dels 4.000 habitants de l'any 2007.

Un dels projectes que més hauria de transformar el creixement urbà de l'Aldea era la proposta de l'empresa immobiliària gallega FADESA, la urbanització coneguda com el Mirador de l'Ebre. Aquesta proposta, que estava delimitada a les normes subsidiàries de planejament municipal, el text refós de les quals es va aprovar el 2005, suposava una inversió de prop de 160 MEUR, ocupar 128 ha de terreny i construir 900 habitatges de diferents tipologies edificatòries. El projecte també reservava un espai per a una futura infraestructura esportiva, que es va concebre perquè es pogués convertir en camp de golf. L'execució d'aquesta instal·lació havia quedat en suspens fins a aconseguir el vistiplau de Generalitat, que es mostrava contrària a concedir noves llicències per a aquest tipus d'equipament. El projecte urbanístic, amb el camp de golf a la reserva, va ser aprovat per la Comissió Territorial d'Urbanisme de les Terres de l'Ebre (CTUTE) l'any 2005, i tot seguit es va començar el tràmit per iniciar-ne les obres així com la venda sobre plànol dels futurs habitatges. FADESA preveia fer-ne la primera entrega al final de l'any 2008.

La crisi immobiliària afecta el Mirador de l'Ebre

El juliol del 2008, la constructora gallega va presentar un concurs voluntari de creditors al jutjat de la Corunya on va descobrir que tenia un deute acumulat de més de 5.000 MEUR. Aquesta situació econòmica, que cal contextualitzar en la crisi immobiliària i financera que ha sacsejat l'economia occidental just aquest any 2008 (HABITATGE. CRISI [56]), va implicar la paralització de tots els projectes immobiliaris de l'empresa fins que el jutge decidís com s'haurien de continuar. L'aturada, doncs, va afectar de ple el Mirador de l'Ebre. Diferents fonts d'informació van comptar que la urbanització tenia entre 150 i 160 habitatges iniciats, uns 84 pisos i 29 xalets que corresponien a la primera fase i 25 xalets de la segona, que donava feina a uns 50 treballadors i que, a final d'any, haurien d'estar acabats els prop de 270 habitatges compromesos amb la paga i senyal de diversos compradors.

Davant d'aquesta situació, l'alcalde de l'Aldea, Daniel Andreu (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), va anunciar que començava a recollir informació per si era necessari iniciar mesures legals contra la immobiliària en cas que es produís la paralització definitiva del projecte. També va mostrar la seva preocupació per dos fets: la disminució d'ingressos del seu ajuntament i l'aturada de bona part de les obres del parc d'habitatges que s'estava construint o a punt d'iniciar-se en aquell municipi. En relació amb el primer fet, la interrupció de les futures fases residencials del Mirador de l'Ebre comportaria que l'Ajuntament deixés d'ingressar prop de 4 MEUR en concepte de les més de 700 llicències de construcció que, en cas que les coses anessin malament, deixaria de concedir.

Per altra banda, l'alcalde va reconèixer a l'octubre que el seu municipi tenia 300 habitatges pendents de començar o en construcció, tots aturats. Per tal de donar-los sortida, estava pensant de reconvertir-los a protecció oficial, i va afegir que s'havia reunit amb representants de l'Institut Català del Sòl (INCASÒL) per avaluar aquesta possibilitat. Aquesta opció de reconversió de la classificació del parc havia estat prevista el mes de juliol pel director dels Serveis Territorials del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) de les Terres de l'Ebre, Víctor Gimeno, amb la voluntat d'evitar que el Mirador de l'Ebre es convertís en "una ciutat fantasma." També estava avalada pel director general de Promoció d'Habitatge del DMAH, Joaquim Gascó, que era partidari de comprar edificis buits o en construcció a preu de protecció oficial per revendre'ls després amb aquesta classificació i facilitar l'accés a l'habitatge a altres sectors de la població.

Tanmateix, ni la Generalitat ni l'Ajuntament podien prendre cap decisió en ferm en aquesta direcció fins que el jutge fallés a favor o en contra de la continuïtat de les obres del Mirador de l'Ebre.

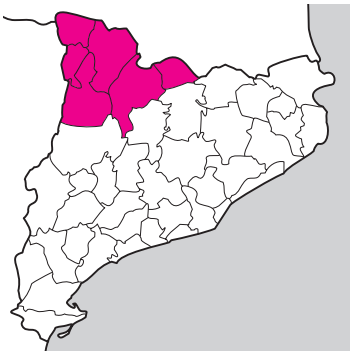
FADESA reprèn les obres a l'Aldea

Al final del mes d'octubre, els tècnics de la immobiliària FADESA van parlar per telèfon amb l'alcalde de l'Aldea per comunicar-li que reprenien les obres del Mirador. Això voldria dir acabar els xalets i pisos iniciats, que representaven només el 13% del total d'habitatges projectats. Aquest nombre, tan reduït, és el que cobria l'aval econòmic que havien obtingut de Caja Madrid, a banda que coincidia també amb els que estaven més avançats, per bé que es preveia retardar-ne el lliurament fins al 2009 o el 2010.

Davant d'aquesta situació, l'alcalde va remarcar, però, que era important que s'haguessin reprès les obres, ja que hi havia compradors que havien donat pagues i senyals per valor de 85.000 €. Igualment, va anunciar que continuava negociant amb FADESA per veure si podrien assumir les obres d'urbanització del sector –clavegueram, subministrament d'aigües, depuradora, enllumenat públic– i garantir els serveis mínims als compradors.

ESR

CAMPS DE GOLF I PLANS URBANÍSTICS A L'ALT PIRINEU I ARAN 18



La crisi econòmica actual, i específicament, la immobiliària provoquen molts entrebancs en els diversos projectes urbanístics lligats a la creació de camps de golf en l'àmbit de l'Alt Pirineu i Aran. Només el projecte privat de Llívia i el municipal de Tiurana semblen tirar endavant, mentre que els de pla de Beret i Es Bòrdes a la Val d'Aran i el de les valls d'Àneu al Pallars Sobirà estan aturats.

Actualment, 4 dels 44 camps de golf reconeguts per la Federació Catalana de Golf (FCG) es troben dins l'àmbit territorial de l'Alt Pirineu i Aran: l'Aravell Golf Club, inaugurat el 1997, a l'Alt Urgell; i el Real Club de Golf de Cerdanya, el Fontanals Golf i el Golf Sant Marc Puigcerdà (inaugurats el 1929, el 1994 i el 2006 respectivament) a la Cerdanya. A la Val d'Aran també hi ha el Golf Salardú Pitch&Putt.[1]

Durant els darrers anys han proliferat diversos projectes de desenvolupament urbanístic lligats a la creació de camps de golf en l'àmbit de l'Alt Pirineu i Aran, però la crisi immobiliària, i en alguns casos, l'oposició veïnal, els ha afectat negativament i molts dels projectes s'han acabat aturant. El primer projecte desestimat fou el del CAMP DE GOLF I URBANITZACIÓ DE RIBERA DE CARDÓS (VALL DE CARDÓS) [2007:23], retirat per la forta oposició presentada per la plataforma Salvem la Vall de Cardós.

S'arxiva el camp de golf d'Es Bòrdes

El projecte de crear un camp de golf de 56 ha de titularitat pública a Es Bòrdes, declarat d'interès general pel Conselh Generau d'Aran (CGA), va topar amb l'oposició dels propietaris que no volien ser expropiats. El projecte es va paralitzar al ple del CGA del setembre del 2007.

El 30 de gener de 2008, en la constitució del Consell de Terçó[2] de Lairissa a l'ajuntament d'Es Bòrdes (Val d'Aran), l'alcalde d'aquesta localitat, Francés Medan, i el president de la entitat municipal descentralitzada (EMD) d'Arró, Jesús Bernadets, van transmetre al síndic d'Aran, Francés Boya, les prioritats d'actuació de la demarcació. Entre aquestes es trobava el projecte de camp de golf en aquesta localitat, que segons el síndic ja era un expedient tancat i arxivat, mentre que manifestava que les decisions futures sobre la zona quedaven en mans dels veïns afectats i els consistoris corresponents.

A mitjan mes de març, diversos clubs de golf pirinencs –Fontanals Golf, el Reial Club de Golf de Cerdanya i Aravell Golf Club– van exposar la seva voluntat d'unir esforços per crear una marca conjunta de promoció. Els directors dels tres camps preparaven un acord que incloïa un pla promocional conjunt amb una ruta pels tres camps vinculada a paquets hotelers. La iniciativa cercava una diferenciació geogràfica respecte dels paquets turístics vinculats al golf que s'oferien a la Costa Brava.

Projecte de camp de golf a pla de Beret

L'Ajuntament de Naut Aran (Val d'Aran) va encarregar a final de febrer un projecte de viabilitat per construir un camp de golf de 18 forats a pla de Beret, a pocs quilòmetres del PARC NACIONAL D'AIGÜESTORTES [2007:107]. Segons l'alcalde, Cèsar Ruiz Canela, aquesta nova activitat podria dinamitzar el turisme d'estiu i reduir l'estacionalitat entre els propietaris de les segones residències. Cèsar Ruiz ja s'havia manifestat en contra de l'ampliació d'Aigüestortes perquè considerava que limitaria qualsevol projecte de promoció turística. L'alcalde també va afirmar que la construcció del camp de golf no necessitaria cap pla d'urbanització, ja que es volia aprofitar les instal·lacions de l'estació d'esquí de Baqueira-Beret. L'empresa constructora de L'ESTACIÓ D'ESQUÍ I DE LA URBANITZACIÓ DE LA VALL FOSCA (PALLARS JUSSÀ) [41] –la immobiliària Martinsa– era l'encarregada d'elaborar el projecte de viabilitat del camp de golf de pla de Beret, projecte que segons l'alcalde ja tenia el vistiplau del CGA i de Baqueira-Beret.

Durant l'abril aquest projecte es va trobar amb un primer entrebanc, atès que la troballa d'importants restes arqueològiques de l'edat del bronze al subsòl va motivar que el projecte hagués de ser valorat per la "Comisón d'Auvitatge" del CGA. El síndic d'Aran i president de la comissió, Francés Boya, va determinar que abans de tirar endavant el projecte calia fer un estudi meticulós del patrimoni trobat, a la vegada que afirmava que es podia canviar si calia la ubicació del camp de golf.

L'Ajuntament de Naut Aran i el CGA, en un Consell del Terçó de Pujolo celebrat a Salardú a final de maig, van acordar encarregar amb caràcter d'urgència l'estudi que havia de determinar el valor arqueològic de pla de Beret i que la comissió de patrimoni exigia.

L'objectiu, segons l'alcalde de Naut Aran, César Ruiz, era poder iniciar les obres del camp de golf l'estiu del 2009 i obrir-lo al públic el 2010, per la qual cosa l'estudi es pensava encarregar a una empresa privada per poder complir els terminis previstos.

Polèmica pel projecte de camp de golf de Llívia

A mitjan agost, l'oposició municipal, del Partit de Socialistes de Catalunya (PSC) de Llívia (la Cerdanya), un enclavament dins l'actual territori francès, va expressar els seus dubtes sobre el projecte de construcció d'un camp de golf i una zona residencial amb 350 habitatges. A través d'un comunicat, des del PSC es denunciava que l'operació urbanística comportaria la privatització del 6% del terreny municipal en un únic propietari. El regidors Sílvia Orriols, Marc Torrent i Joan Formentí també afirmaven que l'Ajuntament pretenia "augmentar de forma encoberta" el sòl urbanitzable no programat en 9 ha, fet que, segons creia, hipotecaria el creixement futur del poble en forma de primeres residències i equipaments. El PSC també afirmava que el creixement era superior al permès pel PLA TERRITORIAL PARCIAL DE L'ALT PIRINEU I ARAN [2006:127] (PTPAPA).

L'equip de govern de l'Ajuntament de Llívia, en el ple de final de setembre, va donar aprovació inicial, sense sotmetre'ls a

votació, al Pla parcial urbanístic SUP-2 i Camp Clos, a l'Informe ambiental corresponent i al Pla especial per a equipament esportiu privat (camp de golf), promoguts per l'empresa Cora Integral SL.

Des del PSC, Sílvia Orriols denunciava que al municipi ja hi havia moltes segones residències buides, i que era un procés que calia revertir perquè comportava la creació de xarxes de serveis extenses i costoses i un elevat consum de sòl. Un altre punt en el qual va incidir era que Llívia disposava d'un abastament d'aigua, a través del rec d'Angustrina, condicionat al Tractat de Baiona del 1866 firmat entre França i Espanya, que es podia veure compromès per la despesa d'aigua que demanaria el camp de golf.

A l'octubre, l'Ajuntament va aprovar una modificació urbanística per tal d'ampliar l'àrea del projecte amb 5 ha més, segons va explicar l'alcalde, Josep Pous, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), fet que comportava la requalificació d'aquests terrenys de zona rústica a urbana. Aquesta ampliació cercava ampliar la zona verda o fer una reserva de sol per construir 40 habitatges de protecció oficial, separats de la urbanització prevista vora el camp de golf. Els regidors del PSC van votar-hi en contra.

A principi de novembre, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va afirmar que el seu departament no s'oposaria al projecte perquè considerava que el camp de golf i l'urbanització en sòl urbanitzable ja era prevista en la planificació del municipi. No obstant això, posava com a condicionants de l'aprovació definitiva la consecució d'informes favorables sobre l'impacte mediambiental, l'informe de referència, la reutilització de l'aigua, la reducció de l'edificabilitat, el control dels aprofitaments urbanístics i el compliment dels percentatges de construcció d'habitatge protegit.

Projectes de les valls d'Àneu i Tiurana

En un primer moment, el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL PALLARS SOBIRÀ [94] de la Generalitat semblava que tiraria endarrere el projecte de construir un camp de golf a les valls d'Àneu (Pallars Sobirà), entre els municipis d'Esterri i la Guingueta, en declarar com a protegits els terrenys de la Guingueta d'Àneu on hi havia previstos 9 dels 18 forats del camp promogut per Promhogar.

Després del procés d'al·legacions, però, el document definitiu donava via lliure a la possibilitat d'implantar un equipament esportiu privat d'entre 3 i 6 ha a la zona del Salito, a Esterri d'Àneu, on es preveia construir un camp de golf de 18 forats, encara que no hi permetia el desenvolupament urbanístic. Aquests impediments, juntament amb la crisi immobiliària vigent, van portar que Promhogar donés per aturat el projecte.

El cas de Tiurana (Noguera), municipi limítrof amb l'Alt Urgell, presentava unes característiques diferenciades. El nucli antic de Tiurana va quedar negat per les aigües del pantà de Rialb el 1999, fet que va suposar que la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE) compensés els veïns per la pèrdua de propietats i negocis. El 2007 es va inaugurar oficialment el nou nucli reconstruït entorn de l'ermita de la Mare de Deu de Solers. En paraules de l'alcalde, Antoni Armengol (PSC), el projecte de camp de golf es plantejava com un equipament municipal, sense cap aprofitament urbanístic i la seva funció era el reequilibri territorial i donar impuls a la capacitat d'atracció turística del nou nucli.

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL) va aprovar a l'octubre el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Tiurana, que preveia la construcció de 119 habitatges de 110 m² cadascun (el 20% dels quals de protecció oficial) i que incloïa un reserva de 62 ha de sòl no urbanitzable destinada al futur camp de golf, encara sense calendari de construcció.

JRMR

Més informació

esterrianeu.ddl.net
www.ccnoguera.cat/tiurana
www.llivia.org
www.nautaran.org

1 El Pitch and putt és un esport semblant al golf, que es juga en camps on els forats tenen distàncies més curtes (fins a 120 m). Un dels avantatges d'aquesta modalitat en zones amb escàs sòl planer disponible, com ara les de muntanya, és el menor consum de sòl (un camp de Golf ocupa entre 50 i 60 ha per les 5 o 6 d'una instal·lació de Pitch and putt).

2 Un terçó (en aranès *terçon*) és una divisió geogràfica pròpia de la Val d'Aran. Va ser vigent des del 1313 fins al 1834, en què fou substituït per la nova divisió provincial i municipal. S'havia mantingut tradicionalment com a element identitari i es va restaurar el 1990 com a circumscripció electoral per al Conselh Generau d'Aran.

CARRETERA C-14 VARIANT DE PONTS 19

La Generalitat preveu la construcció de variants en la carretera C-14 a Ponts i Artesa de Segre. Totes dues viles tenen cruïlles de diversos eixos viaris dins els seus nuclis urbans, que en congestionen el trànsit. Aquests projectes han generat rebuig entre els comerciants i restauradors que basen en la travessia urbana bona part dels seus ingressos, especialment en el cas de Ponts, on el consistori i la plataforma antivariant Salvem Ponts anuncien la presentació d'al·legacions i reclamen a la Generalitat un estudi d'impacte socioecòmic.

Ponts i Artesa de Segre són dues viles de la comarca de la Noguera que actuen com a centres subcomarcals i són cruïlla de pas de diversos eixos que comuniquen el Pirineu i el Prepirineu amb la resta de Catalunya. Els dos nuclis es troben connectats per la carretera C-14 de Salou a la Seu d'Urgell. En el cas de Ponts, aquesta via es creua al mig de la vila amb la carretera C-1412 de Tremp a Igualada, i en el cas d'Artesa de Segre, amb la C-26 d'Alfarràs a Olot. La projecció de les variants ha coincidit en el temps amb la confecció dels plans d'ordenació urbanística municipal (POUM) d'ambdós municipis.

Variant de Ponts

El desembre del 2005 la Generalitat va adjudicar la redacció dels estudis informatius i d'impacte ambiental de les variants de Ponts, Coll de Nargó i Organyà en l'eix de la C-14, dins el projecte de condicionament global de la via de Ponts a Adrall inclòs en el segon Pla d'eixos viaris. La variant de Ponts, que havia de solucionar la congestió d'una travessia urbana que suportava el pas diari de 9.000 vehicles, es va preveure en un primer moment que tindria 8,3 quilòmetres, un carril per sentit i un cost d'uns 30 milions d'euros.

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va sotmetre a informació pública el novembre de 2008 els estudis de la variant, que finalment preveien dues opcions de traçat pel sud del nucli urbà, una que s'atenia força a la idea original de la Generalitat, i una segona alternativa, considerada com la més adient, que passava més propera al nucli urbà i en reduïa la longitud a 5,4 km.

En aquesta segona opció la variant s'iniciava a l'actual C-14, a uns 2 km de la travessera urbana, on es preveia un primer enllaç amb la carretera LV-3134 que porta a Oliola i també amb el nucli urbà de Ponts. Continuava cap a l'est i a 1,5 km de l'enllaç inicial es preveia un viaducte de 290 m sobre el riu Llobregós. A poca distància hi havia el segon enllaç amb la carretera C-1412a, amb la creació d'un vial paral·lel a l'actual per evitar el polígon industrial del sud del municipi. Després, el tronc de la variant quedava soterrat sota el polígon, en un tram de 177 m. A partir del túnel, i a causa del fort pendent (al voltant del 7%), els 2,4 km restants de variant eren amb carril addicional per a l'avançament de vehicles lents. La variant finalitzava a prop del límit amb el terme municipal d'Oliola.

La inversió prevista oscil·lava entre els 44,7 MEUR de l'alternativa més curta i els 54,6 de la que passava més allunyada del nucli urbà.

Reacció veïnal

Els comerciants i restauradors de Ponts es van mostrar immediatament contraris a la iniciativa per la pèrdua potencial de clients que preveien, perquè el seu negoci es basava en el trànsit de pas dins els nuclis. L'associació d'Empresaris i Comerciants del Mig Segre de Ponts, després d'analitzar l'estudi informatiu de la variant de la seva localitat, va expressar, el novembre del 2008, el seu rebuig al projecte, al·legant que l'obra no era necessària perquè les noves rotondes ja havien alleugerit el trànsit, i en denunciaven l'afectació negativa en el teixit econòmic de la població.

L'1 de desembre de 2008 el ple de l'Ajuntament va aprovar unànimement una moció en contra de la variant, i una setmana més tard, en una reunió veïnal que va reunir unes 400 persones, l'alcalde, Jaume Garcia, (Independents per Ponts-Progrés Municipal), va anunciar la seva oposició frontal al projecte, així com la intenció de presentar al·legacions per motius ambientals i socioeconòmics. El consistori també va exigir a la Generalitat un estudi per valorar l'impacte socioecònomic de les obres.

El portaveu de la plataforma antivariant Salvem Ponts, Ton Capellades, va manifestar la seva satisfacció pel posicionament del

La C-14 al seu pas per Ponts. Foto Moisès Jordi

consistori, però va anunciar la presentació d'al·legacions pròpies i va demanar reunir-se amb el conseller del DPTOP, Joaquim Nadal. La plataforma no descartava l'adopció d'altres mesures de pressió per aconseguir l'aturada del projecte.

Variant d'Artesa de Segre

La variant d'Artesa de Segre, per contra, va viure una tramitació menys polèmica, atès que tenia el suport de l'Ajuntament, que considerava les obres com una millora de la seguretat viària i de la qualitat de vida dels veïns. Tot i això, tampoc es va lliurar de crítiques per part de comerciants i restauradors.

La Generalitat va presentar el maig del 2004 l'Estudi informatiu i d'impacte ambiental de la variant d'Artesa de Segre, i va fixar l'inici de les obres per a mitjan any 2005. La futura variant tenia uns 4,2 km de longitud amb un carril per sentit, i estava pressupostada inicialment en uns 9 MEUR. Els estudis previs s'aprovaren definitivament, prèvia informació pública, el novembre del 2005. El gener del 2007 el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va fer públic l'acord de declaració ambiental de la variant.

El DPTOP va licitar el gener del 2008 les obres de la variant per un valor de 18,2 MEUR. La previsió era adjudicar les obres durant la primavera i començar-les passat l'estiu. El termini d'execució es va fixar en un any. El traçat previst començava a la C-26 al terme de Foradada, passava pel sud de la vila, on connectava amb la C-14 actual procedent de Tàrrega, continuava paral·lela al Canal d'Urgell i acabava altre cop a la C-14 en direcció a la Seu d'Urgell. El febrer del 2008, la Generalitat[1] declarava l'ocupació urgent dels béns afectats d'expropiació per les obres de la variant, amb un cost previst de 0,7 MEUR. Les obres foren adjudicades a final de maig a Scrinser S.A. i Jose Antonio Romero Polo S.A., per un valor de 14.753.406 euros, i la direcció de les mateixes es va adjudicar al cap d'un mes a Geovial SL per 447.825 euros.

L'octubre del 2008, en una reunió entre l'alcalde, Domènec Sabanés, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), i la directora dels Serveis Territorials de Carreteres a Lleida, Carme Garrofé, s'anunciava l'endarreriment de l'inici de les obres fins a febrer del 2009.

La intenció de la Generalitat era, això no obstant, tirar endavant la variant de Ponts consensuant-ne el traçat amb la població. La variant d'Artesa restava a l'espera de l'inici de les obres.

JRMR

Més informació:

gencat.cat/ptop

1 Acord de Govern 29/2008, de 19 de febrer de 2008.

CARRETERA C-28 SORT-VIELHA PEL PORT DE LA BONAIGUA 20

Les obres de reforç del paviment de la C-28, licitades l'agost del 2008 i previstes d'iniciar durant la primavera del 2009, donen continuïtat als treballs de la variant d'Esterri d'Àneu i de València d'Àneu, finalitzats el desembre del 2008. El pas següent és la construcció del túnel de la Bonaigua, previst dins del Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC) 2006-2026. Totes aquestes actuacions han de permetre, en darrer terme, beneficiar la mobilitat quotidiana dels residents i millorar la comunicació entre el Pallars Sobirà i la Val d'Aran.

La C-28 constitueix l'únic accés per carretera entre Esterri d'Àneu, capital del municipi d'Alt Àneu, a l'extrem nord de la comarca del Pallars Sobirà, i Vielha, capital comarcal de la Val d'Aran. La C-28 comunica les dues comarques pirinenques, el Pallars Sobirà i la Val d'Aran, pel port de la Bonaigua, situat a 2.072 m. L'altra via d'accés a la Val d'Aran és per la N-230 de Lleida a la frontera espanyola-francesa situada dins el municipi del Baix Aran a la comarca de la Val d'Aran.

El Pla d'Infraestructures preveu el túnel de la Bonaigua

El Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC) 2006-2026 [2006:116] preveu millores a les carreteres pirinenques per un import de 402,5 MEUR, dels quals 91,7 són aportats per la Generalitat de Catalunya i 310,8 pel Ministeri de Foment (MIFO). Aquest Pla inclou el condicionament de la C-28, amb la construcció de les variants d'Esterri d'Àneu i de València d'Àneu i la construcció del túnel de la Bonaigua, infraestructura aquesta darrera llargament reclamada pels ciutadans del territori. Totes aquestes actuacions han de permetre, en darrer terme, beneficiar la mobilitat quotidiana dels residents i millorar la comunicació entre el Pallars Sobirà i la Val d'Aran.

Actuacions de millora i manteniment de les carreteres

La Generalitat de Catalunya, a través del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), destina anualment prop de 70 MEUR a diferents actuacions de millora i manteniment de les carreteres, per tal de garantir un estat òptim de la conservació de les vies.

Així, al maig la Generalitat va aprovar la inversió per dur a terme les 43 actuacions de millora de la xarxa viària programades per al període 2008-2009, i al juliol el DOGC publicava els anuncis de licitació del primer i el segon grup d'obres, que sumen un total de vint actuacions, amb una inversió global de 28 MEUR.

A l'agost el DOGC publicava l'anunci de licitació del tercer grup d'obres, amb quatre actuacions i una inversió global de 5,4 MEUR: el reforç del paviment de la C-28 al port de la Bonaigua, la millora de la LV-2001 entre Mollerussa i Juneda, el reforç del ferm de la T-240 al Baix Penedès i la millora de les vies traspassades de l'àmbit metropolità.

Al mateix temps, el Partit Popular (PP) reclamava des de la Diputació de Lleida la construcció del túnel de la Bonaigua, entre altres actuacions, i presentava dinou al·legacions a les Bases del Pacte nacional per a les infraestructures, de les quals deu foren acceptades per l'equip de govern, formant part del conjunt d'esmenes de la Diputació de Lleida al Pacte Nacional.

Reforç del paviment de la C-28 al port de la Bonaigua

Les obres de reforç del paviment de la C-28 al port de la Bonaigua es van licitar amb un pressupost d'1,8 MEUR i un termini d'execució de sis mesos. Es preveia adjudicar-les durant la tardor i iniciar-les durant la primavera del 2009, època en què les condicions meteorològiques són més favorables.

L'actuació licitada consisteix en la millora del tram de 6 km entre el refugi de la Mare de Déu de les Ares i el cap del port de la Bonaigua, amb l'objectiu de corregir el deteriorament del paviment, derivat de les condicions meteorològiques extremes que pateix aquesta àrea durant l'hivern, i dóna continuïtat a les obres de la variant d'Esterri d'Àneu i de València d'Àneu, finalitzades el desembre del 2008. L'actuació es concreta en els treballs relatius al reforç del paviment d'aquest tram de la C-28 (estesa d'una nova capa de ferm a tota la carretera, amb dedicació especial a les parts més malmeses), la millora del drenatge (neteja de les cunetes i execució

Obres de millora de la C-28. Foto Arxiu Territori

d'altres obres de drenatge transversal, per tal de millorar el drenatge de la via) i la renovació de la senyalització i les barreres de seguretat (repintada de les marques vials i col·locació de nova senyalització vertical i barreres de seguretat).

Inauguració de la variant d'Esterri d'Àneu i de València d'Àneu

El desembre del 2008 el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va inaugurar la variant d'Esterri d'Àneu i de València d'Àneu fins al refugi de la Mare de Déu de les Ares, obres que s'havien iniciat l'estiu del 2006 amb una inversió global de 3,1 MEUR. El conseller havia ressaltat en aquell acte la importància d'aquella actuació per a les valls d'Àneu, ja que permetia eliminar els embussos en períodes de màxima afluència turística.

La variant, de 4,8 km, escurça en 2,5 km el recorregut en evitar el pas per l'interior d'aquestes poblacions. Entre els principals treballs realitzats, cal destacar per la seva magnitud la construcció d'un viaducte de 110 m de longitud que permet el pas per la riera del Tinter.

Durant la inauguració, Nadal, en resposta a les reclamacions dels ciutadans, tant del Pallars Sobirà com de la Val d'Aran, va prometre inversions per prevenir el risc d'allaus i garantir l'obertura de la carretera del port de la Bonaigua el màxim nombre possible de dies a l'any, ja que durant molts dies d'hivern roman tancada. Actualment, quan la C-28 queda tallada, per accedir a la Val d'Aran cal donar la volta per la N-260 fins al Pont de Suert pel port de Viu i Llevata, que presenta des de fa anys un traçat obsolet i perillós.

Obres de millora de la C-28. Foto Arxiu Territori

MPB

Més informació

lavalldaran.blogspot.com/2008/09/port-de-la-bonaigua.html

CARRETERA C-31 VARIANT DE TORROELLA DE MONTGRÍ 21

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques treu a informació pública els estudis informatiu i d'impacte ambiental de l'Avantprojecte de la variant de Torroella de Montgrí (C-31). Els estudis proposen dues alternatives tot i que el Govern i els ajuntaments implicats aposten clarament per l'alternativa que passa pel sud del nucli urbà. El sindicat agrari Unió de Pagesos i l'entitat ecologista Gent del Ter presenten al·legacions a les dues alternatives, ja que travessen espais de valor agrícola i demanen una tercera alternativa.

L'elevat trànsit de vehicles al llarg de la carretera C-31 al seu pas pel nucli de Torroella de Montgrí (Baix Empordà) (11.600 vehicles al dia segons dades del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, DPTOP, de l'any 2006), i els embussos que es formaven especialment durant la temporada d'estiu, va justificar la posada en marxa d'un projecte per dissenyar una variant de la via que no travessés el nucli de Torroella.

El Govern sotmet a informació pública la variant

El DPTOP va publicar a final d'octubre l'anunci d'informació pública dels estudis informatiu i d'impacte ambiental de la variant de Torroella de Montgrí (C-31), que permetria evitar el trànsit de pas a través del nucli i, així, afavorir la fluïdesa i seguretat de la circulació.

Els estudis preveien dues alternatives. L'alternativa sud passava pels termes de Torroella de Montgrí, Gualta, Fontanilles, Ullà, la Tallada d'Empordà i Verges, amb una longitud de 7,8 km i una amplada de 12 m, amb dos carrils de circulació de 3,5 m cadascun i vorals de 2,5 m. L'obra tenia un cost de 51 MEUR. L'alternativa nord, més propera al nucli urbà, era més barata (43,4 MEUR) però afectava de ple la zona d'horts del Tamariuà, entre el nucli de Torroella de Montgrí i el Ter.

Tant el DPTOP com els ajuntaments de Torroella-l'Estartit i d'Ullà apostaven pel traçat sud de la variant. Segons l'Ajuntament de Torroella-l'Estartit l'alternativa nord era especialment impactant, ja que la proximitat al nucli urbà comportaria una afectació acústica i una barrera física que impediria la relació que el nucli urbà mantenia amb la riba del riu Ter com a zona de passeig i esbarjo. D'altra banda, aquesta alternativa afectava de manera significativa els horts del Tamariuà, de gran valor ambiental i social per al municipi.

Amb tot, l'Ajuntament de Torroella de Montgrí-l'Estartit es va posicionar a favor de l'alternativa sud de la variant, tot i que va demanar en una al·legació que s'introduïssin modificacions en el traçat i enllaços per minimitzar els efectes negatius que comportaria sobre la plana agrícola. L'al·legació presentada per l'Ajuntament definia diferents propostes tècniques per millorar-ne la seva integració al territori.

El traçat sud de la variant

Aquest traçat s'iniciava al sud de Torroella de Montgrí, abans d'arribar al Ter, prop de l'encreuament entre la C-31 i la GI-643 (carretera de Serra de Daró). En un primer tram d'uns 1,3 km, la carretera avançava paral·lela a la GI-643, pel seu costat sud. A partir del pont sobre el canal del Daró, la carretera se superposava a la GI-643 en un tram d'uns 1,7 km. Després, la variant se'n separava i girava cap al nord amb un nou traçat fins a arribar al Ter, que el creuava amb un viaducte d'1 km. Aquesta estructura permetia donar continuïtat als camins existents i evitava les zones inundables. Al nord del Ter, la variant connectava amb el traçat existent de la C-31, a prop del límit entre els termes d'Ullà i la Tallada d'Empordà. L'últim tram, d'uns 2 km, se superposava al traçat existent, que s'eixamplava.

La variant preveia tres enllaços: un d'inicial, d'accés a Torroella; un segon enllaç, a l'entrada del terme de Fontanilles; i un enllaç final a la zona on la variant tornava a connectar amb el traçat de la C-31 existent, a prop de l'encreuament amb la carretera de l'Escala. Tots tres enllaços tenien una tipologia similar: dues rotondes a banda i banda del tronc, unides per un pas inferior o superior.

Les al·legacions a l'Avantprojecte

El sindicat agrari Unió de Pagesos (UP) va presentar al·legacions al traçat de la variant C-31 en les quals demanava una tercera alternativa ja que les dues plantejades pels estudis sotmesos a informació pública passaven per sòl declarat de protecció especial amb valor agrícola o connector pel PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE

Carretera C-31 a l'entrada sud de Torroella de Montgrí. Foto Moisès Jordi

L'EMPORDÀ [2006:120]. Concretament, les dues alternatives proposades pel DPTOP afectaven més de 30 ha cadascuna de sòl amb valor agrícola. Per això, UP qüestionava que la construcció de la variant compensés l'impacte que comportaria per al territori i per a les explotacions agrícoles. UP considerava que el projecte era un exemple de la desprotecció jurídica de l'espai agrari i subratllava la necessitat d'una LLEI D'ESPAIS AGRARIS [59] que en garantís de manera definitiva la protecció.

En la mateixa línia, l'entitat ecologista Gent del Ter s'oposava a les dues alternatives perquè afectaven terrenys d'alt valor paisatgístic, ambiental i agrícola. L'entitat demanava que es plantegés si realment era necessària la variant per evitar el trànsit per l'interior de Torroella els mesos d'estiu, i més pel fet que per anar a la població turística de l'Estartit caldria igualment travessar el nucli de Torroella. Per aquesta raó, apostaven per millorar les carreteres existents, i si fos necessari, proposar una nova alternativa.

L'any va tancar en plena fase d'estudi de les al·legacions presentades durant el període d'informació. UP va convocar per a començament del 2009 una *tractorada* de pagesos per manifestar el seu rebuig a les propostes plantejades pel Govern.

JRL-X3EA

Més informació

www.gencat.cat/ptop

CARRETERA C-53 I C-26 TÀRREGA-BALAGUER-ALFARRÀS 22

La Generalitat projecta reformar totalment l'eix Tàrrega-Balaguer-Alfarràs format per les carreteres C-53 i C-26 entre l'autovia A-2 i la futura autovia A-14, i el vol incorporar a la xarxa de vies d'alta capacitat de Catalunya. El traçat, que inclou sis variants, es desenvolupa inicialment com a carretera de doble sentit, però es reserva sòl per a un futur desdoblament.

L'eix que es vol reformar el formen la carretera C-53 i una part de la C-26. Ambdues vies travessen actualment diversos nuclis urbans. La C-53 va de Tàrrega a Balaguer. El seu recorregut s'inicia a l'A-2 i acaba a la carretera C-13. La C-26 s'inicia en aquest mateix punt i connecta amb la futura Autovia A-14 Lleida-Viella i túnel de Viella (desdoblament de l'N-230) [2007:13]. Passat Alfarràs, la via continua fins a Aragó, on enllaça amb l'A-140 que duu a Binefar.

A final del 2005 la Generalitat ja preveia la realització de diverses variants a les carreteres C-26 i C-53. A la C-26, entre Alfarràs i Balaguer, estava en fase d'informació pública la variant de Castelló de Farfanya i s'estava redactant l'estudi informatiu de la variant d'Algerri, mentre que la variant d'Alfarràs quedava pendent de la construcció de la futura autovia A-14. A la C-53, entre Balaguer i Tàrrega, s'havia posat a informació pública la variant d'Anglesola i estava avançada la redacció dels estudis previs de les variants de Tornabous i Bellcaire d'Urgell.

Així mateix, es plantejava ja la redacció dels estudis previs del condicionament i reordenació dels accessos als trams intermedis entre les variants d'ambdues vies, amb un pressupost conjunt de 400.000 euros.

Les actuacions afectaven una longitud total de 14,5 km en tres trams diferents de la carretera C-26, amb un pressupost de construcció de 26 MEUR; i 13,8 km, també en tres trams de la C-53, amb un cost aproximat de 50 MEUR.

Les obres projectades consistien en l'eixamplament de la plataforma per obtenir vorals més amples (d'1,5 m a la C-26 i de 2,5 a la C-53), i l'adequació en planta i alçat del traçat seguint els paràmetres de les carreteres de la xarxa bàsica.

El Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va aprovar el juny del 2006 la Declaració d'impacte ambiental (DIA) de la variant d'Anglesola a la C-53, de 2 km de longitud. L'expedient incorporava l'Estudi informatiu del projecte, redactat per la consultora Forest Gestió Integral d'Enginyeria, i dirigit per l'enginyer Josep M. Miralles i Bayó; i l'Estudi d'impacte ambiental, redactat per la consultora medi ambiental Eurogeotecnica, i signat per Glòria Laviga Menal.

Un nou eix amb desdoblament condicionat

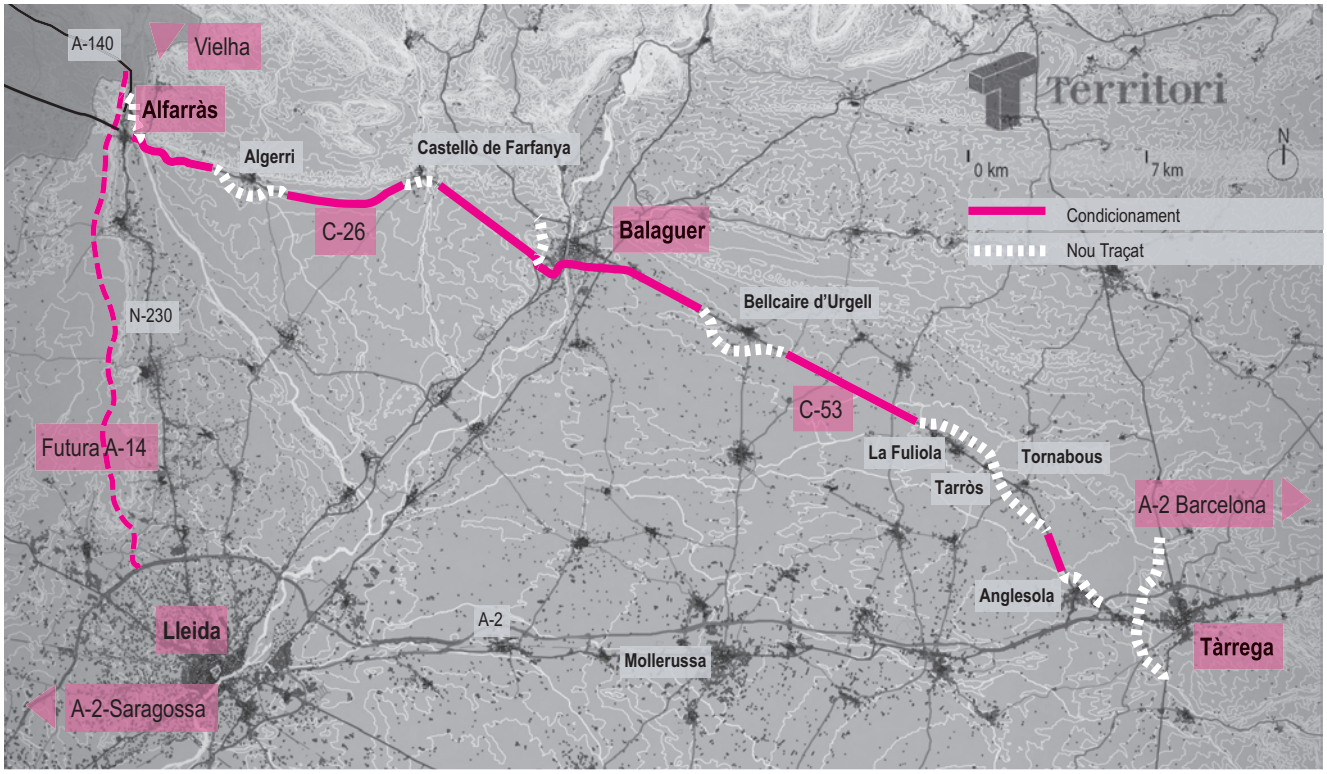
El Govern preveia renovar l'eix Tàrrega-Balaguer-Alfarràs, anomenat també "passadís pirinenc" i format per les carreteres C-53 i C-26. Aquest nou eix, molt utilitzat pels esquiadors de l'àrea metropolitana per accedir a la Val d'Aran i el Pirineu d'Osca, tenia un pressupost previst d'uns 200 MEUR.

El projecte incloïa sis variants i diversos trams de carretera totalment renovada, amb els quals la Generalitat volia refer del tot aquest eix viari, a més d'integrar-lo a la xarxa de vies d'alta capacitat de Catalunya. La tramitació dels diferents trams i variant ja estava en marxa.

El secretari de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va donar a conèixer les intencions del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) a mitjan febrer del 2008, en un dinar amb empresaris lleidatans organitzat per la patronal Petita i Mitjana Empresa de Catalunya (PIMEC), on va concretar que, en un primer moment, la carretera tindria un carril per sentit de circulació. Tot seguit va afegir que la Generalitat preveia una reserva de sòl suficient per convertir l'eix en autovia si ho requeria el volum de trànsit, un extrem que ja feia temps que reclamaven els consistoris pròxims a la carretera.

Les principals actuacions del projecte eren les variants d'Anglesola, de Tornabous-Tarròs-la Fuliola, de Bellcaire, de Castelló de Farfanya, d'Algerri i d'Alfarràs. Aquesta obra havia de permetre un accés més directe, evitant el pas per la ciutat de Lleida, des de l'autovia A-2 amb la futura autovia A-14.

C-53 a Tornabous. Foto Moisès Jordi



La tramitació dels diferents trams segueix el seu curs

A mitjan març, el DPTOP posava a informació pública els estudis previs de la variant de la C-53 de Tornabous i la Fuliola. Les obres, de 8,5 km de longitud, evitaven el pas de vehicles per l'interior dels nuclis de Tornabous, el Tarròs, la Fuliola i Boldú, i tenien assignat un pressupost de 15,3 MEUR.

El traçat s'iniciava a l'actual C-53 abans d'arribar a Tornabous i finalitzava passat Boldú, abans de la intersecció amb la carretera LV-3344 (d'Ivars d'Urgell). La variant passava pel sud de Tornabous, creuava la C-53 i avançava al nord de la resta de nuclis. També es preveia una alternativa de traçat, de 9,2 km, que anava íntegrament pel sud de l'actual C-53.

A l'abril, el DPTOP va sotmetre també a informació pública els estudis previs del condicionament i reordenació d'accessos de la C-26 entre Alfarràs i Balaguer, amb una inversió prevista de 14,3 MEUR. Les obres es pensaven desenvolupar en tres trams situats entre les variants projectades i preveia una longitud total de 14 km. Els treballs es completaven amb la millora dels drenatges i la reposició dels camins públics afectats.

A començament de novembre del 2008, l'empresa pública Gestió d'Infraestructures SA (GISA) va adjudicar la redacció de l'Avantprojecte de construcció i explotació de l'eix Tàrrega-Balaguer-Alfarràs a l'empresa Geoplank S.A., per un pressupost de 720.321 euros i amb un termini d'execució de sis mesos.

Durant el 2009 es preveia que es continuarien els processos de tramitació del projecte, i la Generalitat fixava el final de les obres en tot l'eix per a l'any 2012.

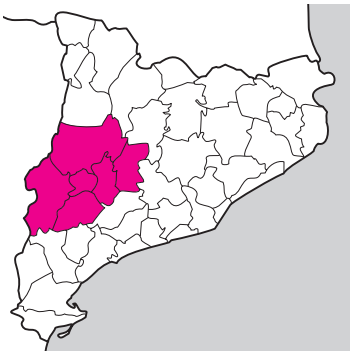
JRMR

C-53 a Bellcaire d'Urgell. Foto Moisès Jordi

Més informació

www.gisa.cat

CATÀLEG DE PAISATGE DE PONENT-TERRES DE LLEIDA 23



El mes de setembre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques aprova el Catàleg de paisatge de Terres de Lleida. Aquest catàleg, el primer aprovat de manera definitiva a Catalunya, divideix el territori de les Terres de Lleida en 22 unitats de paisatge i s'hi proposa una sèrie d'objectius de qualitat paisatgística, que s'han d'integrar com a directrius de paisatge en el Pla territorial parcial de Ponent-Terres de Lleida. D'altra banda, continuen els processos de participació ciutadana vinculats a la redacció del Catàleg de paisatge de la Regió Metropolitana de Barcelona i es preveu lliurar al DPTOP el de l'Alt Pirineu i Aran els primers mesos del 2009.

Antecedents | 2004:104 i 112; 2005:92; 2006:31; 2007:32

Els catàlegs de paisatge són els instruments bàsics d'intervenció que preveu la Llei 8/2005, de protecció, gestió i ordenació del paisatge, per determinar la tipologia dels paisatges de Catalunya, els seus valors i estat de conservació, així com els objectius de qualitat paisatgística i les propostes per assolir-los. El mes de juliol de 2005, l'Observatori del Paisatge de Catalunya, per encàrrec del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), va endegar l'elaboració dels dos primers catàlegs corresponents al Camp de Tarragona i les Terres de Lleida, que van ser lliurats el 31 d'octubre de 2006.

El novembre del 2007, el Catàleg de paisatge de Terres de Lleida es va convertir en el primer dels set catàlegs previstos per la Llei de paisatge que se sotmetia a informació pública, mentre que el del Camp de Tarragona s'havia lliurat al DPTOP i restava pendent de sotmetre's a consulta pública. Per la seva part, els corresponents a l'Alt Pirineu i Aran, les Comarques Gironines, les Terres de l'Ebre i la Regió Metropolitana de Barcelona continuaven en fase d'elaboració, amb els processos de participació ciutadana en actiu.

S'aprova definitivament el primer catàleg

El setembre del 2008, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va aprovar definitivament el Catàleg de paisatge de Terres de Lleida. Es tractava del primer catàleg aprovat de manera definitiva a Catalunya.

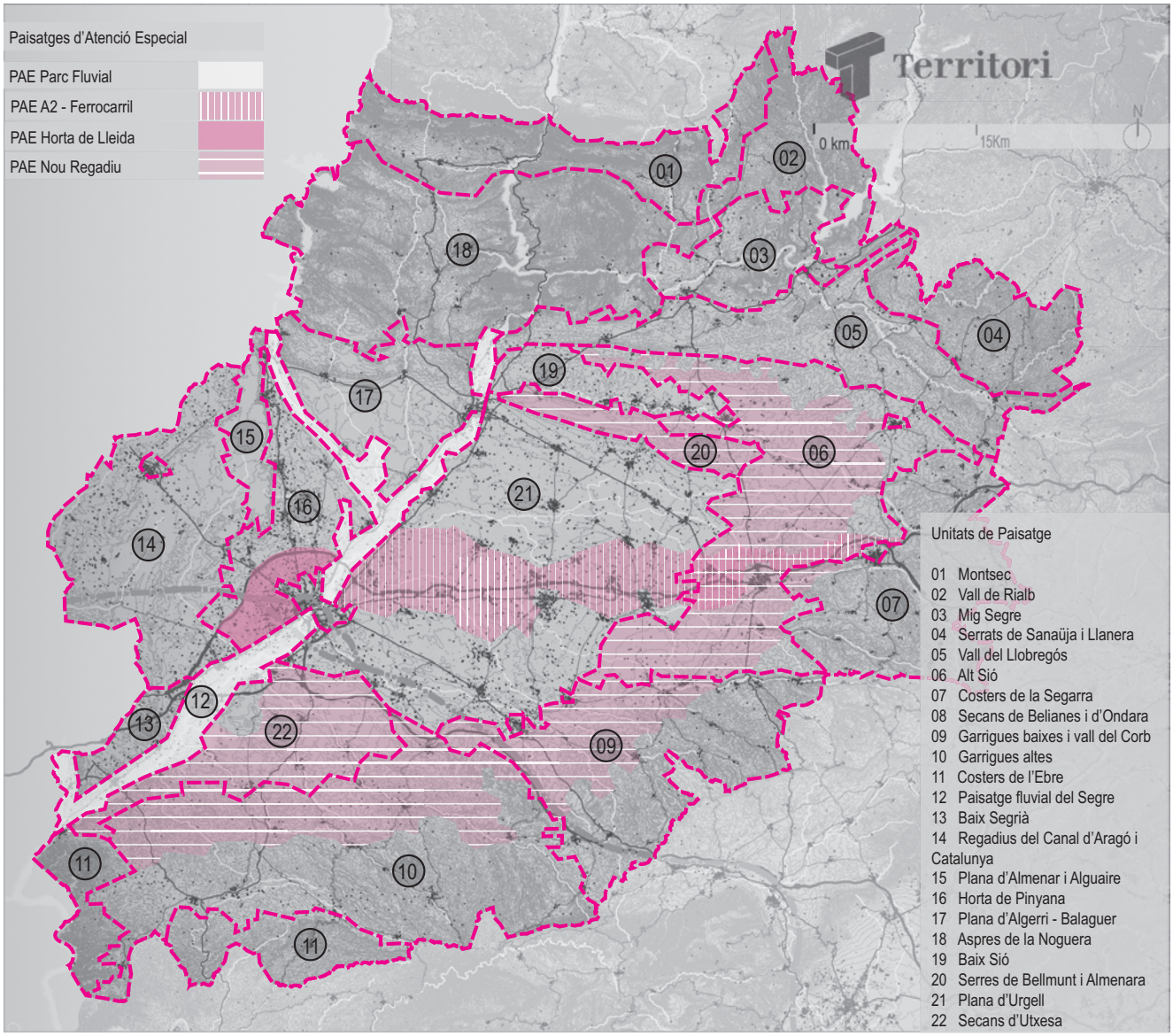
El Catàleg de paisatge de Terres de Lleida va estar elaborat per la Universitat de Lleida (UdL) i la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), sota la direcció i coordinació de l'Observatori del Paisatge de Catalunya, i estava estructurat en diversos epígrafs. En una primera part, identificava els valors paisatgístics, com ara els ecològics, vinculats a espais com l'aiguabarreig del Segre-Cinca, el congost de Mont-rebei, els secans de mas de Melons o les muntanyes de Prades; els estètics, amb elements del paisatge com les fileres d'arbres o la boira; o els històrics, representats amb elements com la roca dels Moros del Cogui o els castells i torres de guaita de la Noguera.

Seguidament, el catàleg analitza les activitats i els processos que configuren i condicionen el paisatge de les Terres de Lleida, com ara les relacionades amb l'activitat humana o els processos naturals, i descriu els paisatges presents, així com la possible evolució futura. D'altra banda, divideix el territori en 22 unitats de paisatge a partir de la seva morfologia (relleu, hidrologia, pendents), d'aspectes de caràcter social o cultural (usos del sòl, elements identitaris) i dels resultats de la consulta ciutadana. La distribució d'aquestes unitats presenta un paisatge dominat per les planes de secà (per exemple els secans de Belianes i d'Ondara), on s'hi troba la presència d'alguns paisatges muntanyosos (com el Montsec) i d'altres paisatges vinculats als espais humits i als canals de regadiu (com el paisatge fluvial del Segre o els regadius del Canal d'Aragó i Catalunya).

Per a tot l'àmbit el catàleg defineix 21 objectius de qualitat paisatgística que s'haurien d'integrar com a directrius de paisatge en el PLA TERRITORIAL PARCIAL DE PONENT-TERRES DE LLEIDA [2007:133], aprovat definitivament el 24 de juliol de 2007.

A més de dividir el territori de les Terres de Lleida en unitats de paisatge, el Catàleg qualifica quatre paisatges com a pai-

Paisatge de regadiu prop de Mollerussa. Foto Arxiu Territori



satges d'atenció especial, per la seva singularitat i per estar sotmesos a intenses dinàmiques de transformació: el paisatge de l'àrea travessada per l'autovia A-2 i el ferrocarril, des de Cervera a Lleida; el paisatge de l'horta de Lleida, al nord-oest de la ciutat; els nous regadius del canal Segarra-Garrigues; i el Parc Fluvial del Segre, que ressegueix el curs del riu Segre de Balaguer i Alfarràs fins a la Granja d'Escarp.

Un procés de participació innovador

La consulta pública per a l'elaboració del Catàleg de paisatge de Terres de Lleida va fer-se al llarg de tot l'any 2006 i es va orientar amb dos mecanismes. D'una banda, es van entrevistar 22 agents i entitats del territori, com ara centres excursionistes, consells reguladors de les denominacions d'origen, sindicats o grups conservacionistes. De l'altra, el mes de maig es va endegar un procés de consulta pública a través d'Internet, que va durar uns dos mesos. A la consulta es podien introduir opinions i propostes sobre els estats de conservació de les diferents unitats de paisatge, identificar els valors més destacables i fer-hi propostes per al futur. Es van rebre un total de 537 aportacions a les diverses unitats de paisatge; les que van rebre més aportacions van ser les unitats de la plana d'Urgell, del Montsec i d'horta de Pinyana, amb més de cinquanta aportacions cadascuna.

D'altra banda, durant el procés d'informació pública, el catàleg va rebre deu al·legacions, que van ser tingudes en consideració. La majoria feien referència a la formulació i contingut d'alguns criteris i accions.

Els altres catàlegs de paisatge

Durant el primer semestre de 2008, l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB) va realitzar una consulta ciutadana en el marc del procés de participació ciutadana per a l'elaboració del Catàleg de paisatge de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) endegat uns mesos abans. Aquesta consulta va consistir en 1.050 entrevistes personals a una mostra representativa de la ciutadania de la RMB.

A més a més, durant el mes de novembre es van fer cinc sessions de debat a l'Institut d'Estudis Catalans (IEC), a Barcelona, on hi van assistir 59 persones representants d'agents del paisatge i d'experts i coneixedors del territori de la RMB, per tal de contrastar els treballs efectuats pels equips tècnics i proposar objectius de qualitat paisatgística. Per últim, la consulta web del Catàleg de paisatge de la RMB va estar oberta de juny a novembre, i va rebre un total de 737 consultes –qüestionaris omplerts– a les diverses unitats de paisatge.

Paisatge secà prop de Juncosa. Foto Arxiu Territori

Durant l'any 2008 l'Observatori del Paisatge de Catalunya va endegar l'elaboració del darrer catàleg de paisatge, corresponent a les Comarques Centrals. Entre el 12 de juny i l'1 de juliol van tenir lloc les sessions informatives i de debat, organitzades per la Direcció General de Participació Ciutadana (DGPC). Aquestes sessions s'emmarcaven en el procés de participació ciutadana associat a la redacció del catàleg, un procés estructurat en tres altres mecanismes: entrevistes aprofundides a agents de paisatge; sessions de debat per contrastar els treballs efectuats pels equips tècnics. i participació per mitjà d'Internet.

A final d'any, l'Observatori estava coordinant cinc catàlegs preveia lliurar el de l'Alt Pirineu i Aran al DPTOP abans de l'estiu del 2009 i també que els catàlegs de paisatge de Comarques Gironines, Terres de l'Ebre, RMB i Comarques Centrals estiguessin enllestits al llarg del 2009.

JRL-X3EA

Més informació

www.catpaisatge.net

24 CENTRAL INTEGRADA DE MERCADERIES LOGIS EMPORDÀ (VILAMALLA)

Al llarg de la primera meitat del 2008 s'avança per dotar de serveis la futura àrea logística intermodal i transfronterera Logis Empordà, situada al municipi del Far. El 31 de juliol el Departament de Política Territorial posa a informació pública el projecte de plataforma ferroviària, amb un cost de 62,2 MEUR i una superfície de 41 ha. Es planteja la connexió amb el tren convencional aprofitant el ramal de Vilamalla i amb el FAV amb la futura variant sud de Figueres d'ample mixt. D'aquesta manera s'encamina una plataforma logística plantejada des de final de la dècada dels vuitanta. El 2003 s'havia iniciat la urbanització del seu primer sector.

El projecte per construir un gran centre logístic transfronterer al Far d'Empordà (Alt Empordà), a l'est de Figueres, data de final de la dècada dels vuitanta del segle passat. Una de les possibilitats que es van posar sobre la taula va ser la instal·lació del principal centre de distribució de l'empresa multinacional tèxtil Inditex. Tanmateix, l'any 2001 la propietària de marques com Zara o Massimo Dutti ho va desestimar per la lentitud del projecte de construcció d'una terminal intermodal i va preferir anar a Saragossa que ja estava en funcionament.

Finalment, després de dues dècades d'indefinició l'any 2003 va començar la urbanització del primer sector, a la zona de les Pedroses. En conjunt el Logis Empordà, impulsat per l'empresa pública Centrals i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques (CIMALSA), tenia previst ocupar una superfície de 72,2 ha i esdevenir la major de caràcter transfronterer de l'Estat espanyol.

El 2006 va finalitzar la urbanització de les primeres parcel·les però a començament del 2008 encara restava pendent resoldre serveis com l'abastament elèctric i el sanejament. Així mateix, es va adscriure a CIMALSA l'estació de mercaderies de Vilamalla, en la línia d'ample ibèric Barcelona-Figueres-Portbou, construïda l'any 1989. Inicialment havia servit bàsicament per al transport de cotxes però en els darrers temps el seu ús s'havia reduït a l'abastament de material de les obres del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) [2006:68].

Encaminen els serveis

A final de gener del 2008 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va iniciar els treballs de construcció de la depuradora del Far d'Empordà per donar servei tant al nucli urbà com al Logis Empordà. Les obres tenien un termini d'execució de vuit mesos i disposaven d'una inversió d'1,4 MEUR. A banda, quedava per definir la ubicació de la subestació elèctrica, que havia de permetre fer arribar la llum tant al nou polígon de Vilamalla com al futur Logis. Es tractava d'un pas imprescindible per poder iniciar la construcció de les primeres naus compromeses per part de dotze empreses.

Tanmateix quedava per definir el principal element diferencial del polígon intermodal: la connexió ferroviària. La decisió de construir la variant del tren convencional i l'estació del FAV a l'oest de Figueres no la facilitava. Així mateix, el Ministeri de Foment (MIFO) no havia inclòs el ramal d'ample europeu fins al Logis entre les seves inversions. Per la seva banda, la Generalitat proposava que l'antena del tren convencional comencés a la terminal de mercaderies de Vilamalla, seguís paral·lela al cinturó de ronda (N-II) i després de passar per l'àrea logística enllacés amb la línia de Portbou a l'alçada de la carretera de Llançà.

El mes d'abril el projecte rep un doble impuls. Per una banda, va començar la construcció de la subestació elèctrica i CIMALSA va signar dos convenis amb Renfe i el port de Barcelona. L'empresa logística pública va cedir l'explotació de la terminal de càrrega de Vilamalla a Renfe en un termini de deu anys (prorrogables a deu més) per adaptar-la al transport intermodal de contenidors. La previsió era aconseguir un tràfic setmanal de deu combois. Així mateix CIMALSA i el port de Barcelona van unir els seus esforços pel desenvolupament de la terminal de doble ample de via al Far.

El projecte a informació pública

El darrer dia de juliol el DPTOP va posar a informació pública el projecte de plataforma ferroviària intermodal integrada al Logis Empordà. Es tractava de la primera infraestructura d'aquestes característiques al Principat que podran rebre tant trens d'ample ibèric com europeu. El projecte ocupava 41 ha, tenia un cost de 62,2 MEUR i un termini d'execució no inferior als tres anys.

La solució proposada per Política Territorial era connectar el Logis amb la línia Barcelona-Portbou mitjançant la prolongació del ramal actual que uneix Vilamalla amb el polígon industrial Empordà Internacional. En conjunt l'enllaç tindria 1,2 km de longitud. El plantejament era licitar-lo el 2009 amb un pressupost de 6,2 MEUR juntament amb la plataforma ferroviària d'ample ibèric al Far.

Per altra banda, la solució a la connexió amb la línia del FAV era un ramal que uniria el Logis amb la nova variant sud de Figueres –d'ample mixt– i que tindria un cost de 49,5 MEUR. El MIFO ja havia adjudicat la variant que, en una primera fase, també utilitzarien els combois d'alta velocitat mentre no estigués a punt el tram Girona-Figueres.

En el projecte posat a exposició pública es descartava unir la nova àrea logística pel nord amb el tram Figueres-Portbou [48]. Tanmateix el mes de novembre, el secretari de mobilitat Manel Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va apostar per la modernització de l'estació de Portbou per convertir-la en un gran centre logístic que treballés de manera complementària al del Far d'Empordà.

Pocs dies després, i a manca de licitar cap obra relacionada amb el projecte, els pressupostos de la Generalitat per al 2009 van incloure una primera partida de 4,9 MEUR destinada al Logis Empordà.

AUV

Més informació

www.cimalsa.cat

CENTRAL LOGÍSTICA DE LA SOLVAY (MARTORELL) 25

L'Ajuntament de Martorell, en conveni amb la multinacional Solvay, projecta un nou polígon d'ús logístic i comercial a la zona de Can Bros, en terrenys propietat de l'empresa. El consistori aprova el juliol del 2008 l'Avanç de modificació del PGOU per dur a terme el polígon, que de retruc pot suposar la recuperació del projecte de rehabilitació de la colònia de Can Bros, suspès per la Generalitat.

Martorell és un municipi de la comarca del Baix Llobregat, situat a la confluència dels rius Llobregat i Anoia, amb 28.700 habitants el 2008, la majoria residents a la vila. Martorell és un nus important de comunicacions, atès que pel seu terme hi passa l'autovia A-2, l'autopista AP-7, diverses línies de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), el Metro del Baix Llobregat dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i la línia d'alta velocitat.

El 1968, el grup Solvay va comprar 30 ha de terrenys a la zona de la Torre de Martorell, i després d'obtenir les llicències pertinents, el juliol del 1969 va iniciar les obres de la seva fàbrica d'indústria química de policlorur de vinil (PVC), que fou inaugurada el desembre del 1972. Actualment la planta ocupa uns 500 treballadors.

Inici i fi del primer conveni

El 29 de gener de 2007 l'Ajuntament de Martorell, llavors governat pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), va signar un conveni amb Solvay en el qual s'acordava endegar una modificació puntual del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de Martorell en uns terrenys situats prop de l'antiga colònia industrial de Can Bros, entre l'A-2 i el riu Llobregat, i al nord del nucli urbà de Martorell. Els terrenys, contigus a l'actual fàbrica de Solvay, eren propietat de l'empresa. El conveni, que afectava una superfície de 56 ha i preveia 1.120.000 m^2 de sostre edificable, recollia una sèrie de contraprestacions per al municipi. Aquest conveni, subscrit amb la finalitat de desenvolupar un nou polígon industrial i logístic, fou confirmat al ple de l'Ajuntament el 21 de febrer, amb el vots a favor de l'equip de govern i els vots en contra de la resta de forces polítiques.

Les eleccions municipals de maig del 2007 van suposar un canvi de govern, amb majoria absoluta de Convergència i Unió (CiU). El nou govern municipal va rescindir el 17 de setembre el conveni anteriorment signat en considerar que el volum de sostre edificable era desproporcionat i que no es respectava la distància de seguretat respecte dels nuclis urbans. Gairebé immediatament, però, el consistori va començar a renegociar un nou conveni amb l'empresa, encara que rebaixant-ne les pretensions de creixement.

El projecte de Can Bros

La Direcció General d'Urbanisme (DGU) de la Generalitat va rebutjar el juny del 2008 el projecte de rehabilitació de la colònia industrial de Can Bros, aprovat prèviament per l'Ajuntament de Martorell el maig del 2007.

El projecte de Can Bros preveia recuperar i rehabilitar aquesta antiga colònia tèxtil i destinar una superfície de 33.818 m^2 per a habitatges, a més de preveure serveis comercials suficients per abastir el previsible creixement de població. Can Bros tenia el 2008 una quarantena de veïns i una única via d'accés amb el nucli de Martorell. Amb la reforma que preveia l'Ajuntament, s'hi havien de construir 500 pisos nous.

El regidor d'Ordenació del Territori, Planificació Urbanística, Habitatge i Obres Públiques de l'Ajuntament, Xavier Fonollosa (CiU), va dir que el rebuig de la Generalitat obeïa a la manca d'accessos adequats, així com a la manca de serveis i equipaments suficients per acollir l'increment de població previst.

L'Ajuntament de Martorell va presentar un recurs d'alçada per evitar que el projecte se suspengués definitivament i va anunciar que pensava aprofitar el desenvolupament urbanístic de l'empresa Solvay per millorar les comunicacions a la zona, posant com a condició en el nou conveni que estava preparant un nou vial d'accés a l'A-2.

En primer terme la colònia de Can Bros i al fons la Solvay. Foto Néstor Cabañas

Arrenca el segon conveni

L'Ajuntament va aprovar el 21 de juliol, amb el vots favorables de CiU, Partit Popular (PP), ERC i ICV, un nou conveni amb Solvay. També va aprovar l'Avanç de la modificació del PGOU a la zona afectada, amb els vots favorables de CiU i ICV, i va obrir un període d'exposició pública de trenta dies.

La superfície del nou polígon era de 37,5 ha, de les quals l'empresa en podia desenvolupar 255.000 m^2, amb un sostre edificable de 127.000 m^2. L'Ajuntament va prohibir expressament a l'empresa el desenvolupament de qualsevol indústria química o perillosa al polígon i va limitar el seu desenvolupament a activitats de tipus logístic, de serveis i terciari.

Com a compensació, es va acordar que la multinacional cediria al municipi tots els terrenys urbanitzables que tenia a l'entorn del nucli urbà de Can Bros, uns 18.000 m^2 de sòl, i uns 20.000 m^2 més que l'empresa tenia a l'altra banda de l'A-2. A més a més, Solvay es comprometia a construir els nous vials que havien de connectar el polígon i el centre de Martorell amb el barri de Can Bros, així com un nou nus de connexions que enllacés el futur polígon industrial amb l'A-2, l'AP-7 i la colònia. L'Ajuntament va valorar el conjunt de contrapartides en uns 16,1 MEUR.

Des de CiU s'enumeraven els avantatges del nou conveni respecte de l'anterior, com ara el respecte al PGOU, la manca d'increment del sostre edificable, el manteniment de la distància de seguretat respecte dels nuclis urbans, la prohibició d'activitats perilloses, la millora dels accessos, i l'augment de les cessions al municipi.

Reticències dels ecologistes

L'entitat ecologista Martorell Viu va assegurar a mitjan mes d'agost que el conveni urbanístic amb Solvay deixava oberta la possibilitat d'establir nova indústria perillosa. El president del grup ecologista, Alfred Bellés, assegurava que alguns dels terrenys constaven encara amb la clau urbanística 8e, que permetia l'ús industrial de matèries tòxiques i perilloses. Bellés va afirmar que les inversions de Solvay s'haurien de centrar en la substitució de l'ús de mercuri en el seus processos.

S'esperava que durant el primer trimestre del 2009 es dugués a terme l'aprovació inicial de la modificació del PGOU a les finques propietat de Solvay.

JRMR

Més informació

www.martorell.cat

CENTRAL NUCLEAR D'ASCÓ 26

A començaments d'abril Ascó 1 detecta partícules radioactives a les seves instal·lacions, procedents d'una fuita produïda a final del 2007 durant la recàrrega de combustible de la central. Entre abril i setembre s'efectua la investigació del succés i la descontaminació de les instal·lacions, així com un control radiològic que permet descartar qualsevol efecte de la fuita sobre la salut i el medi. Tanmateix, el Consell de Seguretat Nuclear i les associacions ecologistes acusen els titulars de la central d'ocultar informació relacionada amb el succés. A mitjan agost es produeix un incendi al generador de Vandellòs 2, que manté la central aturada fins a mitjan octubre.

Antecedents | 2005:34; 2006:41; 2007:40

L'energia nuclear es va començar a utilitzar a Catalunya l'any 1974 amb la posada en marxa de la central Vandellòs 1 (Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, Baix Camp). Durant la dècada dels vuitanta es va consolidar amb la construcció de tres nous reactors, dos a Ascó (Ribera d'Ebre) i un altre a Vandellòs. L'Associació Nuclear Ascó-Vandellòs (ANAV), una agrupació d'empreses formada pel Grupo Endesa i Iberdrola, és des d'aleshores l'encarregada de l'explotació de les centrals.

Fins al 2008, els incidents nuclears més rellevants esdevinguts a Catalunya havien estat l'incendi del reactor de Vandellòs 1, que va comportar el tancament d'aquesta central l'any 1989, i la corrosió del sistema de refrigeració de la Vandellòs 2, detectada el 2005. Aquests incidents van ser catalogats respectivament amb el nivell 3 i el nivell 2 en l'escala de l'INES de successos nuclears.[1]

Durant els primers anys del segle XXI, les centrals catalanes han estat les que han registrat un major nombre de successos notificables de tot l'Estat espanyol, si bé segons el Consell de Seguretat Nuclear (CSN), cap dels incidents d'aquests anys no ha comportat riscos per als treballadors, la població o el medi. Això no obstant, diverses associacions ecologistes i alguns partits polítics han demanat reiteradament als governs espanyol i català un calendari per al tancament de les centrals. En canvi, els cercles empresarials s'han pronunciat repetidament a favor del rellançament d'aquesta energia adduint la seva idoneïtat com a font d'energia renovable i que no contribueix a l'escalfament global.

Fuita radioactiva i aturades a Ascó 1

A la darreria de novembre del 2007, la central d'Ascó 1 va dur a terme una recàrrega de combustible. Durant aquesta operació, el dia 27, es va contaminar accidentalment el sistema de ventilació de l'edifici de combustible. Immediatament es va activar el sistema de ventilació d'emergència i es va procedir a descontaminar una part dels conductes de ventilació, si bé no es va considerar necessari dur a terme una descontaminació exhaustiva de tot el sistema. El dia 29 es va tornar a posar en funcionament el sistema de ventilació normal, la qual cosa va provocar l'emissió accidental d'un nombre indeterminat de partícules radioactives a l'exterior de la central.

A principi del març del 2008, durant uns controls rutinaris, l'ANAV va detectar la presència de partícules radioactives a l'exterior de la planta. L'Associació va relacionar la troballa amb l'incident del mes de novembre i, a començament d'abril, en va informar el CSN. Pocs dies després l'organització ecologista Greenpeace va denunciar els fets davant de l'opinió pública i el CSN els va reconèixer públicament.

En un primer moment, el Consell va qualificar el succés amb el nivell 1 en l'escala INES, però posteriorment va elevar-lo a nivell 2 en considerar que l'ANAV havia dut a terme un control inadequat del material radioactiu i que havia proporcionat durant mesos una informació incompleta i deficient a l'organisme regulador.

Durant el mes de juny la central es va aturar per efectuar una revisió i una descontaminació exhaustiva d'acord amb els criteris del CSN. Durant aquesta aturada, el CSN va comprovar que els detectors de radiació havien estat mal calibrats, almenys durant un any, i que, a més, havien estat manipulats durant el succés del mes de desembre per permetre que tornés a funcionar el sistema de ventilació normal. A més, a començament de juliol, es va saber que el dia 30 de novembre, l'endemà de l'inici de l'emissió de partícules radioactives, en un comptatge de l'aparell de mesura del personal de la central s'havia detectat una partícula a la sabata d'un treballador, de la qual cosa el CSN afirmava que l'ANAV no l'havia informat fins al mes d'abril.

Davant d'aquestes informacions, tant el CSN com les associacions ecologistes i els alcaldes dels municipis propers a la central van acusar l'ANAV d'haver ocultat informació des del mes de novembre. Els ecologistes, amb la Coordinadora Anticementiri Nuclear de Catalunya (CANC) i Greenpeace al capdavant, van acusar els titulars de les plantes, Endesa i Iberdrola, de posar per davant els interessos econòmics per sobre de la seguretat i van demanar que s'elevés l'incident al nivell 3 de l'escala INES, cosa que finalment no va succeir.

Pel que fa als partits polítics, el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) va demanar a mitjan abril el cessament del màxim responsable de la central, mentre que el portaveu d'Iniciativa per Catalunya-els Verds (ICV) al Congrés, Joan Herrera, demanava el tancament immediat de la central fins a conèixer tota la informació referent a l'incident. Al final de maig, el president del govern espanyol, José Luís Rodríguez Zapatero, va defensar la gestió de l'incident feta pel CSN i el va atribuir a un error humà del qual va responsabilitzar l'ANAV.

Per la seva banda, l'ANAV va negar en diverses ocasions haver manipulat intencionadament els detectors de radiació i es va defensar de les acusacions de falta de transparència adduint que la informació s'havia anat facilitant a partir de l'abril perquè era el moment en el qual s'havia detectat la contaminació i se n'havien pogut validar els resultats amb diferents mètodes de laboratori. Tot i així, a mitjan abril la junta d'administradors de l'Associació va destituir el director de la central, Rafael Gasca, i el cap de serveis de protecció radiològica, Francesc González.

L'aturada del mes de juny es va allargar fins al final de juliol, moment en el qual la central, després de dos intents fallits per problemes amb una vàlvula del sistema de refrigeració primari, va tornar a connectar-se a la xarxa. Al final de setembre,

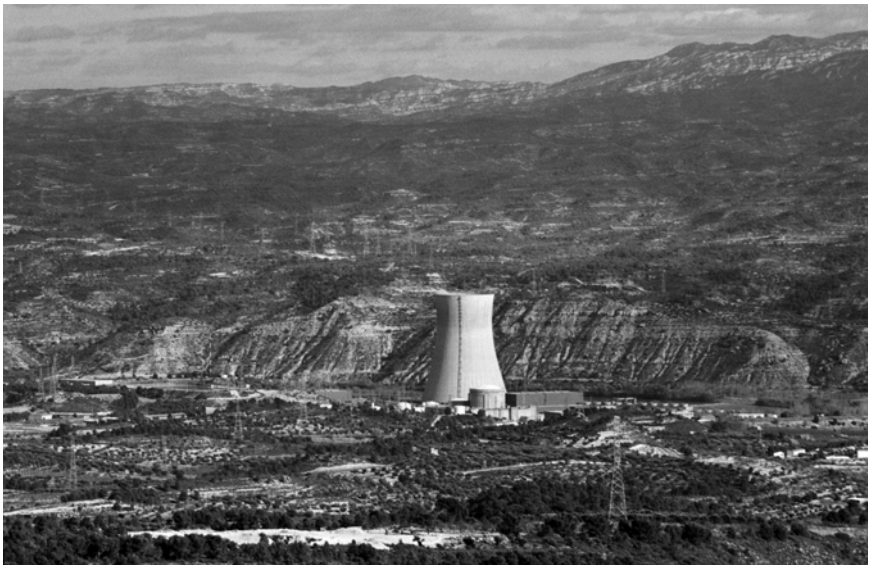
però, va haver de tornar a aturar-se per una fuita en una canonada de control d'una vàlvula de vapor de la turbina i, a mitjan octubre, pel funcionament deficient dels sistemes de detecció de gasos tòxics de la sala de control. Aquests incidents obligaren a aturar la central uns pocs dies i van ser qualificats amb el nivell 0.

Es descarten efectes sobre el medi ambient i les persones

Entre els mesos d'abril i setembre l'ANAV i el CSN van dur a terme la detecció i retirada de partícules radioactives del complex de la central i de les zones properes. En total, es van recollir prop d'un miler de partícules, i si bé la major part es van trobar dins del recinte de la central, també se'n van localitzar en cinc punts de l'exterior d'aquest mateix edifici, i també en un talús de la vora del riu Ebre. Tot i així, el Consorci d'Aigües de Tarragona (CAT) va voler descartar l'afectació radiològica del riu i va informar que s'havien reforçat les analítiques de traces radioactives en aigua i llots en conèixer l'episodi de la fuita nuclear i que els registres no havien superat els llindars de detecció establerts per la normativa vigent.

El mes de juny es van conèixer els resultats d'un estudi de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) encarregat pel CSN, que concloïa que les partícules radioactives més petites s'havien dispersat probablement pel Mediterrani, en direcció sud-est, i les més grans (i potencialment més perilloses) havien romàs en un radi d'uns 700 m. L'informe també indicava que una estació de mesura de la Generalitat havia detectat un pic de radiació, entre el 14 i el 17 de desembre, que procedia de la fuita, la qual cosa evidenciava que la planta havia emès radiació a l'exterior durant setmanes. Tanmateix, el mateix informe descartava cap tipus d'afectació significativa sobre el medi.

Per descartar els efectes de la radiació sobre la població, el CSN va efectuar controls radiològics a 2.584 persones que havien accedit a la zona protegida de la central entre el 28 de novembre del 2007 i el 8 de maig del 2008. Entre els controls hi va haver 143 escolars, un fet que va tenir un gran ressò mediàtic i va contribuir a incrementar els dubtes entorn de la gestió de l'incident que havia fet l'ANAV, ja que tant els pares com les organitzacions ecologistes acusaven la central d'haver permès la visita dels nens tot i conèixer el risc d'exposar-los a les emissions. Finalment, però, al final de maig es va saber que tots els controls van donar resultats negatius, cosa que l'ANAV va utilitzar com a argument per certificar la irrellevància de les emissions produïdes durant l'incident.



Central Nuclear d'Ascó. Foto Arxiu Territori

A principi d'agost el ple del CSN va aprovar una proposta de sanció per a la central que suposava una multa entre 9 i 22,5 MEUR, la més gran mai imposada en la història nuclear de l'Estat espanyol. Aquesta sanció havia de ser ratificada pel Ministeri d'Indústria en un període de sis mesos. Tot i que a final d'any el Ministeri encara no s'hi havia pronunciat, a mitjan agost el ministre d'Indústria, Miguel Sebastián, va garantir que seria una multa contundent. Tanmateix, els ecologistes consideraven que, tenint en compte els beneficis de les empreses gestores de la central, la sanció, en qualsevol dels casos, seria ridícula,[2] i l'entitat Tanquem les Nuclears-Coordinadora per una Nova Cultura de l'Energia va demanar que els diners de la sanció es destinessin a la investigació dels efectes de la radiació en la salut i el medi ambient.

Incendi al generador de Vandellòs

La central de Vandellòs va experimentar dues aturades no programades durant el 2008. La primera va ser provocada per un problema en el transformador principal i va durar sis dies. La segona es va produir al final d'agost com a resultat d'un incendi en el generador elèctric de la central, produït pel mal funcionament d'un interruptor. Les flames van començar a la caixa de connexions del generador i van afectar principalment la sala de turbines, una zona allunyada del reactor nuclear. Aquest succés va aixecar de nou certa polèmica perquè tant el CSN com el delegat del govern de la Generalitat a Tarragona, Xavier Sabaté, van acusar l'ANAV de no haver alertat de l'incendi ni el CSN ni els bombers. La central va romandre aturada entre el 24 d'agost i el 20 d'octubre i l'ANAV va aprofitar els treballs de reparació de les instal·lacions malmeses en l'incendi per substituir el rotor de l'alternador, una peça que havia produït vibracions en els darrers mesos i que el fabricant (Siemens) recomanava canviar.

En conjunt, les centrals catalanes van comptabilitzar durant el 2008 el 65% dels successos notificables de l'Estat: Ascó 2 va ser la central que més en va registrar, amb un total de setze, si bé tots van ser de nivell 0. Ascó 1 va registrar deu successos i Vandellòs, sis. Per al 2009 hi havia previstes les recàrregues de combustible de Vandellòs i d'Ascó 1, els mesos de març i maig, respectivament.

MSM

Més informació

blogcanc.blogspot.com
www.amac.es
www.anav.es
www.csn.es
www.news.iaea.org/news/default.asp
www.tanquemlesnuclears.org

1 Les sigles INES corresponen a la denominació anglesa International Nuclear Event Scale. Els incidents que s'esdevenen a les centrals nuclears es classifiquen segons la seva gravetat en una escala del 0 al 7, essent 0 el nivell nul de gravetat i 7 el nivell extrem.

2 Els ecologistes argumentaven que durant el primer semestre del 2008, Iberdrola i Endesa havien tingut uns beneficis de 1.959 MEUR i de 6.002 MEUR, respectivament, la qual cosa suposava un benefici diari de 43,6 MEUR, és a dir, el doble de la màxima sanció possible.

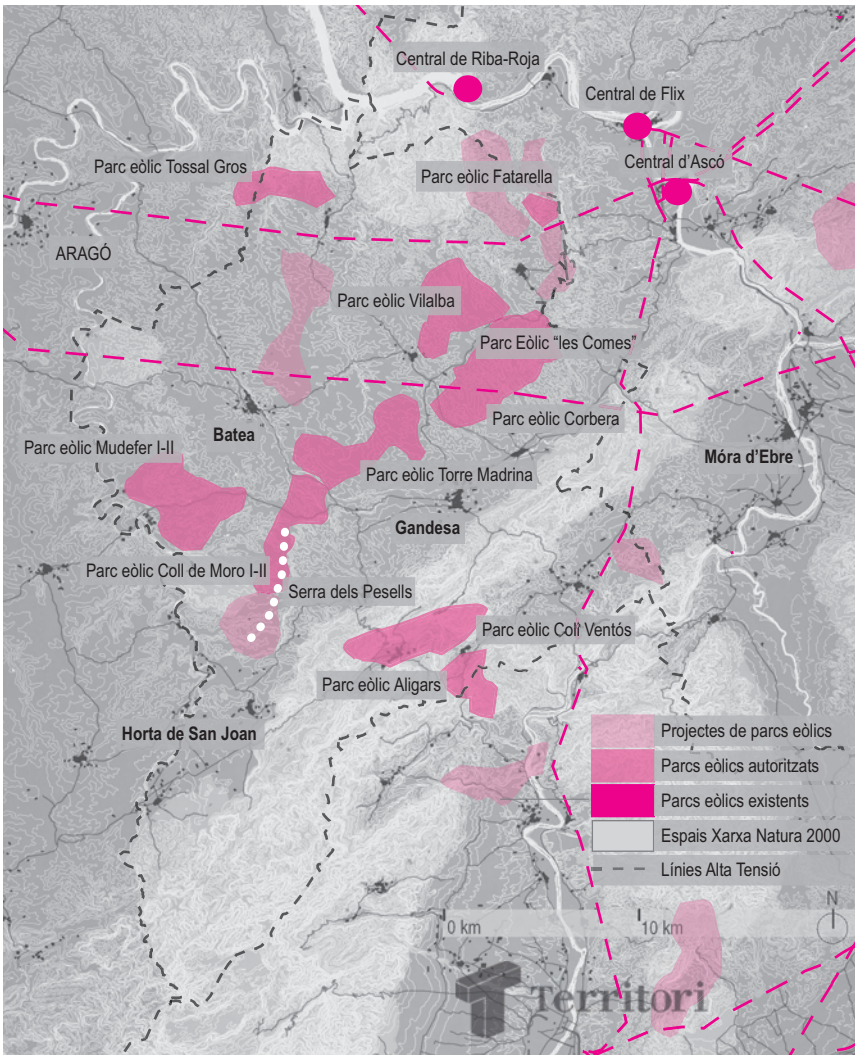
CENTRALS EÒLIQUES DE LA TERRA ALTA 27

El desplegament dels parcs eòlics continua aixecant controvèrsia a la comarca de la Terra Alta. Aquest any el conflicte se situa al municipi d'Horta de Sant Joan on el consistori impulsa un sondeig per saber si els veïns estan d'acord amb la instal·lació d'un parc i la seva línia d'evacuació energètica a la serra dels Pesells, amb un resultat clarament desfavorable a aquesta instal·lació. A més a més, es produeixen altres altercats entre les plataformes en defensa del territori i les promotores de parcs eòlics, mentre que la Generalitat va seguint els tràmits administratius en les instal·lacions que van rebent l'aprovació progressiva dels diferents departaments o ajuntaments.

Antecedents | 2003:30; 2004:51; 2005:39; 2006:37; 2007:38

La Terra Alta és una comarca situada al sud de Catalunya on hi viuen prop de 13.000 persones l'any 2008 i on l'activitat agrària es manté com a base econòmica. El fet que el MAPA DE RECURSOS EÒLICS [2004:56], aprovat pel Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) l'any 2004, l'hagi identificat com a zona preferent per a la instal·lació de nous parcs eòlics ha propiciat que les promotores hagin sol·licitat permisos per instal·lar els seus projectes a diferents municipis de la comarca, permisos que han de ser autoritzats pel Departament d'Economia i Finances (DEF), que l'any 2008 és qui té assignades les competències d'energia. Algunes d'aquestes sol·licituds no sempre han estat ben rebudes pel territori: veïns i ajuntaments no sempre acceptem unànimement una instal·lació eòlica en el respectiu terme municipal.

L'any 2005, la societat per a l'Aprofitament de les Energies Renovables de la Terra Alta (AERTA) va presentar un projecte que tenia com a objectiu la construcció de deu parcs eòlics disposats en una línia visual de 39 km de longitud, amb 180 aerogeneradors i una potència estimada de 400MW. L'any 2007, l'única estació en funcionament era la de les Comes a Vilalba dels Arcs; la resta de parcs, menys el dels Brois (Pinell de Brai), havien aconseguit l'autorització administrativa.



La polèmica al voltant de la central eòlica dels Pesells

El municipi d'Horta de Sant Joan, a l'oest de la comarca de la Terra Alta, comparteix la zona muntanyosa de la serra dels Pesells amb Caseres. Els termes municipals d'ambdós municipis havien d'acollir la instal·lació d'un parc eòlic en aquesta serra promogut per l'empresa Orta Eòlica, que estaria format per 16 aerogeneradors de 140 m d'alçada i que disposava de l'autorització administrativa del DEF (Resolució ECF 3881/2007, de 3 de desembre).

La possible construcció dels Pesells generava controvèrsia entre la població i el consistori d'Horta. Per tal de conèixer el nivell d'acceptació d'aquesta instal·lació, l'alcalde, Àngel Ferràs (Convergència i Unió, CiU), va convocar un sondeig entre els veïns el dia 16 de març. La convocatòria anava precedida d'una carta amb la pregunta que hauria de respondre la població el dia del sondeig, el redactat de la qual era si estaven d'acord amb la instal·lació del parc eòlic, amb "els consegüents beneficis econòmics que aportarà al municipi tal com han fet altres pobles de la comarca."

Aquesta iniciativa i la formulació de la pregunta va ser fortament criticada, entre altres, per la Plataforma en Defensa de la Terra Alta i els partits locals a l'oposició, Units per Horta i Alternativa per Horta. Els principals arguments en contra van ser que el sondeig era inútil legalment perquè el seu resultat no era vinculant; que la pregunta es considerava poc neu-

Sector proper al nucli de la Fatarella, on es preveu ubicar un parc eòlic. Foto Arxiu Territori

tral i el redactat podia condicionar el sí; que el consideraven fraudulent ja que, a parer seu, havia estat convocat amb poc temps, sense informació, sense coneixement de les bases que regulaven el sondeig i sense informar prèviament la població. L'alcalde va argumentar que el resultat del sondeig sí que podria ser determinant per inclinar la implantació del parc eòlic i que, en tot cas, podria ajudar el consistori a prendre decisions.

El sondeig es va celebrar tal com estava plantejat per l'Ajuntament, i els resultats van mostrar el rebuig majoritari de la població: dels prop de 800 vots emesos, més de 600 van ser negatius. Aquests resultats van ser rebuts satisfactòriament pels grups contraris a la instal·lació del parc, que van mostrar la seva sorpresa pels resultats. Per la seva banda, Ferràs va dir que s'hauria de respectar la decisió del poble i va advertir dels "possibles prejudicis econòmics", ja que el projecte estava consensuat per l'anterior consistori amb l'empresa promotora.

A partir de llavors el consistori d'Horta va començar a articular mecanismes administratius amb l'objectiu d'aturar la implantació del parc eòlic: el mes d'abril, l'alcalde va dir que el ple havia aprovat la modificació de les normes subsidiàries de planejament per tal de poder prohibir la instal·lació de parcs eòlics al terme municipal, aprovació que va ser traslladada a la Comissió Territorial d'Urbanisme de les Terres de l'Ebre (CTUTE) per a la seva possible ratificació. El mes de juny, el ple municipal va aprovar una moció de rebuig a la possibilitat que la Generalitat declarés el parc eòlic d'utilitat pública. A l'agost, Alternativa per Horta va proposar al ple que es demanés un estudi jurídic per determinar com es podria aturar la concessió municipal de llicències d'obres a l'empresa.

Al desembre, la CTUTE va suspendre la modificació puntual de les normes que havia aprovat l'Ajuntament. El director general d'Urbanisme, Pere Solà, va dir que la Llei d'urbanisme no permetia prohibir una activitat de manera genèrica en tot el terme municipal i que, en tot cas, el que s'hauria de fer és justificar el perquè de la prohibició en cada part del territori. En la mateixa sessió, la CTUTE també va suspendre el Pla especial urbanístic del parc eòlic dels Pesells, ja que hi mancava l'informe de sostenibilitat ambiental.

Malgrat tot, es fan obres als Pesells

Al final d'agost, els veïns d'Horta van constatar que les obres de la línia d'evacuació elèctrica del futur parc dels Pesells havien arribat molt a prop del seu terme municipal. De fet, segons Xavier Fortuño, portaveu de la Plataforma, l'última torre elèctrica havia quedat desplaçada els metres necessaris perquè quedés ubicada dins de Caseres. A l'octubre, l'empresa responsable de la instal·lació del parc eòlic va presentar un recurs contenciós administratiu contra l'Ajuntament d'Horta perquè no li havia atorgat la llicència ambiental, fet que va ser defensat des del consistori al·legant que estaven pendents de la decisió de la Comissió en relació amb la modificació de les normes suara esmentades, i que en cas de ser afirmativa, implicaria la prohibició de parc eòlics al municipi.

Altres incidents als parcs eòlics de la comarca

L'empresa terrassenca COPCISA va ser objecte de denúncia per part de la plataforma Associació en Defensa de la Terra i del Vent de Tots. A parer seu, el mes de febrer, l'empresa havia entrat a diferents finques on s'havien de construir alguns dels seus parcs a deixar-hi residus sense permís dels propietaris a més d'haver fet treballs sense llicència i sense autorització urbanística a Corbera d'Ebre, ja que encara no estava aprovat el pla especial urbanístic dels parcs eòlics d'aquella zona. Aquest fet va ser desmentit des de l'empresa mateixa pocs dies després que va dir que sí que disposava del permís dels propietaris. COPCISA va ser citada a declarar als jutjats de Gandesa el 31 de juliol, però el judici es va haver de suspendre perquè el seu advocat no podia assistir-hi.

Per altra banda, la Plataforma en Defensa de la Terra Alta va presentar un requeriment davant la fiscalia de Tarragona per denunciar que les obres de construcció de la línia d'evacuació d'energia eòlica dels parcs comarcals havia començat prematurament a Gandesa. A parer seu, la promotora AERTA no hauria respectat una clàusula de la declaració d'impacte ambiental on es demanava que es respectés el període de nidificació d'algunes espècies protegides, que va de febrer a juny, i les obres havien començat al març. AERTA es va mostrar públicament sorpresa per la decisió de la Plataforma al *Diari de Tarragona*.

Cal afegir que un altre argument contrari a la proliferació de parcs eòlics a la Terra Alta era que la seva construcció afectava els llocs on havia transcorregut la batalla de l'Ebre de la Guerra Civil espanyola. Restes humanes i material bèl·lic podrien desaparèixer si la construcció dels parcs no era prou curosa. Davant d'aquest fet, la directora general de Memòria Democràtica, Maria Jesús Bono, va anunciar que el Departament de Relacions Institucionals i Interior, el Departament de Cultura i AERTA signarien al final de desembre un conveni per preservar els espais d'aquesta batalla històrica, en el qual, entre altres, s'establiria el protocol d'actuació en cas que es trobessin restes humanes o arqueològiques.

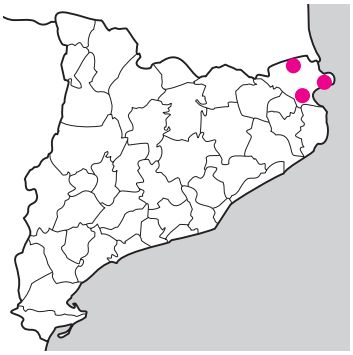
Per la seva banda, la Generalitat va declarar d'utilitat pública els parcs eòlics de Tossa del Vent (Prat de Comte), Coll del Moro (Gandesa) i Torre Madrina (Batea).

ESR

Més informació:

www.eolicCat.net
www.gepec.es
www.plataformaterralta.com

CENTRALS EÒLIQUES DE L'EMPORDÀ 28



Al llarg del 2008 alguns projectes per construir parcs eòlics a l'Alt i el Baix Empordà segueixen els tràmits administratius davant l'oposició de diversos alcaldes i veïns de les zones afectades. El parc eòlic de Ventalló, que se sotmet a informació pública, rep el rebuig dels alcaldes de Ventalló i Viladamat i de la plataforma Salvem el Terraprim. El parc eòlic Tramuntana resta encallat davant la negativa dels ajuntaments de Portbou i Colera a concedir la llicència d'obres municipals. D'altra banda, Gamesa proposa un parc eòlic comarcal que afectaria 32 municipis de l'Alt Empordà, a cada un dels quals s'instal·larien de dos a tres molins.

Antecedents | 2003:28; 2004:52; 2005:40; 2006:38; 2007:39

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 del 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 de Catalunya que el 2002 va fer el Govern de la Generalitat, van aparèixer projectes de parcs eòlics en diversos municipals de la comarca. La presència d'aquests projectes va generar l'oposició per part de diversos col·lectius, entre els quals Salvem l'Empordà, que alertaven dels impactes ambientals i paisatgístics que podien ocasionar.

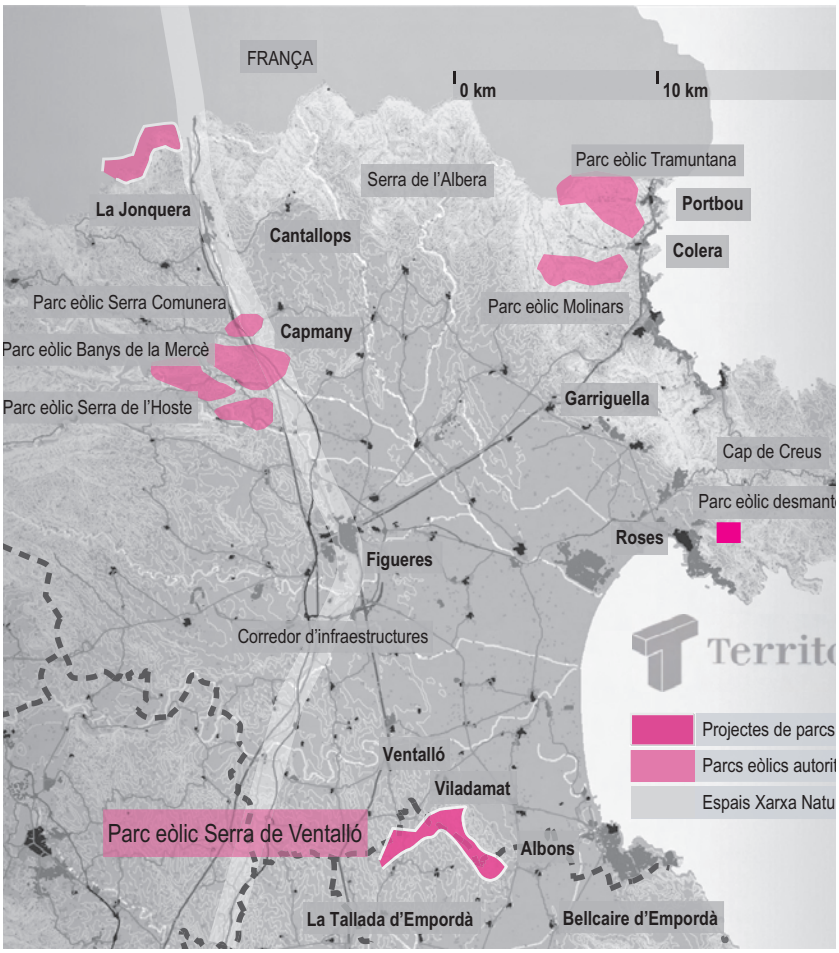
A final del 2007 sis d'aquests parcs havien rebut autorització administrativa, si bé no se n'havia iniciat cap: el parc Tramuntana situat a Portbou (17 aerogeneradors i 21,25 MW), el parc Banys de la Mercè de Capmany (3 aerogeneradors i 4,60 MW), el parc Serra de l'Hoste de Capmany (3 aerogeneradors i 5 MW), el parc Serra Comunera de Capmany (3 aerogeneradors i 5 MW), el parc Molinars de Colera (13 aerogeneradors i 26 MW) i el parc eòlic de la Jonquera (17 aerogeneradors i 49,50 MW). Dels 4 ajuntaments afectats, únicament el de Capmany defensava els projectes de parcs eòlics al seu municipi. Durant el 2007, a més, es van desballestar els 6 aerogeneradors de la central eòlica de Roses, que amb el temps havien esdevingut obsolets.

El parc eòlic de Ventalló a informació pública

Al llarg del 2008 es va sotmetre a informació pública –al gener a l'Ajuntament de Viladamat i al juny a Albons– la llicència ambiental del parc eòlic de la serra de Ventalló. La central, promoguda per Endesa Cogeneración y Renovables, preveia 10 aerogeneradors a Ventalló i Viladamat –d'una alçada d'uns 120 m amb les pales– amb una potència instal·lada de 20 MW i una línia elèctrica de 5,5 km pels termes d'Albons, la Tallada d'Empordà i Bellcaire d'Empordà. Anteriorment ja havia sortit a informació pública el tràmit d'autorització administrativa, amb la qual cosa només faltava la llicència ambiental perquè el Govern de la Generalitat pogués decidir-ne ja l'autorització.

Els dos alcaldes afectats van manifestar la seva oposició al projecte. L'alcalde de Viladamat, Joan Bardera (Independents per Viladamat, IpV), va recordar que ja havien presentat al·legacions en contra de la central eòlica en el tràmit d'autorització administrativa, a causa de l'elevat impacte ambiental i paisatgístic. L'alcalde de Ventalló, Julià Giró (Unitat i Progrés Municipal, UPM), considerava que amb el parc "ens ho aixafen tot" i explicava que el Pla d'acció local per a la sostenibilitat (PALS) del municipi proposava protegir els terrenys on s'ubicarien les torres.

A més, diversos veïns dels cinc pobles afectats van constituir a final de gener la plataforma Salvem el Terraprim per oposar-se a aquest projecte. Denunciaven que el parc eòlic se situaria en una zona que va patir un greu incendi forestal l'any 2006 (INCENDIS FORESTALS A L'EMPORDÀ [2006:77]), per la qual cosa, segons la llei,



no podia sofrir cap canvi d'usos almenys durant trenta anys. A més argumentaven que el PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ [2006:120] qualificava aquest espai com a sòl d'especial protecció, que el parc eòlic perjudicaria les aus migratòries que es dirigeixen el PARC NATURAL DELS AIGUAMOLLS DE L'EMPORDÀ [84] i que se situava en una zona amb un important patrimoni cultural, històric i natural amb elements com l'antic monestir i castell de Sant Feliu de la Garriga, els pous de glaç i de calç o diverses esglésies preromàniques. La plataforma va realitzar diversos actes informatius i de protesta als municipis afectats.

Durant el procediment d'informació pública de l'expedient per a la concessió de llicència ambiental es van presentar 250 al·legacions a l'Ajuntament de Viladamat i 409 a Ventalló, pràcticament totes en contra del parc eòlic.

El 25 de novembre es va celebrar un debat sobre el parc eòlic a Viladamat. En la seva intervenció el responsable de Projectes de Promoció Eòlica d'Endesa, Marcos Fusté, va defensar el parc eòlic per la força del vent a la zona i per la necessitat d'apostar per les energies renovables. Per la seva banda, la portaveu de Salvem el Terraprim, Ariana Seglar, va denunciar l'elevat impacte paisatgístic que tindria, ja que comportaria instal·lar aerogeneradors de més de 100 m en una serra que arriba a un màxim de 170 m d'altura.

Encallat el parc eòlic Tramuntana

El parc eòlic Tramuntana (17 aerogeneradors i 21,25 MW) disposava d'autorització administrativa i es localitzava majoritàriament a Portbou, si bé 6 molins se situaven en el límit de termes entre aquest municipi i Colera. El parc tenia l'oposició dels dos ajuntaments, que havien denegat la llicència d'obres municipal a l'empresa promotora, Comsa. Per tal d'evitar que aquesta denegació suposés haver de fer front a indemnitzacions, l'Ajuntament de Portbou havia intentat negociar amb Comsa la creació d'un parc fotovoltaic en el mateix sector, sense arribar, però, a cap acord.

A mitjan juny, la Cadena Ser va informar que, per superar aquesta situació, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) permetria que el parc eòlic es construís sense llicència municipal. Segons fonts del Departament, el fet que hagués estat declarat d'utilitat pública permetria saltar-se el tràmit municipal i iniciar les obres el 2009 malgrat l'oposició dels equips de govern local. Un mes després Comsa va presentar un contenciós administratiu contra l'Ajuntament de Portbou per haver-li denegat la llicència d'obres.

En resposta a aquestes informacions el primer tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Portbou, Joan Gubert (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), va afirmar que la decisió del DMAH "anul·lava el poder local del municipi" i els feia sentir "menyspreats i humiliats". Per la seva banda, la Plataforma Cívica Antimolins de Portbou i Colera va reiterar la seva negativa al projecte, recordant que es tractava de l'únic parc eòlic projectat a la costa catalana, i a final d'octubre es va presentar a la causa judicial oberta per Comsa amb l'objectiu de defensar els dos ajuntaments. La plataforma va enunciar, a més, que estava preparant una denúncia a la Unió Europea (UE) per l'afectació a espais protegits segons la legislació europea, en concret la XARXA NATURA 2000 [2006:199] i les zones d'especial protecció per a les aus (ZEPA).

Proposen un parc eòlic comarcal

El mes d'octubre es va donar a conèixer que l'empresa Gamesa estava promovent un parc eòlic que implicaria 32 municipis de l'Alt Empordà, cada un dels quals tindria de dos a tres aerogeneradors. Cada molí tindria una potència instal·lada de 4,5 MW i una altura de 138 m, 180 amb les pales. Segons els responsables de l'empresa, l'impacte paisatgístic seria lleu, ja que s'evitaria la concentració de molins en un mateix lloc i s'intentaria que s'ubiquessin en zones degradades.

Unes setmanes més tard Gamesa va informar que sis municipis de l'Alt Empordà ja s'havien mostrat interessats a acollir molins del parc eòlic comarcal. Tot i que l'empresa no va desvetllar el nom dels ajuntaments interessats, els alcaldes de Garriguella, Joan Losilla (Convergència i Unió, CiU), i el de Figueres, Santi Vila (CiU), van manifestar el seu suport al projecte. En el cas de Figueres els contactes entre Gamesa i l'Ajuntament estaven ja molt avançats i es preveia que en aquest municipi els aerogeneradors se situessin en el corredor d'infraestructures de l'AP-7, l'N-II i el Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV).

A final d'any el parc eòlic de Ventalló continuava pendent de la resolució de les al·legacions i la possible autorització administrativa, el de Portbou continuava encallat per la manca de llicència municipal i el parc eòlic comarcal estava en un estat embrionari, sense haver sortit encara a informació pública.

MJP

Més informació

www.iaeden.cat

CENTRALS INTEGRADES DE MERCADERIES DEL CAMP DE TARRAGONA 29

Al llarg del 2008 es confirma l'aposta pública i privada pel Camp de Tarragona com a gran clúster logístic del Principat. El mes de febrer CIMALSA anuncia que nou empreses ja han comprat tots els terrenys urbanitzats de la primera fase del CIM el Camp. Amb la segona fase, que veu el llum verd el mes de maig, esdevindrà, amb 87 ha, el segon major centre logístic en superfície de Catalunya. Per altra banda, l'aprovació inicial del PTP del Camp de Tarragona descarta finalment la reserva de sòl de 575 ha a la partida de Baiona, espai on la patronal havia demanat instal·lar una gran plataforma logística amb un aeroport de mercaderies, i la trasllada al Pla de Santa Maria.

El Camp de Tarragona és l'escenari aquests darrers anys d'un gran nombre d'iniciatives públiques i privades d'instal·lació de polígons d'activitat logística. Alguns dels factors que ho expliquen són l'encariment dels preus del sòl al cinturó de Barcelona, el propi creixement econòmic de la regió, la situació estratègica tant respecte del corredor mediterrani com de l'eix Saragossa-Madrid i la presència del PORT DE TARRAGONA [2007:158], el segon amb més volum de trànsit del Principat.

En aquest sentit destaca la construcció, per part de l'empresa pública Centrals i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques SA (CIMALSA), del Centre Integrat de Mercaderies (CIM) del Camp. El 2006 es va iniciar la primera fase de 42 ha en uns terrenys situats entre els termes de Reus, Tarragona i l'entitat municipal descentralitzada (EMD) de la Canonja. Globalment, el projecte preveu 87 ha, fet que el convertiria en el segon major polígon de Catalunya només per darrera de la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) del PORT DE BARCELONA.

Per altra banda, la Confederació Empresarial de la Província de Tarragona (CEPTA) va reclamar el juny del 2007 la creació d'una gran plataforma logística de 575 ha a l'Alt Camp. La proposta preveia que la meitat de la superfície es destinés a un aeroport de mercaderies. El fet que el PLA TERRITORIAL PARCIAL (PTP) DEL CAMP DE TARRAGONA [99] qualifiqués la zona proposada a la partida de Baiona, entre els termes de Valls, el Pla de Santa Maria i l'Alió com a espais de reserva productiva i d'equipaments, va despertar les suspicàcies del territori.

La primera fase del CIM plena

A començament de febrer del 2008 es feia públic que nou empreses de transports i alimentació ja havien comprat 12,7 ha de sòl industrial net corresponents a la primera fase del CIM el Camp. CIMALSA havia invertit 25 MEUR per comprar sòl i urbanitzar la primera fase d'aquest complex logístic. A l'espera de pactar amb Tarragona la segona fase, completaria el sector oest del CIM, amb la construcció d'una nau de 10.000 m² per ubicar petites empreses de transport.

Mentrestant, els diversos agents presentaven les al·legacions a la reserva de 575 ha a la partida de Baiona que feia el PTP del Camp de Tarragona. El consistori vallenc, format per Convergència i Unió (CiU) i el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), hi estaven d'acord, ja que consideraven que augmentava el grau de protecció de les finques. Tanmateix, demanava, com feien el Partit Popular (PP) i la Cambra de Comerç de Valls, reduir el nombre d'hectàrees per evitar posar entredit el creixement industrial del municipi. Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) també considerava massa gran la superfície però per un motiu diferent: l'abocament del municipi cap a "un monocultiu industrial" i recordava que la CEPTA havia proposat ubicar-hi un gran centre logístic. Per la seva banda, la Candidatura d'Unitat Popular (CUP) demanava la supressió de reserva, ja que comportava l'especialització del territori i esdevenia un "factor d'especulació als terrenys limítrofes". Finalment l'Institut d'Estudis Vallencs (IEV) expressava la preocupació que la reserva coincidís amb la proposta de la CEPTA i Unió de Pagesos (UP) la considerava "desmesurada".

Mentre continuava la discussió sobre si la reserva amagava la proposta de gran plataforma logística es va presentar el Pla estratègic del Camp de Tarragona que apostava per "posar en valor" la posició geogràfica de la regió com "una de les portes del sud d'Europa". El Pla estratègic, elaborat per la Mesa Socioeconòmica del Camp –fòrum de debat format per patronals, sindicats, cambres de comerç i la Universitat Rovira i Virgili (URV) – considerava que el Camp havia d'esdevenir un "clúster logístic" i que calia millora la xarxa ferroviària de mercaderies i crear una ZAL al port de Tarragona. A la presentació van demanar al president de la Generalitat José Montilla (PSC), present a l'acte, l'acompanyament d'aquestes actuacions. El cap de l'executiu es va comprometre a "donar suport a les iniciatives amb consens des del territori" però ho va condicionar al resultat de les negociacions del finançament.

Mentrestant, continuaven les iniciatives privades en el sector de la logística. La multinacional Sueca Ikea inaugurava el seu segon centre de distribució a Valls de 6,5 ha, després d'invertir-hi 60,6 MEUR per gestionar un total 2,8 milions de metres cúbics de mercaderies anuals. L'any 2003 ja havia invertit 46 MEUR en un primer centre per abastir els seus establiment de l'Estat espanyol i Portugal.

Emplaçament previst de la CIM de Montblanc amb el FAV al fons. Foto Moisès Jordi

Descarten el gran centre logístic de l'Alt Camp

El 20 d'abril les assemblees de Joves de Valls (AJV) i el Pla (AJP) així com la Plataforma Alt Camp en Perill van organitzar una caminada entre ambdues poblacions per protestar contra la reserva de sòl de 575 ha i la possibilitat d'instal·lar-hi una gran plataforma logística tal com demanava la CEPTA.

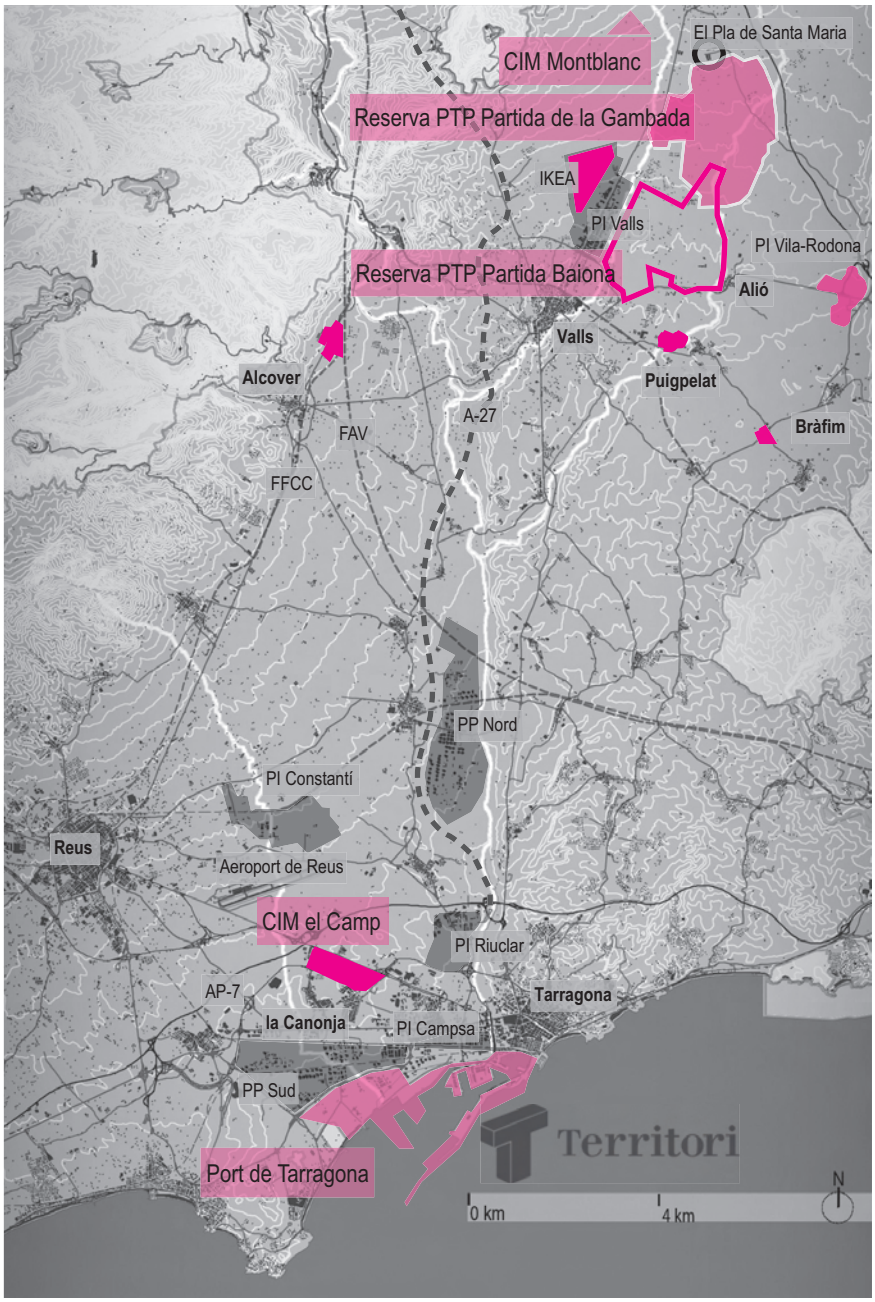
Mentrestant, l'economista Ramon Tremosa, autor del llibre CATALUNYA SERÀ LOGÍSTICA O NO SERÀ [2007:33], explicava a Tarragona la importància d'un projecte de primera magnitud a l'Alt Camp com el que proposava la patronal. Tremosa defensava una plataforma complementària al port i que inclogués un aeròdrom per a mercaderies per permetre que empreses com Ikea apostessin per Catalunya. Tremosa es va manifestar contrari al model de "pedaços" que representaven els CIM, perquè es tractaven de diversos polígons de superfície reduïda.

A mitjan maig, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i l'Ajuntament de Tarragona van signar el conveni urbanístic per impulsar el desenvolupament de la segona fase del CIM el Camp que suposava urbanitzar 39 ha. Es preveia iniciar les obres el 2009 amb un pressupost de 22,3 MEUR. Les estimacions de CIMALSA eren generar fins a 3.500 nous llocs de treball. Quedaven pendents els tràmits per tirar endavant una gran zona de serveis adjacent.

El 12 de juliol una informació del diari *El Punt* anunciava que finalment el PTP desestimaria la reserva de sòl a la partida de Baiona. En canvi es traslladaria, amb un total de 1.000 ha, a la partida de la Gambada, íntegrament al municipi del Pla de Santa Maria, on l'Institut Català del Sòl (INCASÒL) havia adquirit 125 ha per la construcció d'un parc solar així com altres terrenys pel fracassat parc temàtic Identirama.

Tanmateix continuaven les propostes de nous projectes logístics. El 16 de juliol es feia públic que CIMALSA volia construir un nou centre a Montblanc (la Conca de Barberà), a la zona de la Romiguera. El projecte havia d'ocupar 70 ha i suposaria una inversió de 40 MEUR. Les obres d'urbanització començarien el 2009 i haurien d'estar operatives el 2011. Es plantejava ubicar-lo al costat de l'AP-2 i construir-hi una estació de mercaderies de la línia fèrria. CIMALSA destacava la posició estratègica de la futura instal·lació per la seva proximitat a les actuals infraestructures viàries i ferroviàries i a dues futures autovies (C-14 i A-27).

A mitjan juliol el conseller del DPTOP, Joaquim Nadal (PSC), va signar l'aprovació inicial del PTP del Camp de Tarragona, fet que suposava oficialitzar el rebuig a la gran plataforma logística que proposava la CEPTA a la partida de Baiona. El fet que la reserva de sòl passés al Pla de Santa Maria no era ben vist per aquest municipi. Ja el mes d'agost l'Assemblea de Joves del Pla va fer una crida a la reacció popular contra els possibles projectes logístics o de macroparc de plaques solars a la partida de la Gambada, mentre que el consistori aprovava per unanimitat un ple d'al·legacions contra la proposta. El batlle, Mateu Montserrat (CiU), considerava que "no era equitativa en un context comarcal". Segons el consistori, un 30% del sòl, propietat de l'INCASÒL, es destinaria a curt termini a usos industrials i estratègics. En canvi, proposaven que es classifiqués el sòl com a protecció preventiva i decidir des del municipi les possibles ampliacions del polígon industrial.



L'any finalitzava amb la inauguració d'una nova àrea logística a la regió, el polígon les Arenelles II de Vila-rodona (Alt Camp). L'espai de 24 ha l'havia impulsat la immobiliària GE Real Estate Iberia amb una inversió de 80 MEUR. Els càlculs estimaven la generació d'entre 500 i 1.200 nous llocs de treball i un trànsit diari de 200 camions. Amb aquesta nova promoció, Vila-rodona sumava 60 ha industrials brutes, juntament amb les Arenelles I i les Planes.

AUV

Més informació

www.cimalsa.cat
www.urv.cat/plaestrategiccamp

CONTAMINACIÓ DEL RIU EBRE A FLIX 30

La tramitació del projecte de descontaminació dels residus dipositats al pantà de Flix segueix avançant. Al final de març, la societat estatal Acuamed n'adjudica les obres per un valor de 155 MEUR. Es preveu començar-les al maig, però es tornen a endarrerir perquè abans es volen construir els pous d'emergència de Campredó que haurien d'abastir la xarxa del Consorci d'Aigües de Tarragona en cas de contaminació greu de l'Ebre durant la neteja del pantà. Paral·lelament, el Departament d'Interior, Relacions Institucionals i Participació aprova un pla per afrontar qualsevol incident que es pogués produir durant el procés de neteja de l'embassament.

Antecedents | 2004:64; 2005:51; 2006:48; 2007:46

El setembre del 2004 es va fer públic un estudi que mostrava una important acumulació de residus químics i radioactius al pantà de Flix (Ribera d'Ebre). El ressò mediàtic va generar una alarma social a la qual les administracions van respondre amb un pla d'actuacions per descontaminar aquest tram del riu Ebre. La planta química d'Ercros era la responsable dels abocaments.

El 2005 la Comissió de Seguiment integrada per les diverses administracions implicades en la resolució del problema va decidir extreure els 700.000 m^3 de residus en lloc de confinar-los. Tots els residus prèviament tractats anirien a l'abocador del Racó de la Pubilla, situat al mateix terme municipal de Flix. El 2006 el Ministeri de Medi Ambient (MMA) va aprovar el projecte de descontaminació i la corresponent declaració d'impacte ambiental, si bé la licitació no es va obrir fins al final del 2007.

S'adjudica el projecte de descontaminació

Al començament de febrer del 2008, es va reunir la Comissió de Seguiment del projecte. El secretari per al Territori i la Biodiversitat del MMA, Antonio Serrano, va explicar que durant el febrer i el març la societat estatal Aguas de las Cuencas Mediterráneas S.A. (Acuamed) estudiaria les propostes presentades per les empreses i en faria l'adjudicació.

Durant la reunió, Serrano també va exposar la planificació del projecte. Durant el primer any es faria la protecció de la zona, amb actuacions com el tancat del sector on hi havia els fangs contaminats, la preparació dels terrenys dels voltants de la fàbrica per tractar els fangs i la construcció de la cinta transportadora que portaria els residus ja tractats a l'abocador del Racó de la Pubilla. Durant els dos anys i mig següents, s'extraurien tots els fangs, es tractarien i es portarien a l'abocador.

El 26 de març es va tornar a reunir la Comissió de Seguiment per estudiar les deu propostes que s'havien presentat a la licitació. Serrano va dir que les obres començarien al maig, i l'alcalde de Flix, Pere Muñoz (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), va anunciar la seva satisfacció per l'inici imminent de l'obra.

L'últim dia de març Acuamed va anunciar que el projecte d'eliminació de la contaminació química de l'embassament, amb una durada prevista de quatre anys, s'adjudicava a la unió temporal d'empreses (UTE) formada per FCC Construcción S.A. i FCC Ámbito S.A. per 155 MEUR. Altres UTE van resultar adjudicatàries de la direcció d'obres (per 5,7 MEUR), la direcció ambiental de les obres (per 0,8 MEUR) i la coordinació de seguretat i salut (per quasi 1,1 MEUR).

A començament d'octubre, l'alcalde de Flix va dir que les obres per dur a terme la descontaminació no començarien fins que estiguessin construïts els pous d'emergència de Campredó que haurien d'abastir la xarxa del Consorci d'Aigües de Tarragona en cas de contaminació greu de l'Ebre durant la neteja del pantà. En acabar l'any, l'inici de les obres de descontaminació eren imminents, però amb una data encara per determinar. El retard acumulat arribava ja als quatre anys.

Un pla per afrontar incidents durant la descontaminació

A mitjan setembre del 2007, el Departament d'Interior, Relacions Institucionals i Participació (DIRP) va presentar un pla d'emergències que establia mesures per afrontar qualsevol incident que es pogués produir durant el procés de neteja de l'embassament. Tot i això, l'aprovació formal d'aquest instrument, anomenat Pla d'actuació del Pla de protecció civil de Catalunya d'emergències per episodis de contaminació a l'Ebre aigües avall de l'embassament de Flix, es va produir al principi d'abril del 2008.

El Pla definia els riscos de la tasca de descontaminació i les actuacions que haurien de dur a terme els diferents organismes per fer-hi front i gestionar eficaçment els hipotètics episodis de contaminació del riu Ebre –des de l'embassament de Flix fins a la desembocadura– que poguessin afectar la població i el medi ambient. Així mateix, el Pla obligava 62 municipis a elaborar de forma urgent un pla d'emergència específic municipal, mentre que en 14 municipis més el Pla ho recomanava. El cost d'elaborar aquests plans s'estimava en 102.892 euros.

Detall de la fàbrica Ercros. Foto Arxiu Territori

El mateix dia que Acuamed va adjudicar el projecte de descontaminació, la societat estatal va anunciar que signaria un conveni de col·laboració amb el DIRP segons el qual es finançarien, a parts iguals entre la Generalitat i Acuamed, els plans d'emergència específics dels municipis situats aigües avall de l'embassament de Flix.

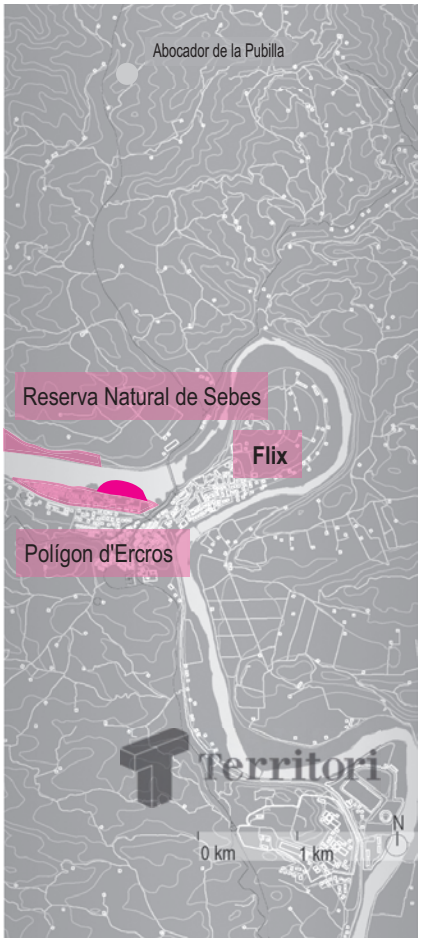
Els efectes dels residus sobre l'aigua, l'agricultura i la fauna

El 6 de febrer va tenir lloc a Tarragona una jornada per presentar els resultats de diversos estudis científics elaborats durant els anys 2006 i 2007 sobre els efectes dels residus químics dipositats al pantà de Flix en la qualitat de l'aigua, la fauna i la flora i l'agricultura.

El conseller de Medi Ambient i Habitatge, Francesc Baltasar (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), va explicar que la qualitat de l'aigua entre l"embassament de Flix i la desembocadura de l'Ebre era bona i complia les normatives legals per als diversos usos, i especialment per a l'abastament de la població. Baltasar va assegurar també que cap dels productes agrícoles que es produïen al costat del riu, i tampoc el peix ni el marisc del delta de l'Ebre, estaven afectats per la contaminació.

Ara bé, Joan Grimalt, expert del Consell Superior d'Investigacions Científiques (CSIC) encarregat de coordinar els estudis, va alertar que un mínim d'un 15% de la població de silurs i carpes analitzats presentaven nivells de mercuri i compostos organoclorats inacceptables. Altres espècies, com ara el cranc americà i diversos ocells, també presentaven concentracions sensibles d'aquests compostos.

Malgrat que Grimalt va minimitzar el risc d'afectació sobre la salut de les persones



(el consum de les espècies de peixos afectades no és comú i una persona n'hauria d'ingerir quantitats elevades per intoxicar-se), la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE) va anunciar que estudiaria la possibilitat de prohibir la pesca d'aquelles espècies amb nivells de contaminants per sobre dels recomanables per al consum humà. En qualsevol cas, la CHE va afirmar que aquesta mesura es prendria de manera coordinada amb el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i les societats de pescadors.

La planta d'Ercros obté autorització ambiental

Al final de maig, la planta industrial que l'empresa Ercros tenia a Flix va obtenir l'autorització ambiental integrada atorgada pel DMAH. D'aquesta manera, l'empresa finalitzava el procés d'adequació a la Llei d'intervenció integral de l'administració ambiental. L'autorització preveia aquells requisits que la planta hauria de complir pel que fa als valors límit d'emissió atmosfèrica, als valors límit d'abocament, de gestió de residus, de residus produïts autoritzats, de protecció del sòl i aigües subterrànies, entre altres. L'abocador del Racó de la Pubilla també va obtenir la mateixa autorització.

Pocs dies després, el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) va presentar un recurs de reposició al DMAH per demanar que l'autorització ambiental d'Ercros a Flix fos revisada i s'endurissin els límits d'emissions i els terminis per complir la normativa ambiental. Segons el GEPEC, l'autorització era massa condescendent i posava en perill el medi fluvial i l'entorn atmosfèric de Flix. Al final d'octubre, va ser Greenpeace qui va alertar que la planta d'Ercros continuava abocant residus a l'embassament de Flix; en aquest sentit, va recriminar a la Generalitat que hagués mantingut la llicència d'abocament.

XBR-X3EA

Més informació

www.acuamed.com

CONTAMINACIÓ PER NITRATS D'ORIGEN AGRARI A OSONA 31

A la comarca d'Osona és on hi ha una de les cabanes porcines més importants de l'Estat espanyol. Durant les últimes dècades aquest fet ha generat un excés de purins amb la conseqüent contaminació per nitrats de les aigües subterrànies. Com a solució a aquesta problemàtica s'han construït plantes de tractament d'aquests residus ramaders. Tot i així, el debat públic continua obert a la recerca de noves solucions.

Antecedents | 2004:67; 2005:52

Els purins són els residus en forma líquida que genera el bestiar i que poden ser utilitzats com a adob orgànic pels camps de conreu, ja que contenen nutrients com el nitrogen, el fòsfor i el potassi. L'increment de la ramaderia intensiva a Catalunya a causa de l'augment en el consum de productes pecuaris durant les últimes dècades, ha originat un excés de purins que no poden ser absorbits per les terres agrícoles i això pot generar infiltracions al subsòl que provoquen problemes de contaminació. Aquest fet comporta efectes negatius per a l'ecosistema natural i per a la salut humana.

A Catalunya el control de dejeccions ramaderes es regula mitjançant el Decret 61/1994, del 22 de febrer, que té com a finalitat millorar la producció ramadera i fer-la compatible amb el respecte al medi ambient, mitjançant l'aplicació de normes de zootècnia, d'higiene i de benestar dels animals. A més, el Decret 283/1988, del 21 d'octubre, designa les zones vulnerables en relació amb la contaminació de nitrats procedents de fonts agràries, que afecta, després d'una ampliació del Decret l'any 2004, 312 municipis.

El Decret 220/2001 d'1 d'agost establia que les explotacions ramaderes havien d'aplicar un pla de gestió de les dejeccions del bestiar per tal de garantir-ne la correcta gestió. El mes de maig del 2004 el Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP) i el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) van presentar un pla conjunt per millorar la gestió dels purins. El pla apostava per una gestió integral dels fertilitzants que permetés assegurar un més bon aprofitament dels residus ramaders com a adob orgànic. Es proposava com a possible solució la construcció de plantes de tractament amb cogeneració que permetessin dessecar i reduir els volums del purí i convertir-lo en un adob fàcilment transportable. Durant el procés d'assecat es generaria, a més, energia elèctrica, que es podria vendre a la xarxa comercial. L'entitat ecologista Grup de Defensa del Ter (GDT), en canvi, apostava per canviar el model de ramaderia intensiva i reduir el volum de la cabana porcina.

L'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) va presentar l'abril del 2005 un programa d'actuació que formava part de les mesures adreçades a les zones vulnerables a la contaminació per nitrats per assegurar-ne el subministrament. Es basava en la construcció de 71 potabilitzadores amb tractament de desnitrificació de les aigües subterrànies, en la connexió de la xarxa amb altres punts d'aigua, i en la recàrrega d'aqüífers amb aigua en bon estat.

A mitjan any 2005, el Govern de la Generalitat va aprovar la constitució del Consorci de Gestió de la Fertilització a Catalunya (GESFER) format per la Generalitat i organitzacions ramaderes i agràries. La finalitat era assolir conjuntament una bona gestió de les dejeccions ramaderes com a adob per als camps de conreu i planificar les instal·lacions de tractament segons els excedents generats. En aquells moments només hi havia tres plantes de tractament de purins a Catalunya, una quantitat considerada insuficient pel sector ramader.

El 7 d'abril de 2006, l'Audiència de Barcelona condemnava a un any de presó i a pagar una multa de 9.000 € dos ramaders de Sant Pere de Vilamajor per abocar purins a la riera de Vallserena. No era el primer cas d'ingrés a presó per abocament de purins a Catalunya.

Sentència d'enderroc d'una planta de tractament de purins a Osona

Durant l'any 2006 el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) va ordenar l'enderroc d'una de les plantes de tractament de residus de la comarca d'Osona, concretament al terme de Santa Maria de Corcó. Quatre veïns havien presentat una demanda contra la Generalitat i l'Ajuntament, en la qual es consideraven nuls tant l'informe elaborat per la Comissió d'Urbanisme de la Generalitat que permetia edificar en sòl no urbanitzable, com la llicència d'obres i d'activitats atorgada per l'Ajuntament.

La demolició de la planta suposava un cost molt alt per a l'Ajuntament de Santa Maria de Corcó que es veia obligat a indemnitzar l'empresa GUASCOR, propietària d'aquesta instal·lació, i a més, podia implicar el tancament de desenes d'explotacions ramaderes a la comarca d'Osona, que portaven els purins a tractar en aquest centre. Els veïns afectats per la planta de purins demanaven també indemnitzacions a canvi d'evitar tirar endavant l'execució de la sentència. Segons l'advocat dels quatre veïns afectats, la solució es basava en la possibilitat de comprar els terrenys dels demandants o corregir la "desvaloració" causada per la construcció de la planta.

A començament del 2008 la sentència continuava paralitzada ja que el TSJC havia admès a tràmit un últim recurs de les administracions. El GDT va declarar la seva intenció de portar a la Fiscalia Anticorrupció diverses actuacions relacionades amb el cas. Principalment sostenia que GESFER, a canvi d'entrar a la societat (i a través d'una permuta amb l'Institut Català del Sòl, Incasòl), va comprar la parcel·la veïna a la planta, incrementant-ne així els metres totals, fins a arribar a la superfície que estipula la llei i que era un dels requisits que no es complien i que originava la sentència d'enderroc. Paral·lelament es modificava la normativa municipal sobre la distància d'aquests equipaments al nucli urbà, una altra de les raons que va afavorir la sentència i que ara ja no s'incompliria. Després de l'operació, el propietari de la parcel·la veïna a la planta i que formava part dels quatre veïns denunciants, va retirar tots els càrrecs. Els altres tres veïns van mantenir la via judicial.

Contaminació dels pous d'aigua subterrània a la comarca d'Osona

A principi de l'any 2006, un estudi encarregat pel Consell Comarcal d'Osona a la Universitat de Barcelona (UB) i la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB), determinava que el 80% dels pous d'aigua subterrània analitzats a la comarca d'Osona superaven el límit en contingut de nitrats permès, i que la causa principal era la gran cabana porcina existent a la comarca. Segons dades del Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural (DAR) l'any 2006 hi havia a Osona 851.029 caps de bestiar porcí, una de les cabanes més important de l'Estat Espanyol. Tot i que cap dels pous contaminats s'utilitzava per abastar d'aigua la població, l'estudi proposava la instal·lació a les explotacions ramaderes de plantes individuals de tractament de purins i recomanava revisar com aquests s'aplicaven a les superfícies agràries com a alternativa per reduir la contaminació. Així, el Consell Comarcal suggeria, entre altres mesures, prohibir l'aplicació de purins en certes èpoques de l'any.

Passat l'estiu, el Síndic de Greuges, Rafael Ribó, va obrir una actuació d'ofici sobre l'excés de nitrats present a l'aigua subministrada l'any 2005 per 101 xarxes d'aigua a Catalunya. El resultat provenia d'un informe del Departament de Salut on es donaven xifres del nombres d'afectats i a partir del qual es demanava una revisió de les mesures adoptades pel restabliment del subministrament d'aigua potable a tots els usuaris de les xarxes afectades.

Tancament temporal de plantes de purins.

L'empresa GUASCOR va decidir tancar l'1 de novembre de 2008 les sis plantes que té en tot l'Estat espanyol. Fins llavors a Catalunya hi havia tres plantes, totes propietat de GUASCOR, dues de les quals es trobaven a Osona. Es tractava de les plantes de les Masies de Voltregà i de Santa Maria de Corcó. GUASCOR, juntament amb sindicats agraris, patronals del sector porcí i l'ADAP (Associació d' Empreses pel Desimpacte Ambiental dels Purins), demanava que el Govern els actualitzés la prima (inclosa en el règim especial de les energies renovables) per la venda de l'electricitat generada, i poder fer front al fort increment de la pujada del gas natural.

A causa d'aquests fets els ramaders van començar a iniciar contactes amb propietaris i cooperatives agrícoles del Bages i l'Anoia per tal de dur a terme la mesura provisional que havien acordat: transportar el purí sobrant fora de la comarca. Els ramaders demanaven el suport econòmic de l'Administració.

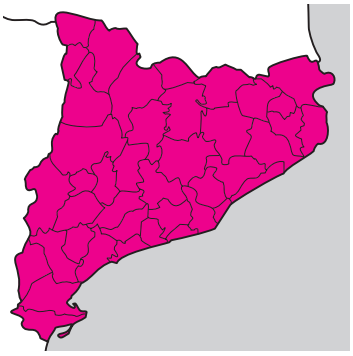
El 31 de desembre el Govern va aprovar les primes per a l'any 2009 que s'aplicarien en caràcter retroactiu el quart trimestre de l'any 2008. Restava pendent l'acceptació per part de l'empresa propietària de les plantes i també el seu compliment pel que fa al compromís de reobrir els equipaments a mitjan gener del 2009. Per altra banda, s'havia de veure com evolucionaven altres propostes de gestió de purins com la que anunciava l'empresa Agrotech, basada en la construcció de quatre ecoparcs a Osona per produir biogàs a partir d'aquests residus, o la que plantejava el GDT en relació amb el canvi de l'actual model de ramaderia intensiva.

MCM

Més informació

www.gencat.cat/darp
www.gdter.org
www.uniopagesos.es
www.jarc.es
J. Boixadera, J. Sió, M. Àlamos, E. Torres, *Manual de Codi de bones de pràctiques agràries*. DARP, 2000.

CUSTÒDIA DEL TERRITORI EN L'ÀMBIT FLUVIAL 32



La custòdia del territori és una estratègia de conservació dels valors del territori que és aplicable en indrets ben diversos, i un dels àmbits en què l'any 2008 pren més rellevància és el dels rius. Aquest impuls de la custòdia fluvial ha estat acompanyat d'un conveni de col·laboració entre l'Agència Catalana de l'Aigua i la Xarxa de Custòdia del Territori per dur a terme accions coordinades sobre els àmbits aquàtics de Catalunya. En el marc d'aquest conveni, es dóna suport a cinc accions de custòdia fluvial en diversos indrets de Catalunya, i s'edita una publicació sobre la custòdia del territori i la Directiva marc de l'aigua.

La custòdia del territori és un conjunt d'instruments per implicar els propietaris i usuaris en la protecció d'indrets amb valors naturals i paisatgístics. Per aconseguir-ho, es promouen acords i mecanismes de col·laboració contínua entre propietaris, entitats de custòdia i altres agents públics i privats. La custòdia del territori té una llarga tradició, especialment en el món anglosaxó, i a Catalunya s'ha anat desenvolupant des de final dels anys noranta. A casa nostra, una gran part de les entitats de custòdia i d'altres organitzacions interessades en aquesta estratègia de conservació s'apleguen sota el paraigua de la Xarxa de Custòdia del Territori (XCT) [2007:200], constituïda l'any 2003 i que tenia 145 membres a final del 2008.

La custòdia fluvial

La custòdia del territori es pot aplicar en diversos ambients, i un dels més rellevants per la seva importància natural i paisatgística és el fluvial. L'objectiu de la custòdia fluvial és generar la responsabilitat dels usuaris i propietaris vinculats a les zones humides, però també de les administracions competents, per tal de conservar-ne i millorar-ne l'estat ecològic.

Un espai en custòdia fluvial, públic o privat, pot ser gestionat directament (de forma total o compartida) per una sola entitat de custòdia, per més entitats, per un o més òrgans de l'administració pública competent i per persones a tall individual. Es pot fer custòdia fluvial mitjançant acords o convenis de gestió, concessions per a la conservació o per contractes de serveis, entre d'altres. Alguns exemples d'accions i estratègies de custòdia fluvial són la gestió d'espais, les adopcions de riu, la promoció d'àrees protegides i la promoció de tècniques de pesca sostenible.

El 14 d'octubre de 2008 es va constituir, en el si de la XCT, el Grup de Treball de Custòdia Fluvial, per a l'impuls i desenvolupament de la custòdia fluvial a Catalunya. El grup de treball va néixer amb els objectius de fomentar el treball en xarxa entre les entitats de custòdia que centren la seva tasca en el medi fluvial, d'impulsar la custòdia en entorns fluvials, i de difondre les iniciatives de custòdia fluvial a Catalunya.

La Generalitat de Catalunya aposta per la custòdia del territori

El Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) dóna suport regular a la XCT des del 2003, i l'any 2008 es va significar per la consolidació d'aquest suport. En el marc del Congrés de la Unió per a la Conservació de la Natura que es va celebrar a Barcelona el mes d'octubre, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Francesc Baltasar, i la presidenta de la XCT, Cristina Sánchez, van signar un conveni per crear la Comissió per al Desenvolupament de la Custòdia del Territori a Catalunya. Aquesta comissió inicialment havia d'estar formada per representants del DMAH i de la XCT, però estava prevista la incorporació immediata de representants d'altres departaments de la Generalitat amb competències afins. Les funcions de la Comissió serien la proposta de línies d'actuació i col·laboració governamental en matèria de custòdia, la proposta de mesures d'incentivació fiscal, l'impuls de comissions tècniques de treball, i la difusió i el seguiment dels plans d'actuació en polítiques de custòdia del territori.

Per la seva banda, l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) va mantenir una potent línia de col·laboració amb ens locals i entitats de custòdia per a la recuperació d'espais fluvials. Una de les principals actuacions va ser atorgar 1,5 MEUR en subvencions per recuperar prop de trenta espais fluvials.

A més, l'ACA estava desenvolupant des del 2007 un conveni de col·laboració amb la XCT per a la contribució de la custòdia del territori en la protecció, gestió, conservació i recuperació de les masses d'aigua de Catalunya. Un dels eixos d'aquest conveni era un programa de custòdia fluvial per donar suport a iniciatives de custòdia en finques privades. L'any 2007, el programa ja havia donat suport a tres iniciatives.

La XCT i l'ACA van organitzar el 28 de novembre a Tortosa el segon seminari sobre conservació i custòdia de l'entorn fluvial privat, que servia per presentar els resultats del conveni al llarg del 2008. El primer seminari havia tingut lloc a final del 2007 a la seu del DMAH a Barcelona. En el seminari de Tortosa es va presentar el Grup de Treball de Custòdia Fluvial i també el llibre *Confluint en la cura de l'aigua*, elaborat per l'ACA amb el suport de la XCT. Aquesta publicació valora les oportunitats que presenta la custòdia del territori per contribuir al compliment dels objectius de la Directiva marc de l'aigua, i inclou un apartat pràctic amb consells per a les entitats que volen dur a terme accions de custòdia en l'àmbit de l'aigua.

El programa de custòdia fluvial, del Ter a l'Ebre

Durant el seminari també es van presentar les iniciatives que havien gaudit del suport de la XCT i l'ACA durant tot l'any, en el marc del programa de custòdia fluvial. De les disset propostes que s'havien presentat a la convocatòria anual, se'n van seleccionar cinc, tres de les quals s'ubicaven a la comarca d'Osona, i les altres dues a les Terres de l'Ebre.

El Centre d'Estudis dels Rius Mediterranis, vinculat al Museu Industrial del Ter, duu a terme des de fa anys iniciatives de custòdia en diversos indrets d'Osona, i l'any 2008 va rebre suport per al desenvolupament d'acords i actuacions de custòdia fluvial al riu Ter, des de la finca de Conanglell (les Masies de Voltregà) fins al meandre del Gelabert (Manlleu). Aquesta iniciativa tenia l'interès de lligar diverses iniciatives de custòdia al llarg del curs del Ter a Osona.

A la mateixa comarca, el Grup de Naturalistes d'Osona, la delegació comarcal de la Institució Catalana d'Història Natural

Reserva natural privada del torrent i pantà de Garet (Lluçà, el Lluçanès).
Foto: Centre d'Estudis dels Rius Mediterranis – Museu Industrial del Ter

(ICHN), va endegar la recuperació dels ambients aquàtics de la roureda del Llopart, a Sant Julià de Vilatorta. La roureda del Llopart és una finca de propietat privada amb un elevat interès natural i paisatgístic, ja que es tracta de les darreres rouredes de grans dimensions que resten a la plana de Vic.

L'Associació Hàbitats, una entitat que promou el voluntariat ambiental mitjançant el Projecte Rius, va rebre suport per al projecte d'adopció de la riera de Martinet (Vallès Oriental i Osona). L'adopció de rius és una modalitat de custòdia del territori en la qual grups de voluntaris assumeixen un compromís per conservar i millorar de forma exhaustiva el riu i el seu entorn tot aplicant-hi diferents actuacions, en coordinació amb el Projecte Rius i les administracions implicades.

Finalment, el programa de custòdia fluvial també va acompanyar un projecte de recuperació del bosc de ribera i conservació paisatgística al meandre del riu Ebre a Flix, impulsat pel Grup de Natura Freixe, i també un programa de custòdia per al bosc de ribera del delta de l'Ebre, una iniciativa de Seo/BirdLife.

Més de 600 persones "fan dissabte" en dinou trams de riu de Catalunya

El 7 de juny es va dur a terme una nova edició del "Fem dissabte!", un acte de neteja col·lectiva en divuit trams de riu de Catalunya. La iniciativa va ser impulsada pel Projecte Rius, i va rebre el suport de diverses entitats de custòdia de Catalunya. Aquests actes, d'un to participatiu i alhora reivindicatiu, pretenien mostrar la necessitat de conservar el bon estat ecològic dels rius i la responsabilitat de la ciutadania i les administracions per mantenir i preservar els rius i rieres.

"Fem dissabte!" es va fer a Alella, Amer, Barberà del Vallès, Castellbisbal, Corbins, Dosrius, Granollers, Martorell, les Masies de Voltregà, Montcada i Reixac, Navàs, Ribera d'Ondara, Sabadell, Salt, Santa Coloma de Farners, Santa Maria de Palautordera, Sant Antoni de Vilamajor, Sant Hilari Sacalm i Tarragona.

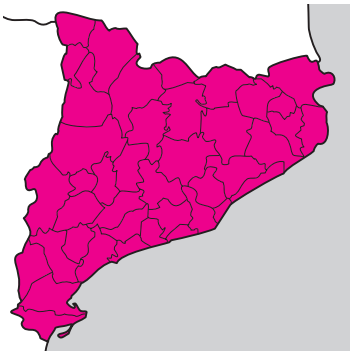
La custòdia del territori en l'àmbit fluvial acabava l'any amb diversos projectes endegats arreu del territori, i amb la perspectiva d'augmentar la seva incidència sobre l'estat dels rius, gràcies als convenis institucionals i la constitució del Grup de Treball de Custòdia Fluvial.

XSR-X3EA

Més informació

www.custodiaterritori.org
www.custodiaterritori.org/aigua.php
www.custodiafluvialxct.org
www.mitmanlleu.org/index.php?/mit/centre_d_estudis_dels_rius_mediterranis
www.projecterius.org
www.seo.org
www.tinet.org/~freixe
http://ichnosona.iec.cat
Sabaté, X. (coord.) *Confluint en la cura de l'aigua. Reflexions sobre l'encaix entre la custòdia del territori i la Directiva Marc de l'Aigua a Catalunya,* Agència Catalana de l'Aigua i Xarxa de Custòdia del Territori, 60 pàgines, 2008.

DECRET PER A LA IMPLANTACIÓ DE PARCS EÒLICS I INSTAL·LACIONS FOTOVOLTAIQUES 33



Després de l'aprovació o promulgació d'altres decrets relacionats amb les energies renovables durant els darrers anys, l'agost del 2008 la Generalitat sotmet a informació pública un decret per regular la instal·lació de parcs eòlics i solars, promoure aquestes energies i afavorir el seu encaix en el territori des del punt de vista ambiental i paisatgístic. Diversos grups empresarials i ecologistes presenten al·legacions al decret en considerar-lo un fre al desenvolupament de les energies renovables, mentre que altres creuen que és perjudicial per al paisatge i l'agricultura.

Antecedents | 2007:114

L'any 2002 el Govern de la Generalitat havia aprovat el Decret 174/2002, regulador de la implantació de l'energia eòlica a Catalunya. Aquest decret va comportar la realització del MAPA D'IMPLANTACIÓ AMBIENTAL DE L'ENERGIA EÒLICA A CATALUNYA [2005:38], en el qual s'establia la zonificació del país segons la seva idoneïtat o no, des del punt de vista ambiental, per a la instal·lació de parcs eòlics. L'aprovació, el 2005, del PLA DE L'ENERGIA DE CATALUNYA 2006-2015 [2005:120], pretenia impulsar les energies renovables i marcava els objectius energètics a assolir durant aquest període. El pla preveia arribar a la producció de 3.500 MW d'energia eòlica el 2015, als 1.250.000 m^2 de captadors d'energia solar tèrmica i als 100 MW de potència instal·lats d'energia solar fotovoltaica.

L'agost del 2006 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va sotmetre a informació pública el Projecte de decret sobre regulació de la ubicació de sistemes de captació d'energia solar fotovoltaica instal·lats directament sobre el terreny amb connexió a la xarxa elèctrica. Diversos grups ecologistes i empresarials hi van presentar al·legacions, majoritàriament per considerar-lo massa restrictiu i un impediment al creixement de les energies renovables.

La Generalitat enllesteix el projecte de decret

El 2007 el Govern va anunciar que estava preparant el Decret regulador del procediment administratiu aplicable per a la implantació de parcs eòlics i instal·lacions fotovoltaiques a Catalunya. Aquest nou decret, a part d'unir en un sol text algunes de les mesures relacionades amb els dos tipus d'energia ja descrites ens els anterior decrets o projectes, era més ampli i detallava els procediments administratius. El 25 d'agost de 2008, el Departament d'Economia i Finances va sotmetre a informació pública el projecte d'aquest decret, un dels objectius del qual era establir els requisits i els criteris energètics, ambientals, urbanístics i paisatgístics per a la instal·lació de parcs eòlics. En el cas de l'energia solar fotovoltaica sobre terreny, a més, s'hi especificava la voluntat d'avançar cap els objectius establerts en el Pla d'energia de Catalunya, 2006-2015. Finalment també pretenia definir el procediment administratiu d'ambdós casos, integrant els diversos tràmits previstos a la normativa.

Entenent per parc eòlic (CENTRALS EÒLIQUES. INTRODUCCIÓ [2007:36]) el que té un mínim de cinc aerogeneradors i una potència total superior a 10 MW, el decret s'aplicaria a aquells parcs acollits al règim especial (afavorits pel govern per motius ambientals) d'una potència instal·lada igual o inferior a 50 MW, i als parcs acollits al règim ordinari sense límit de potència. Amb relació a les instal·lacions fotovoltaiques, el decret regularia aquelles que tinguessin una potència superior a 100 kW instal·lades directament sobre el terreny, connectades a la xarxa elèctrica, i que responguessin a una única finalitat de generar energia elèctrica. Així, per exemple, les centrals solars de menor potència, les ubicades sobre teulades o les que s'utilitzen per consum propi, no estarien afectades per aquest decret.

Una de les novetats del projecte de decret era l'establiment de zones de desenvolupament prioritari (ZDP) per a parcs eòlics: àrees qualificades com a compatibles segons el Mapa d'implantació de l'energia eòlica i que, a més, disposen d'un recurs eòlic suficient, capacitat i punt d'evacuació de l'energia elèctrica produïda i viabilitat urbanística i paisatgística. Seria en aquestes àrees on es podrien ubicar els parcs eòlics, mentre que, fora d'aquestes, només es podrien construir les petites instal·lacions eòliques no regulades pel decret, sempre que se situessin a una distància de més de 2 km respecte d'una altra instal·lació d'aquest tipus.

Pel que fa als parcs solars, el decret en permetria la instal·lació preferentment en sòls qualificats com a industrials o com a sistemes urbanístics. En sòls no urbanitzables i que no estiguessin protegits pel PEIN i la XARXA NATURA 2000 [2006:199], seria possible instal·lar-hi parcs solars sempre que complissin un dels requisits següents: que els terrenys es trobessin en sòls degradats per activitats anteriors, que fossin contigus en edificacions agràries (en aquest cas podrien ocupar fins a 3 ha), contigus a sòl industrial existent (màxim de 6 ha), o que fossin espais considerats idonis per un pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) o un pla especial urbanístic promogut per la Generalitat. En aquest cas podrien superar les 6 ha si són d'interès estratègic i incorporen tecnologia avançada i R+D+I en l'àmbit de les tecnologies fotovoltaiques.

El projecte de decret també especificava que els elements necessaris per al funcionament dels parcs solars, com inversors o elements de control, s'haurien d'agrupar preferentment a prop d'edificacions existents, que el cablejat interior hauria de ser soterrat i que caldria evitar l'obertura de noves vies d'accés i l'ocupació de sòl agrari de qualitat. Un cop finalitzada l'activitat, seria obligat desmantellar els equips i retornar els terrenys al seu estat original.

Crítiques al decret en ser considerat massa restrictiu

Durant els dos mesos següents, i després d'una pròrroga en el període d'informació pública, el projecte de decret va rebre nombroses al·legacions. La majoria criticaven el projecte en considerar-lo massa restrictiu i posar entrebancs al desenvolupament de les energies renovables, repetint el procés consegüent al projecte de decret del 2006.

Des de la secció catalana de l'Associació Europea per les Energies Renovables (EUROSOLAR), es va posar de manifest l'ús històric de les energies renovables, els beneficis econòmics addicionals que podria comportar per a la pagesia, la netedat de l'energia solar o la compatibilitat d'aquesta amb els espais naturals (fins i tot els

protegits). També criticaven l'ús reiterat del concepte "impacte sobre el paisatge", sent el paisatge un concepte molt subjectiu i entès sovint com un valor de consum per a les persones que viuen a ciutat, i no pas un valor d'ús per a les persones que viuen de l'aprofitament sostenible dels sistemes naturals.

D'altra banda, EUROSOLAR considerava que sotmetre a informació pública un projecte de decret sense haver establert cap diàleg previ amb els sectors implicats manifestava una voluntat d'entorpir la participació pública en la presa de decisions que afectin el medi ambient. A més, criticaven que es posessin impediments al desenvolupament de les energies renovables, tot i que la Unió Europea (UE) hagués dictaminat que s'havien de reduir els obstacles a aquestes energies. En una línia semblant, opinaven que Catalunya no estava contribuint a assolir el 12% de demanda provinent de fonts d'energia renovable, exigit per la llei espanyola 54/1997 del sector elèctric.

Tanquem les Nuclears-Coordinadora per una Nova Cultura de l'Energia criticava que es donés prioritat a l'impacte visual per sobre de l'impacte ambiental (també el de les energies brutes que substituirien). Greenpeace, el Grup de Científics i Tècnics per a un Futur no Nuclear i Ecologistes en Acció van emetre un comunicat amb què donaven suport a aquestes tesis.

Des de l'Associació Eòlica de Catalunya (EOLICCAT) van opinar que el projecte de decret no permetia assolir l'objectiu de 3.500 MW eòlics el 2015, fixat en el pla de l'energia, sinó que tan sols permetria arribar a 2.700. També van considerar que les ZDP crearien indecisió sobre la vigència del mapa eòlic del 2004. El sindicat Comissions Obreres (CC.OO.) va presentar unes al·legacions semblants, i afegien que el procediment i els tràmit administratius eren massa complexos i que calia simplificar-los i abreujar els terminis per promoure aquestes energies.

Altres crítiques i consideracions

El Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible (CADS) va considerar positiva la unificació dels tràmits administratius relacionats amb energia, medi ambient i paisatge, així com la incorporació de criteris paisatgístics, si bé calia concretar-los més. Per contra, opinava que calia no obviar les petites instal·lacions que, per la seva extensió o potència, no eren afectades pel decret, ja que, segons el CADS, eren de gran importància i molt favorables, o que, a causa de les condicions econòmiques del procés d'adjudicació, les petites o mitjanes empreses tindrien dificultats per competir-hi i que, en canvi, calia promoure el sector de les renovables. El Consell va criticar la participació tan poc significativa dels ens locals en la definició i l'autorització de les ZPD, així com en la planificació urbanística.

En canvi, el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) va fer una lectura contrària del decret, en considerar que suposava un nou impuls a la massificació de parcs eòlics i solars en zones rurals i forestals. Segons aquesta organització, s'hauria de fomentar molt més la ubicació d'instal·lacions solars i eòliques en àmbits urbans i industrials i no pas en terrenys allunyats dels punts de consum i amb valor natural i paisatgístic.

Unió de Pagesos (UP) va mostrar una opinió semblant i va reclamar que, en el cas que s'haguessin d'instal·lar plaques sobre el terreny, es fes en els terrenys de menys valor agrari i que la dimensió màxima fos de 0,5 ha i no de 3 ha, com preveia el projecte. També van qüestionar la declaració d'utilitat pública de les centrals d'energies renovables i van proposar un acord de lloguer entre les parts com a millor opció.

En acabar l'any, les al·legacions estaven rebent resposta i el decret continuava pendent d'aprovar.

PHE-X3EA

Més informació

www.gencat.cat/economia/ambits/energia_mines/energia/pla_energia/index.html

DIPÒSIT SUBMARÍ DE GAS I PLANTA DE TRACTAMENT A ALCANAR I VINARÒS 34

El mes de maig el Govern espanyol aprova la concessió del magatzem submarí de gas a Escal UGS. Després d'aquest pas l'executiu valencià decideix donar suport al projecte malgrat les seves reticències inicials. Així mateix, l'Ajuntament de Vinaròs signa un conveni d'idoneïtat urbanística amb l'empresa per lliurar les llicències d'obres tan bon punt disposin de la declaració d'impacte ambiental. L'oposició al projecte continua per part de la Plataforma Ciutadana en Defensa de les Terres del Sénia i els ajuntaments d'Alcanar, Ulldecona i la Sénia que presenten al·legacions tant al projecte del dipòsit submarí i a la seva DIA com a l'autorització ambiental de la planta terrestre.

Antecedents | 2007:53

L'agost del 2007 es posava a informació pública el denominat Projecte Castor, format per un dipòsit de gas submarí i una planta de tractament terrestre al terme de Vinaròs (el Baix Maestrat) però a tan sols 2 km del poble d'Alcanar (el Montsià). Al cap de pocs dies es constituïa la Plataforma Ciutadana en Defensa de les Terres del Sénia (PCDTS) per oposar-se a la instal·lació, mentre que el consistori canareu també s'hi mostrava en contra. L'Ajuntament de Vinaròs primer va semblar que s'hi oposava, però ràpidament va variar la seva posició. Aquest fet es va reforçar amb la possibilitat de canviar la ubicació de la planta terrestre 6 km cap a l'interior del mateix terme. Amb la nova proposta sobre la taula el Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç (MITYC) va anunciar a final de novembre que la concessió del Castor a l'empresa Escal UGS "era qüestió de setmanes".

Aproven la concessió d'explotació

A mitjan gener del 2008 el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) de la Generalitat de Catalunya va emetre un informe sobre el Castor en el qual recomanava a l'empresa sol·licitar un informe geològic, tenir en compte mesures correctores per no afectar els valors màxims de contaminació atmosfèrica, acústica i lluminosa a les poblacions d'Alcanar i Ulldecona i també instal·lar la planta en sòl industrial i no agrícola. Des de la PCDTS es va valorar molt positivament el document, ja que "recollia molts dels seus arguments", segons paraules del seu portaveu Joan Ferrando.

Al cap d'un mes l'Ajuntament de la Sénia aprovava una moció contra la nova ubicació de la planta terrestre amb l'única oposició del Partit Popular (PP). Precisament els Populars van votar a les Corts valencianes en contra d'una proposició del Compromís pel País Valencià (CPV) per renunciar al Castor. L'alcalde d'Alcanar, Alfons Montserrat (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), va lamentar que en aquest tema el PP coincidís amb el Partido Socialista Obrero Español (PSOE), que a través del MITYC, era un dels seus màxims avaladors.

El 16 de maig el Govern espanyol va aprovar el decret que atorga la concessió del magatzem submarí de gas a Escal UGS. L'autorització, que no afectava la planta terrestre, permetria duplicar la capacitat d'emmagatzematge de gas de l'Estat espanyol i la creació de mil llocs de treball per la seva construcció i de cent més per l'operació. La inversió estimada superava els 1.000 MEUR. Al cap de pocs dies es van reunir a Castelló representants de l'empresa i de les diverses administracions implicades. Segons el representant d'Escal UGS el conjunt del Programa Castor podria ser operatiu l'any 2012. Tanmateix, a banda de l'autorització per a la instal·lació terrestre, el procés encara estava pendent de les declaracions d'impacte ambiental (DIA) tant del Ministeri de Medi Ambient i del Medi Rural i Marí (MARM) com de la Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge (CMAAUH) de la Generalitat Valenciana. Precisament l'executiu valencià va expressar per primera vegada el seu suport explícit al projecte, al qual havia mostrat inicialment reticències –fins i tot havia proposat que s'instal·lés al Principat.

La definició de la posició de l'executiu de Francisco Camps (PP) va generar reaccions a Vinaròs. El regidor i diputat autonòmic popular, Mariano Castejón, va afirmar que calia donar suport al Castor –tot i que fins al moment la secció local s'hi havia mostrat contrària– perquè es tractava d'un "projecte estratègic i d'interès nacional". El regidor d'Urbanisme, Javier Balada (Partit Vinaròs Independent, PVI), va destacar "tant el nombre de llocs de treball com la gran inversió que suposaria". En canvi, el Bloc Nacionalista Valencià (BNV) mantenia la seva negativa i lamentava que tirés endavant "per desgràcia de tots els vinarossencs".

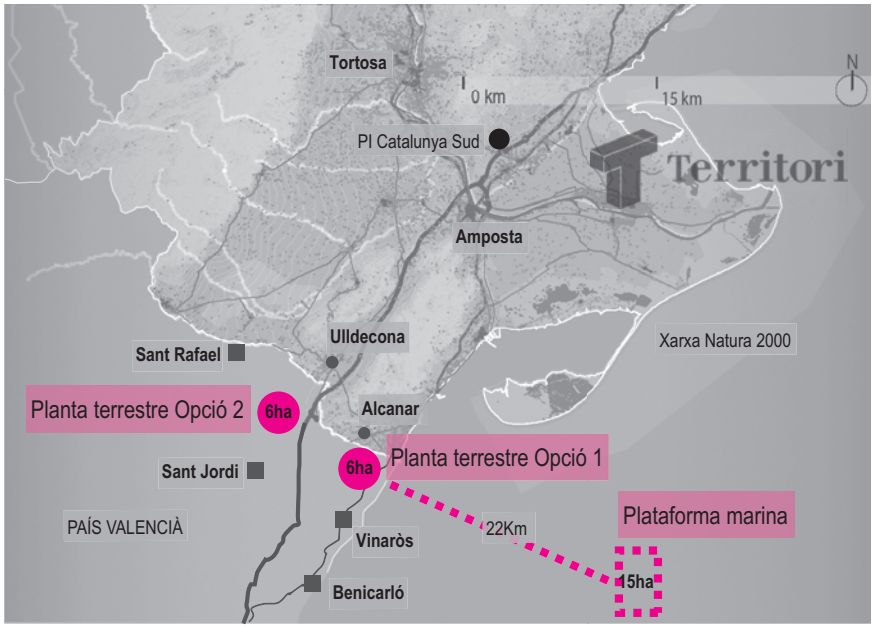
El 26 de maig l'Ajuntament de la capital del Baix Maestrat va signar amb Escal UGS un conveni "d'idoneïtat urbanística". El document suposa el compromís del consistori per atorgar la llicència d'obres per a la planta terrestre quan disposés de les autoritzacions i les corresponents DIA. L'Ajuntament d'Alcanar va lamentar l'acord i va criticar la concessió del magatzem submarí. En aquest mateix sentit es va expressar la PCDTS que considerava que el Govern espanyol "continuava la seva política de marginació" per convertir aquell territori "en la deixalleria de l'Estat".

Dies després una delegació del consistori canareu, encapçalada per l'alcalde Alfons Montserrat, es van entrevista amb el subdirector general d'Hidrocarburs, Juan Guia, per lamentar la poca informació del procés. L'alt càrrec del MITYC es va comprometre a millorar la situació en l'elaboració de la DIA però el batlle d'Alcanar va mostrar el seu escepticisme.

L'11 de juny el ple municipal de Vinaròs aprovava amb els vots del Partit Socialista del País Valencià (PSPV) i el PVI, el conveni d'idoneïtat urbanística. Al llarg de la sessió membres de la PCDTS van cridar i van mostrar pancartes contràries al Castor. Pocs dies després es feia públic que la planta de Dragados Offshore de Puerto Real (Cadis) seria l'encarregada de construir les instal·lacions marines del dipòsit de gas.

Noves mobilitzacions mentre el projecte avança

El 28 de juny la PCDTS va organitzar una manifestació, la primera a Vinaròs, que va reunir 1.500 persones. Els manifestants van criticar la concessió del magatzem submarí així com el conveni firmat per l'alcalde, Jordi Romeu (PSPV), amb l'empresa Escal UGS. En el manifest es va destacar la manca de transparència del procés i dels possibles efectes sobre la salut i la qualitat de vida i els sectors turístics, agrícola i de la pesca.



Precisament el 8 de juliol l'empresa de gas va firmar un conveni amb la confraria de pescadors de Vinaròs segons el qual s'establien compensacions per la disminució de captures durant el procés de construcció del dipòsit. A més, Escal UGS pagaria els pescadors per fer tasques de suport i vigilància. El president de l'empresa, Recaredo del Potro, va aclarir que el Castor "en cap cas deterioraria els recursos pesquers, però sí que obligaria a tancar una zona de mitja milla de radi mentre es construís".

A final d'agost, la Plataforma feia balanç d'un any de lluita amb "sentiments contradictoris" a causa de la gran força a Alcanar però amb un suport polític "de més a menys" a causa de les "pressions de les cúpules" i de l'empresa. Pocs dies abans s'havia anunciat el desenvolupament d'un polígon d'indústries inflamables a Traiguera (el Baix Maestrat), fet que demostrava, segons la Plataforma, un dels grans temors: que "les Terres de la Sénia es convertissin en un gran complex dedicat a la indústria del gas".

El 17 de setembre el projecte de magatzem submarí sortia a informació pública, conjuntament amb la preceptiva DIA així com l'autorització ambiental integrada per a la planta terrestre. L'alcalde vinarossenc, Jordi Romeu, ho va considerar "molt positiu", ja que permetia "complir els terminis" del projecte. Per altra banda, tant la PCDTS com Iniciativa del País Valencià (IPV) i els ajuntaments d'Alcanar i Ulldecona van anunciar que hi presentarien al·legacions. El consistori canareu denunciava que la DIA no tenia en compte els efectes sobre el territori del Principat: "només recull els impactes al País Valencià", va denunciar l'alcalde Alfons Montserrat, que recordava que la planta se situava a 5 km del nucli urbà. La Plataforma, per la seva banda, va presentar les al·legacions que demanaven la retirada del Castor juntament amb 16.000 signatures contràries al projecte.

A final d'octubre transcendia que el Tribunal Suprem havia admès a tràmit un recurs contenciós administratiu de l'empresa Río Cénia contra el projecte. Segons el seu administrador, Mariano Suñer, no es valoraven prou els efectes del Castor al sector de la citricultura. L'empresari, afectat pel gasoducte que havia d'unir la planta terrestre amb el dipòsit submarí, va negar que el recurs tingués res a veure amb la voluntat de construir un camp de golf en els mateixos terrenys on es preveia ubicar la planta de tractament. Segons Suñer el projecte estava "totalment aturat".

De nou, el 16 de novembre, la Plataforma mobilitzava centenars de persones contra el Castor, amb una caravana de vehicles que es va desplaçar fins al paratge on es volia construir la planta terrestre. A la marxa, convocada també per Jóvens de l'Ebre, es va simular un "enterrament" del projecte. Dies després, el consistori d'Alcanar, en la condició de part interessada, va demanar a la CMAAUH que s'allargués el període d'exposició pública de la sol·licitud d'autorització ambiental de la planta terrestre. L'any finalitzava a l'espera que es resolguessin les al·legacions d'aquest tràmit així com les del projecte i també la DIA del dipòsit submarí.

AUV

Més informació

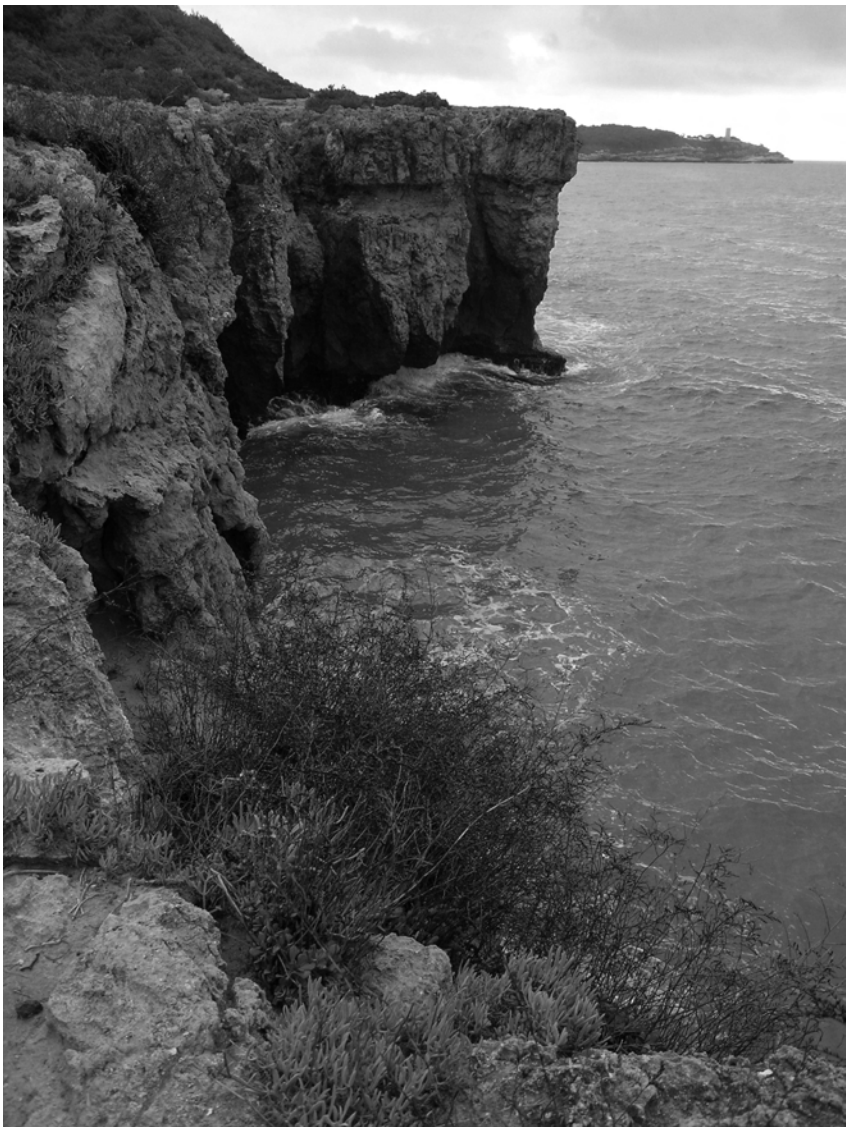
lamarfanta.blogspot.com
plataformapelsenia.blogspot.com
www.alcanar.net
www.vinaros.es

ESPAI D'INTERÈS NATURAL DE LA PUNTA DE LA MÓRA (TARRAGONA) 35

DEPANA inicia els tràmits per declarar l'Espai d'interès natural de Tamarit-punta de la Móra, a Tarragona, com a àrea marina protegida. La protecció d'aquest espai permetria fer front als creixents impactes de la pesca d'arrossegament i de les embarcacions recreatives, i garantiria la conservació d'aquest enclavament de la Costa Daurada. També s'impulsen activitats en la part terrestre de l'espai, dirigides a disminuir l'impacte de la freqüentació, especialment durant els mesos d'estiu.

L'Espai d'interès natural de Tamarit-Punta de la Móra, a llevant del terme municipal de Tarragona, constitueix un dels darrers enclavaments litorals ben conservats de la costa catalana. Forma un conjunt marítimo-terrestre que es troba entre la PLATJA LLARGA DE TARRAGONA [2006:113] i la platja de Tamarit, prop del límit municipal amb Altafulla, i al sud de la línia de ferrocarril entre Barcelona i Tarragona. Té una extensió de 400 ha, 300 de les quals són marines.

L'espai terrestre conserva una representació significativa de biòtops característics del litoral: penya-segats, dunes, boscos mediterranis, i conreus tradicionals d'olivera i garrofer. Els hàbitats de savinar litoral i les comunitats d'ensopegueres endèmiques són únics a Catalunya. A la zona marina destaquen les comunitats de *Cymodocea nodosa,* una fanerògama marina clau per a la biodiversitat de la zona, ja que crea un hàbitat favorable per a una gran diversitat d'espècies: les aigües de la punta de la Móra constitueixen l'hàbitat de més de cent espècies de mol·luscs i una trentena d'espècies d'algues.



Imatge de la punta de la Móra. Foto Valentina Amore

La Lliga per a la defensa del patrimoni natural (DEPANA) va endegar, entre els anys 1998 i 2001, un projecte LIFE de gestió sostenible de l'espai, amb l'objectiu d'establir un marc de protecció per a la punta de la Móra. Un cop finalitzat el projecte europeu, l'entitat va seguir desenvolupant activitats d'estudi, conservació i divulgació d'aquest espai singular. Per exemple, durant els darrers anys grups de voluntaris han dut a terme tasques d'estudi, neteja i divulgació de l'espai, i actuacions de conservació, com l'eradicació d'espècies exòtiques o el tancament de camins secundaris.

L'espai de Tamarit-Punta de la Móra forma part del Pla d'espais d'interès natural (PEIN) des del 1992, i es troba dins la XARXA NATURA 2000 [2006:199] com a lloc d'interès comunitari.

La punta de la Móra, un espai amenaçat

Els ecosistemes terrestres i marins de l'espai estan sotmesos a nombroses pressions. Situat en plena Costa Daurada, l'espai és freqüentat per un gran nombre de persones, algunes de les quals en quad o moto, altres s'hi passegen amb els gossos deslligats o hi acampen durant la nit, la qual cosa implica un impacte per a la fauna i flora terrestre i també un elevat risc d'erosió i d'incendis forestals. Fins i tot, algunes vegades, l'espai ha estat escenari de festes il·legals. Aquests impactes, que s'agreugen durant els mesos d'estiu, van provocar que l'Ajuntament de Tarragona hi reforcés la vigilància durant l'agost, organitzant un operatiu entre diversos cos-

sos policials i els agents rurals per evitar l'acampada, l'encesa de foc i l'accés motoritzat a l'espai.

A la part marina, la principal amenaça és la presència creixent d'embarcacions recreatives, especialment a l'estiu, que quan fondegen malmeten greument les comunitats de fanerògames. També és una amenaça greu l'activitat pesquera amb arrossegament, que tot i ser il·legal, s'ha comprovat que encara és freqüent en aquest espai. La contaminació de les aigües en aquest sector del litoral també perjudica els ecosistemes marins.

Candidatura per esdevenir àrea marina protegida

Davant l'evidència que les figures vigents de protecció de l'espai no aconseguien evitar els impactes que posaven en perill els ecosistemes litorals, DEPANA va endegar a mitjan 2008 els tràmits necessaris per declarar l'espai àrea marina protegida (AMP), d'acord amb la Llei estatal 42/2007, de patrimoni natural i biodiversitat. Aquesta seria la segona AMP de l'Estat espanyol, ja que la primera va ser l'AMP del Cachucho, al mar Cantàbric. A Catalunya ja hi havia altres reserves marines, com la de Ses Negres (Begur) o les Illes Medes (Torroella de Montgrí), declarades per la Generalitat de Catalunya, o la de Masia Blanca, al Vendrell, declarada per l'Estat a partir de la Llei de pesca.

La proposta de declaració de l'AMP de la punta de la Móra s'emmarcava en el Programa de conservació del medi litoral i marí de DEPANA. Altres iniciatives rellevants del programa eren una valoració dels béns i serveis proveïts per dotze espais del litoral català, la creació d'una aula aquàtica a la reserva marina de Masia Blanca, i l'estudi per a la creació d'un corredor d'àrees marines protegides al litoral de la província de Tarragona.

DEPANA va adreçar la sol·licitud de declaració d'AMP al Ministeri de Medi Ambient, Rural i Marí (MMARM) el 30 d'octubre de 2008. La sol·licitud va anar acompanyada d'una proposta d'ordenació de l'espai, un pla de gestió, diversos estudis sobre la biodiversitat i els ecosistemes, i dels resultats i conclusions d'un procés participatiu que va involucrar 61 entitats vinculades a la gestió de l'espai, des de l'Autoritat Portuària de Tarragona fins a les confraries de pescadors, empreses de turisme nàutic i les associacions de veïns de la zona. L'Ajuntament de Tarragona i el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) eren uns dels principals aliats de DEPANA, i els treballs per a la declaració d'AMP també van tenir el suport de la Fundación Biodiversidad, depenent del MMARM.

Marta Grau, cap de programes i projectes de DEPANA i responsable de la iniciativa, va avançar que l'AMP implicaria la protecció efectiva de l'espai, una dotació pressupostària i la creació d'un òrgan gestor. Tot i que, segons Grau, la declaració de l'AMP estava plenament justificada, la decisió definitiva l'havia de prendre el govern de l'Estat després d'un prolongat procés administratiu, que no es preveia que finalitzés abans del 2010.

XSR-X3EA

Més informació

www.depana.org/puntadelamora
www.fundacion-biodiversidad.es
DEPANA (2008). *Punta de la Móra: Çun espai de gran valor al litoral mediterrani.* Barcelona: DEPANA

ESPAI D'INTERÈS NATURAL DE LA RIERA DE PINEDA (PINEDA DE MAR) 36

El 26 de juny l'Ajuntament de Pineda de Mar aprova en sessió plenària la suspensió de la tramitació de llicències urbanístiques a la zona de la vall de la riera de Pineda. Aquest fet suposa un primer pas per a la preservació de l'espai natural que la plataforma Salvem la Vall de la Riera de Pineda reivindicava des de feia set anys. Part de la vall de la riera ja esta protegida pel PDUSC, però el PGOU de Pineda de Mar encara manté una zona urbanitzable no programada al marge dret de la riera de Pineda per sobre de la carretera N-II. El consistori pretén reclassificar l'àmbit a sòl no urbanitzable amb qualificació agrícola i incloure'l al PDUSC com a una única peça.

El municipi de Pineda de Mar s'ubica a la comarca del Maresme i limita amb el mar Mediterrani i els municipis de Calella de Mar, Sant Cebrià de Vallalta, Tordera i Santa Susanna. La superfície del terme és de 10,7 km^2 i el 10% forma part del Parc Natural del Montnegre i el Corredor.

La riera de Pineda neix a Hortsavinyà, municipi de Tordera, al sot de Can Pica. Presenta 17 km^2 de conca hidrogràfica (la tercera més extensa del Maresme, després de la d'Argentona i de la de Vallalta) i recull, al llarg d'11 km de recorregut, les aigües dels vessants marítims de la part de llevant de la serra del Montnegre. La riera creua el municipi de Pineda de Mar de nord-oest a sud i constitueix un dels principals elements estructuradors del paisatge. Al seu pas aplega una xarxa de torrents i altres sistemes de drenatge més petits que contribueixen a crear una plana de sediments molt fèrtil.

La plataforma Salvem la Vall de la Riera de Pineda

La plataforma Salvem la Vall de la Riera de Pineda va sorgir l'any 2001 arran del desenvolupament urbanístic que s'estava duent a terme al municipi de Pineda de Mar i que amenaçava de crear un continu urbà a la plana litoral. El Pla general d'ordenació urbana (PGOU), aprovat el 1992, preveia urbanitzar bona part de la façana litoral i un sector significatiu del marge esquerre de la riera de Pineda. Precisament aquest darrer fet va ser el que va desencadenar el moviment veïnal que acabà donant peu a la Plataforma.

Una de les actuacions més rellevants que preveia el PGOU era el Pla parcial 1 (PP1), que s'havia de desenvolupar entre Poblenou i Pineda-centre. Segons la Plataforma, si a aquesta actuació s'hi afegien els plans parcials veïns, es crearia un nou gran nucli urbà al llarg de la costa per a més de 7.500 habitants, cosa que significaria que els més de tres kilòmetres de façana marítima de Pineda estarien gairebé completament urbanitzats. D'altra banda, també denunciaven que es preveia una zona urbanitzable no programada al marge esquerre de la riera, per sobre de la carretera N-II. Aquesta zona disposava d'una extensió de 27 ha, de les quals 11 tenien la qualificació de sòl industrial i 16 la de sòl residencial, i en urbanitzar-se connectarien amb altres sectors urbans preexistents com els de Pinemar i Can Cornet. En canvi, la riba oposada gaudia de la qualificació urbanística de sòl agrícola.

La plataforma destacava que l'execució de les previsions del PGOU suposava l'aparició de nous assentaments urbans i l'ocupació de bona part de la riba esquerra de la riera de Pineda, amb les conseqüents pressions i expectatives per urbanitzar-ne l'altre riba. També remarcaven la importància de la vall de la riera de Pineda com a espai de vocació agrícola i de transició entre la façana litoral urbanitzada i el Parc Natural del Montnegre i el Corredor, així com la presència d'alguns dels masos més representatius i antics del terme (Can Roig, Can Palau de la Guitarra, la Rectoria Vella, Can Cànoves, Can Serra del Pla, Can Cassola, etc.) o les restes de l'aqüeducte romà i els assentaments ibers i romans.

D'acord amb les amenaces esmentades i tenint en compte el valor històric, cultural i ecològic de l'àmbit, la Plataforma exigia que la vall de la riera de Pineda es protegís totalment, classificant-la com a sòl no urbanitzable, i que s'inclogués en el sistema d'espais protegits del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER [2005:128] (PDUSC). Amb aquest objectiu es recolliren 3.000 signatures de suport.

El primer pas per a la protecció de la vall de la riera de Pineda

Després de set anys de la creació de la Plataforma, l'Ajuntament de Pineda de Mar va aprovar, en la sessió plenària del 26 de juny, la suspensió parcial de la tramitació de llicències urbanístiques a la zona de la vall de la riera de Pineda, que afectava a les 11 ha de sòl industrial no programat. Aquest punt de l'ordre del dia va ser aprovat amb els vots favorables de l'equip de govern –Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC)– i els de Convergència i Unió (CiU) i el regidor no adscrit, mentre que el Partit Popular (PP) i el partit 100xCent per Pineda s'hi van posar en contra.

Segons el consistori, aquest havia de ser un primer pas per preservar definitivament l'espai natural a través de la reclassificació de l'àmbit a sòl no urbanitzable amb qualificació agrícola, i permetre incloure tota la zona al PDUSC com a una única peça. Part de la vall de la riera ja estava protegida pel PDUSC, però el PGOU de Pineda de Mar encara mantenia la zona urbanitzable no programada al nord de la carretera N-II.

La plataforma Salvem la Vall de la Riera de Pineda va valorar molt positivament aquest gest inicial, però va reiterar la necessitat de desclassificar el conjunt de les 27 ha urbanitzables no programades, tal com es recull al Pla d'acció local de l'Agenda 21 aprovat per l'Ajuntament el març del 2005; l'entitat també manifestà la voluntat de continuar denunciant les agressions i usos indeguts a l'àmbit. En aquest sentit, reclamaven el trasllat progressiu de les activitats no agrícoles a fi que l'espai complís realment les funcions que el planejament estipulava per al sòl rústic de tipus agrícola, i esperaven que això acabés revertint en la recuperació de la pràctica agrícola professional al municipi. L'objectiu que plantejaven era conjugar el ric patrimoni natural, històric i cultural amb el paisatge, les explotacions agrícoles i els itineraris d'accés al Parc Natural del Montnegre i el Corredor.

ATD

Més informació

www.pangea.org/salvemlarieradepineda
www.pinedademar.org

37 ESPAI D'INTERÈS NATURAL DE L'ALTA GARROTXA

A final de març l'alcalde de Montagut i Oix es pronuncia a favor de declarar l'Alta Garrotxa com a parc natural, però la resta de municipis implicats hi responen amb fredor. Tot i que el Pla d'espais d'interès natural del 1992 ja recomanava aquesta figura, el projecte mai havia tirat endavant per manca de voluntat política. A mitjan maig, el Departament de Medi Ambient i Habitatge anuncia que comença a redactar el pla especial de protecció de l'espai. D'altra banda, a final d'abril l'Ajuntament de Montagut i Oix desestima la creació d'un cementiri de cendres promogut per l'associació Lasala. Al juliol, el Consorci de l'Alta Garrotxa presenta un sistema de regulació de l'escalada.

L'Alta Garrotxa és una unitat geogràfica d'uns 400 km², ben delimitada, que es troba a cavall de les comarques del Ripollès, la Garrotxa i l'Alt Empordà. L'espai es vertebra a l'entorn d'un conjunt de relleus calcaris molt abruptes, amb nombroses carenes i valls fluvials. Per la seva diversitat i singularitat, és l'espai més important del Prepirineu oriental de llevant.

La situació geogràfica ha condicionat un aïllament relatiu de l'espai, provocat per l'encerclament de muntanyes en una zona fronterera. Això ha permès que s'hi conservi una notable diversitat d'ecosistemes en bon estat –rius, boscos, prats, cingleres, etc.– i l'establiment d'una fauna i d'una flora rica i diversa.

El Pla d'espais d'interès natural (PEIN), aprovat l'any 1992, hi va incloure 32.765 ha de l'Alta Garrotxa, i va recomanar que l'espai es declarés com a parc natural amb algunes reserves naturals a l'interior. Atesa la necessitat urgent d'una regulació específica per a l'espai, i mentre no es disposés del corresponent pla especial de protecció, el desembre del 1995 el Govern de la Generalitat va aprovar definitivament les Normes especials de protecció del medi natural i del paisatge de l'Alta Garrotxa.

D'altra banda, el 15 de desembre de 2000 es va constituir el Consorci per a la Protecció i la Gestió de l'Espai d'Interès Natural (EIN) de l'Alta Garrotxa amb la finalitat de conservar, revalorar i dur a terme una gestió integral de l'espai. Aquesta entitat agrupa els onze municipis amb superfície dins l'EIN,[1] així com els consells comarcals de la Garrotxa, l'Alt Empordà i el Ripollès, la Diputació de Girona i el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), que s'hi va integrar l'any 2006. A més, formen part de la Comissió Executiva del Consorci un representant dels veïns de la zona, un representant dels propietaris de finques rústiques i un representant de la Coordinadora d'Entitats de Defensa de l'Alta Garrotxa (CEDAG), que inclou entitats naturalistes, grups excursionistes i altres col·lectius implicats tradicionalment en el coneixement i la defensa d'aquest territori.

Com que les bases cartogràfiques del PEIN, a escala 1:50.000, no van permetre establir una delimitació prou detallada i precisa de l'espai, el novembre del 2004 es va aprovar definitivament el Pla especial de delimitació de l'Alta Garrotxa. Segons aquest pla, la superfície de l'EIN quedava establerta en 32.875,59 ha.

Finalment, el setembre del 2006 el Govern català va incloure l'EIN de l'Alta Garrotxa (juntament amb el massís de les Salines) dins la Xarxa Natura 2000 [2006:199], sota les categories de lloc d'importància comunitària i zona d'especial protecció per les aus (ZEPA).

Planificació cap al parc natural?

Tot i que el PEIN recomanava que l'Alta Garrotxa es declarés com a parc natural, aquest projecte mai havia tirat endavant per manca de voluntat política, tant dels ajuntaments com del Govern de la Generalitat. Des d'un primer moment es considerava que la declaració tindria més inconvenients que avantatges, ja que es produiria un augment de visitants en un espai que no estava preparat per rebre'n tants.

No obstant això, a final de març del 2008, l'alcalde de Montagut i Oix, Narcís Ribes (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), va manifestar en un article d'opinió que la situació havia canviat i que l'Alta Garrotxa necessitava ser declarada parc natural. Ribes va reconèixer la bona tasca del Consorci i dels ajuntaments, però la considerava insuficient per afrontar alguns reptes de futur i algunes tasques que requerien més recursos i competències legals, com ara la planificació i la disciplina urbanístiques, la compra de grans finques o l'impuls de polítiques sectorials assumides per altres institucions.

Els altres alcaldes de l'Alta Garrotxa van rebre la proposta de Ribes amb fredor. El de Beuda, Josep Riu (ERC), no ho veia malament, tot i que per pronunciar-se reclamava més informació. El de Tortellà, Joaquim Pagès (Independents de Tortellà-PM), va recalcar que el Consorci de l'Alta Garrotxa ja funcionava bé. Esteve Pujol (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), l'alcalde de Camprodon, va dir que es podria estudiar, però que caldria parlar-ne en el si del Consorci. Per la seva banda, l'alcalde de la Vall de Bianya, Albert Busquets (Convergència i Unió, CiU), va assenyalar que calia evitar ser massa restrictius i temia que un parc obligaria a ser-ho.

El copresident del Consorci i alcalde de Sant Joan les Fonts, Joan Espona (CiU), va criticar que Ribes fes la proposta a través dels mitjans de comunicació i no en el plenari o l'executiva del Consorci. Així mateix, va declarar que no veia necessari el parc perquè ja existia un ens de gestió (el Consorci) i perquè a curt termini es disposaria del pla especial de protecció de l'EIN; de fet, Espona comptava que la Generalitat tingués a punt el pla aquell mateix any.

A mitjan maig, el director dels Serveis Territorials de Medi Ambient i Habitatge a Girona, Emili Santos, va assegurar que el pla especial de protecció era una prioritat del DMAH i que durant el 2008 començarien a treballar-hi, en un procés que es podria allargar tres o quatre anys. El compromís del Govern es va produir després que el consell plenari del Consorci demanés formalment a la Generalitat que dotés l'EIN de l'Alta Garrotxa amb un pla especial. El copresident del Consorci i alcalde de Sales de Llierca, Miquel Palomeras (PSC), es va mostrar satisfet amb l'anunci del DMAH i va manifestar que no es podia reclamar un parc natural sense abans disposar del pla especial, si bé en el futur aquesta possibilitat sí que s'hauria de considerar seriosament.

Es regula l'escalada a l'Alta Garrotxa

L'Alta Garrotxa és un espai amb una llarga tradició d'escalada; alhora, és un espai natural protegit amb espècies de fauna amenaçades, sobretot aus rupícoles que crien en sectors de pas dels escaladors. A principi de juliol del 2008, el Consorci de l'Alta Garrotxa va fer pública una llista de 28 sectors d'escalada inclosos dins l'EIN, classificats com a zones lliures per a la pràctica de l'escalada, zones restringides (només s'hi podria escalar del 16 de gener al 14 d'agost) o zones no aptes. Aquesta resolució es va acordar a partir d'un informe del DMAH de juny del 2007 i tenia el vistiplau dels propietaris de les zones afectades i de la Federació d'Entitats Excursionistes de Catalunya (FEEC).

Un cop feta pública la llista, el Consorci va advertir que els agents rurals ja podrien sancionar els possibles infractors. A l'agost, diverses agrupacions d'escaladors, entre les quals hi havia els centres excursionistes d'Olot, Besalú i Banyoles, van demanar al Consorci que deixés sense efecte de manera provisional les restriccions.

A final de desembre, la directora tècnica del Consorci, Inès Carrillo, va anunciar que abans de la Setmana Santa del 2009 s'instal·larien senyals als punts d'accés a les zones d'escalada amb informació sobre la regulació, els motius, les aus presents als indrets i la normativa de l'EIN. Així mateix, s'editaria un tríptic que s'enviaria als centres excursionistes i entitats d'escalada. El Consorci també va informar que estava preparant un informe previ a la redacció i aprovació d'un pla d'usos per regular el descens de barrancs, una altra de les activitats més habituals a l'espai i que també podien comportar impactes sobre els valors naturals.

Un cementiri polèmic

Des de l'any 2005 Lasala, l'Associació per la cura i el desenvolupament de l'ésser humà i el seu medi natural, intentava obtenir autorització administrativa per dur a terme el projecte de la "Vall del Silenci", un cementiri natural on qui ho volgués hi pogués enterrar cendres dels seus difunts. Aquest cementiri se situaria al voltant de l'església de Santa Maria d'Escales, al municipi de Montagut i Oix, dins els límits de l'EIN de l'Alta Garrotxa. Segons els promotors, l'impacte del cementiri en l'entorn seria pràcticament nul atès que, llevat d'una petita estaca, no hi hauria elements distintius dels enterraments.

A l'estiu del 2007 el tècnic d'Urbanisme del consistori va emetre un informe desfavorable al cementiri en considerar que no encaixaria amb les activitats tradicionals de la zona. Malgrat això, a final del juny d'aquell any l'entitat va fer una mena d'inauguració del cementiri, tot i que l'Ajuntament va manifestar que encara no havia decidit si concediria la llicència d'activitats.

Tot i que el consistori no s'havia posicionat clarament a favor o en contra del cementiri, a final de gener del 2008 va treure el projecte a informació pública i paral·lelament va demanar informes a diversos departaments de la Generalitat. A partir de llavors, dues entitats del municipi, Terra Aspra de Montagut i Ovoxo d'Oix, es van mostrar contràries al projecte i van començar una campanya de recollida de signatures. Segons aquestes associacions, el projecte incomplia la Llei d'urbanisme i les Normes especials del sòl no urbanitzable del municipi, i provocaria un impacte sobre el medi a causa de les carreteres, els edificis i els equipaments associats. A aquesta oposició s'hi van afegir 12 entitats més, entre les quals hi havia els centres excursionistes d'Olot, Banyoles, Besalú i Sant Jaume de Llierca i els Amics de l'Alta Garrotxa.

El 25 d'abril, el ple de l'Ajuntament de Montagut i Oix va decidir per majoria absoluta denegar l'autorització al projecte del cementiri. Poc abans del ple, representants de les entitats i partits opositors van lliurar a l'Ajuntament 3.358 signatures de particulars en contra del projecte. L'alcalde, Narcís Ribes, es va fonamentar en els informes de la Generalitat i en el fet que l'activitat no responia a les necessitats socials ni materials del municipi atès que el cementiri municipal ja disposava d'un apartat destinat a les cendres.

Sabotatge a la carretera Cabanelles-Albanyà

El projecte d'asfaltatge del traçat de la pista forestal de 18,3 km entre Albanyà i Cabanelles [2007:29], que circulava per l'interior de l'EIN de l'Alta Garrotxa, havia generat una gran polèmica en anys anteriors. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), executor del projecte, va introduir-hi algunes mesures ambientals per reduir-ne l'impacte. Les obres es van iniciar al començament del 2008 i, pocs dies després, diverses excavadores i camions van aparèixer amb vidres trencats i nombroses rodes rebentades.

XBR-X3EA

Més informació

www.altagarrotxa.org
www.lasala.es
www.valldelsilenci.eu

1 Albanyà, Cabanelles, Maçanet de Cabrenys i Sant Llorenç de la Muga, a l'Alt Empordà; Beuda, la Vall de Bianya, Montagut i Oix, Sales de Llierca, Sant Joan les Fonts i Tortellà, a la Garrotxa; i Camprodon al Ripollès.

38 ESPAI D'INTERÈS NATURAL DE PINYA DE ROSA (BLANES)

Al febrer l'alcalde de Blanes confirma la venda del paratge de Pinya de Rosa per 24 MEUR a un particular. La Generalitat té un termini de tres mesos per a exercir el dret de retracte i igualar l'oferta, però finalment decideix no comprar. Tanmateix, acorda amb l'Ajuntament garantir-ne conjuntament l'accés públic. La plataforma Salvem Pinya de Rosa lamenta que l'administració no hagi adquirit la finca i reclama que se'n creï el consell rector i el pla d'usos. El 8 d'octubre s'aprova una resolució en què el Parlament de Catalunya insta al govern a iniciar de forma immediata la constitució de l'òrgan rector i la redacció del Pla rector d'ús, gestió i protecció del paratge natural.

Antecedents | 2003:45; 2005:56; 2006:53

El municipi de Blanes se situa a l'extrem sud-est de la comarca de la Selva i té una superfície de 1.784 ha. Limita al nord-est amb Lloret de Mar, a l'oest amb els termes de Tordera, Malgrat de Mar i Palafolls, i al sud-est amb la mar Mediterrània.

L'espai natural de Pinya de Rosa es troba dins aquest terme municipal, entre la urbanització de Sant Francesc, Cala Treumal i Santa Cristina, i ocupa 55 ha al llarg de 1.000 m de costa. L'àmbit conté una extensa àrea forestal típica mediterrània, un jardí botànic amb una de les col·leccions de cactus més importants del món i un mas anomenat Masia del Sol.

La creació del Paratge natural d'interès nacional

L'any 1995 l'Ajuntament de Blanes va aprovar un Pla parcial urbanístic (PPU) a la finca de Pinya de Rosa, i el 2002 la promotora Nova Provet 2000 va projectar-ne la construcció de 330 habitatges, un hotel de luxe i un centre comercial. L'actuació va generar un moviment contrari que va acabar constituint aquell mateix any la plataforma ciutadana Salvem Pinya de Rosa. La plataforma va iniciar diverses mobilitzacions que van culminar amb 18.000 firmes recollides en contra de la urbanització. A arrel d'això, l'Ajuntament va aprovar la suspensió cautelar de les llicències urbanístiques que afectaven l'espai i un any més tard el Parlament de Catalunya va aprovar la Llei 25/2003, de 4 de juliol, que declarava la finca Pinya de Rosa com a Paratge natural d'interès nacional (PNIN). Aquesta 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 l'espai i fixava un termini màxim de divuit mesos per aprovar el Pla rector d'ús, gestió i protecció.

El març de 2005 la Generalitat encara no havia desenvolupat el pla d'usos del paratge, i no va ser fins el juny del mateix any que el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va presentar la primera proposta de delimitació de l'espai. El 6 de juliol de 2006 es va publicar al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC) número 4670, el Decret 290/2006 pel qual es delimitava definitivament el PNIN de Pinya de Rosa i es modificava el decret 328/1992, de 14 de desembre, pel qual s'aprovava el Pla d'espais d'interès natural (PEIN). L'espai delimitat contenia una superfície protegida total d'unes 100 ha, que incloïa les 49,29 ha de Pinya de Rosa declarades PNIN i 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 PEIN. L'espai incloïa una part del sud-oest del municipi de Lloret de Mar, als voltants de la urbanització de Santa Marta i la platja de Santa Cristina.

L'Ajuntament de Blanes volia aconseguir que la finca de Pinya de Rosa fos del municipi i amb aquesta intenció el conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal, portava negociant-ne la compra des de feia dos anys. Tanmateix, la propietat negava cap contacte amb l'administració i reclamaven 30 MEUR per la finca.

La compravenda de la finca de Pinya de Rosa

El 25 de febrer de 2008 el regidor d'urbanisme per Convergència i Unió (CiU), Carles Gibert, va anunciar en el ple de l'Ajuntament que els propietaris de la finca Pinya de Rosa pretenien vendre els terrenys, per la quantitat de 24 MEUR, a un ciutadà rus que tenia previst destinar la finca a ús particular. Aquesta quantitat estava molt per sobre de la taxació que n'havia fet el govern català, que l'havia valorat entre 12 i 15 MEUR. Davant d'això, tots els grups municipals van aprovar en el ple una moció d'urgència per a instar a la Generalitat a exercir el dret a tempteig que tenia d'acord amb l'article 5 de la Llei 25/2003. Aquest article determinava que el govern de la Generalitat i l'Ajuntament tenien els drets de tempteig i retracte en totes les transmissions de domini de béns immobles dins el paratge, cosa que significava tenir la opció de compra preferent davant altres ofertes en els tres primers mesos des de la notificació de l'oferta o dins els sis mesos següents a la inscripció de la transmissió en el registre de la propietat.

Després d'uns dies de confusió, durant els que el conseller del DPTOP va negar que s'hagués produït la venda de la finca, l'alcalde de Blanes, Josep Trias, va confirmar que la compravenda del paratge de Pinya de Rosa era un fet, ja que l'escriptura havia entrat en el registre de l'Ajuntament el 20 de febrer. Això impedia que la Generalitat pogués exercir el dret de tempteig i només deixava la possibilitat del dret de retracte, que s'havia de fer efectiu en un termini de tres mesos amb una oferta igual a la de compra, o bé a l'expropiació dels terrenys.

Finalment, una setmana abans que expirés el termini pel dret de retracte (18 de maig), la Generalitat va decidir no comprar la finca ja que no podia igualar l'oferta de 24 MEUR i a més la considerava especulativa i abusiva. Tanmateix, el govern català i l'Ajuntament van acordar conjuntament garantir l'accés públic a l'espai, tot i que els terrenys fossin de propietat privada.

D'altra banda, la plataforma Salvem Pinya de Rosa va lamentar que l'administració hagués incomplert els terminis previstos per adquirir la finca, i va reclamar que se'n garantís la gestió pública i que es creés el consell rector i el pla d'usos, tal i com marcava la llei. Amb aquesta intenció l'entitat va anunciar noves mobilitzacions ciutadanes i va organitzar un debat sobre el futur del paratge, al que van assistir representats de tots els grups polítics excepte del Partit Popular (PP). Aquest acte va servir per a reiterar la importància d'accelerar la redacció del pla d'usos i per a con-

siderar la possibilitat d'expropiar els terrenys com a la darrera opció per aconseguir la titularitat pública de la finca.

Cap al futur òrgan rector

El mes de juny Blanes va acollir les I Jornades Catalanes de Conservació de Flora, i en aquest marc la directora general de Medi Natural del DMAH, Núria Buenaventura, va anunciar que la Generalitat formalitzaria l'òrgan rector del paratge natural Pinya de Rosa abans de les vacances d'estiu. Es pretenia crear un consell rector en el participessin tant els departaments competents com el propietari, experts i representants del municipi de Blanes, del Consell Comarcal de la Selva, i d'entitats ecologistes.

Malgrat tot, els terminis esmentats no es van complir i el 8 d'octubre la Comissió de Medi Ambient i Habitatge del Parlament de Catalunya va aprovar una proposta de resolució sobre el dret de tempteig i el pla rector de la finca Pinya de Rosa, presentada pel Grup Mixt i amb les esmenes del grup parlamentari Partit dels Socialistes de Catalunya - Ciutadans pel Canvi (PSC-CpC), el d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i el d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA). La resolució instava al govern a iniciar de forma immediata la constitució de l'òrgan rector i la redacció del Pla rector d'ús, gestió i protecció del paratge natural, el qual havia de contemplar en els objectius i criteris de gestió els usos tradicionals de l'espai i, particularment, el fet que diversos dels seus paratges haguessin estat històricament d'ús i de gaudir ciutadà. Tanmateix, al final de l'any encara no s'havia fet pública la constitució de cap òrgan rector.

ATD

Més informació

mediambient.gencat.net/cat/el_medi/espais_naturals/pein/pinya_rosa.jsp
pinyaderosa.bloc.cat
www.blanes.net

39 ESPAIS AGROFORESTALS DEL CORREDOR MEDITERRANI

La federació Ecologistes de Catalunya proposa protegir 23 espais agroforestals del corredor mediterrani ubicats entre les serralades litoral i prelitoral catalanes. L'objectiu de la proposta és dotar aquests espais d'uns instruments de protecció territorial i de gestió eficaços que permetin la conservació dels valors ambientals i socials d'aquests espais i que al mateix temps hi permetin l'activitat agrària. La proposta no rep resposta formal per part de la Generalitat, a l'espera de la seva possible integració en els plans territorials parcials que afecten el corredor mediterrani.

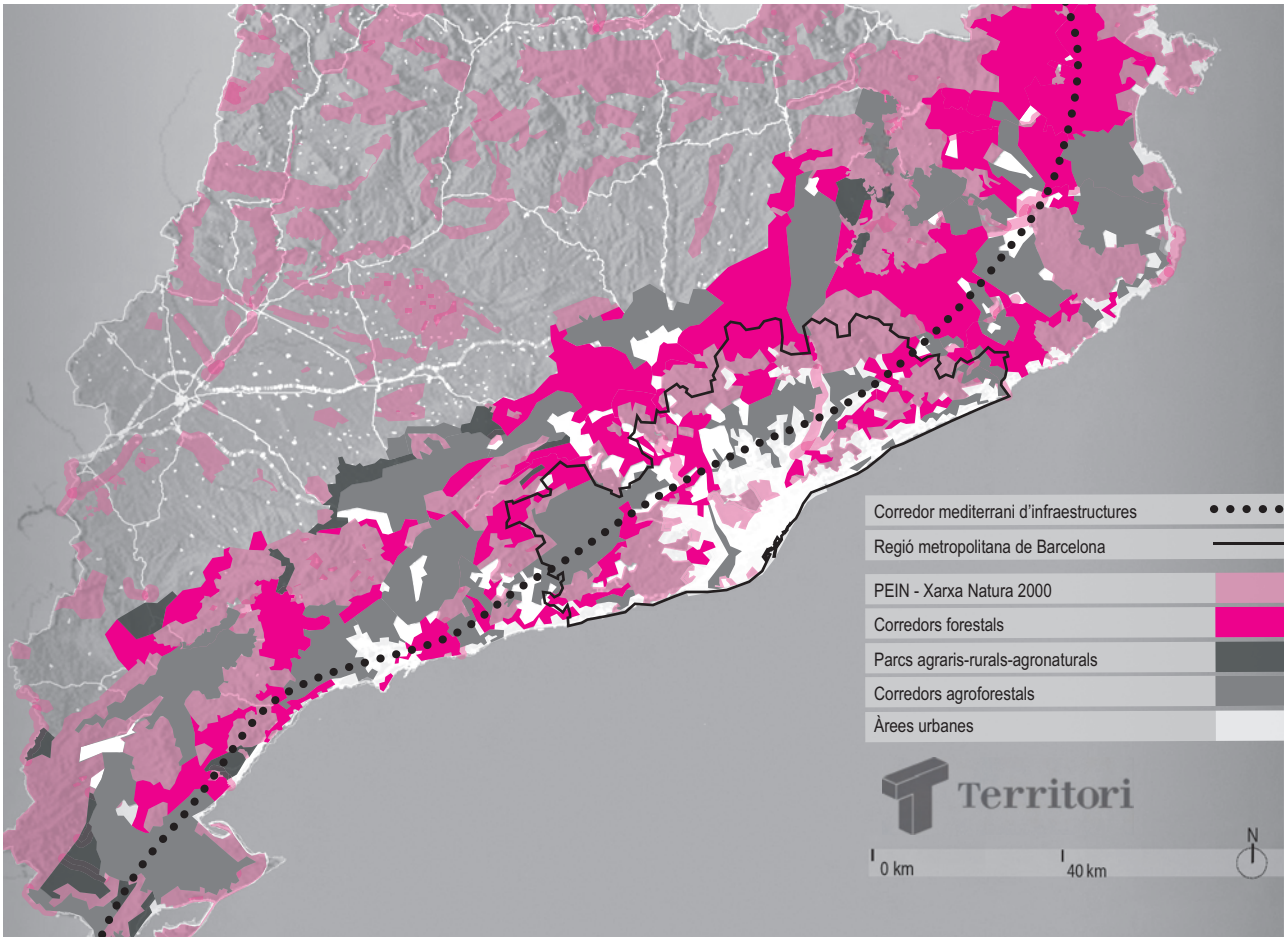
A Catalunya, el concepte de *corredor mediterrani* s'associa als territoris ubicats a la franja litoral i a la depressió prelitoral travessats per un conjunt d'infraestructures viàries i ferroviàries que connecten el sud de la Península amb la resta d'Europa. Però el corredor mediterrani no només és un lloc de pas d'aquestes infraestructures, sinó que es diferencia per tenir un paisatge característic configurat especialment per planes agroforestals.

Proposta d'Ecologistes de Catalunya

En el marc del Congrés de la Unió Internacional per a la Conservació de la Natura (UICN) celebrat el mes d'octubre del 2008 a Barcelona, la federació Ecologistes de Catalunya (EdC) va fer públic un estudi que proposava protegir de manera efectiva aquestes planes agroforestals, concretament 23 espais agroforestals de les planes del corredor mediterrani de Catalunya. La proposta pretenia complementar la protecció que rebien els espais forestals a través del Pla d'espais d'interès natural (PEIN) i la Xarxa Natura 2000 [2006:199] i va comptar amb l'adhesió de més d'una cinquantena d'entitats ecologistes de Catalunya així com de l'organització sindical agrària Assemblea Pagesa.

Després del Congrés, l'EdC va fer arribar la proposta a diferents departaments i instàncies de la Generalitat de Catalunya, com la Direcció General de Medi Natural del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i la Secretaria per la Planificació Territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), i també a organitzacions sindicals agràries com Unió de Pagesos (UP), l'Associació Agrària Joves Agricultors (ASAJA) i Joves Agricultors i Ramaders de Catalunya (JARC).

Durant l'any 2008 aquesta proposta no va rebre cap resposta formal per part de cap



instància de la Generalitat i restava pendent veure com s'integraria als plans territorials que afectaven el corredor mediterrani, com era el cas del Pla territorial parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Els objectius i les demandes de la proposta

La proposta de l'EdC diagnosticava que el corredor mediterrani s'havia convertit en un espai força amenaçat no només pel pas d'infraestructures (AUTOPISTA AP-7 [8], QUART CINTURÓ [10], C-35, N-2, Ferrocarril d'Alta Velocitat, LÍNIA ELÈCTRICA DE MOLT ALTA TENSIÓ [58], entre d'altres), sinó també pel creixement urbanístic i les externalitats d'aquesta ocupació que, segons l'EdC, afecten negativament el paisatge, malmeten la qualitat de vida i acaben afectant la biodiversitat del territori.

Per tal de refer aquesta situació, la proposta pretenia dotar aquests espais d'uns instruments de protecció territorial i de gestió eficaços. Concretament, la proposta tenia per objectius específics: 1) protegir les planes agroforestals dels processos d'ocupació urbanística; 2) constituir l'administració ambiental local dels espais agronaturals; 3) consolidar uns espais agraris que actuïn com a polaritats econòmiques del sector; 4) gestionar les conques hidrogràfiques en els seus àmbits més conflictius; 5) protegir i gestionar els paisatges agronaturals; 6) preservar l'entorn dels espais d'interès natural de les planes; i 7) protegir el conjunt de les serralades Litoral i Prelitoral com a corredors biològics.

L'EdC reclamava que la planificació territorial reconegués els valors dels espais agroforestals de les planes reconeixent-les com a sòls no urbanitzables de protecció especial i sota la figura d'"àmbit" a les Normes d'ordenació territorial dels plans territorials parcials, amb la finalitat de dotar-los de planejament urbanístic de detall, concretament de plans especials urbanístics plurimunicipals per a la delimitació i ordenació de les diferents zones, edificacions i camins.

D'altra banda, l'EdC proposava constituir administracions supramunicipals per a cadascun d'aquests espais sota la figura de parc agrari. Aquests parcs es consolidarien com a àrees mancomunades i estarien gestionats per consorcis supramunicipals amb la implicació dels ajuntaments, dels departaments competents de la Generalitat (Agricultura i Acció Rural, DPTOP), les agrupacions locals dels pagesos i els agents socials del territori.

A l'últim, proposava elaborar plans de desenvolupament i gestió que permetessin assegurar la viabilitat ambiental i econòmica de les explotacions agràries mitjançant l'establiment i l'aplicació d'estratègies de conservació, gestió i intervenció en els espais oberts basades en quatre eixos fonamentals: la defensa del medi ambient i els valors naturals, la promoció de l'activitat agrària, la protecció del patrimoni cultural i arquitectònic, i la promoció de la participació ciutadana.

JRL-X3EA

Més informació

www.ecologistes.cat
www.uicn.es

40 ESTACIÓ D'ESQUÍ I PLANS URBANÍSTICS DE BOÍ-TAÜLL (VALL DE BOÍ)

Per afrontar l'aturada de les obres de l'estació de Vallfosca, arran de la crisi de la seva empresa promotora, Martinsa-Fadesa, responsables de la Generalitat de Catalunya manifesten la seva aposta per la connexió i el treball conjunt de les estacions de Boí-Taüll i Vallfosca. Aquesta connexió no satisfà els responsables de Boí-Taüll, que prefereixen créixer cap a altres sectors. A mitjan novembre es presenta un pla d'ampliació de Boí-Taüll amb un nou telecabina des del pla de l'Ermita fins a una nova base de l'estació per sota de la vigent. D'altra banda, un deute de Nozar, propietària de Boí-Taüll Resort, amb la immobiliària Colonial fa perillar la propietat del complex.

Antecedents | 2004:74; 2005:60

La vall de Boí (Alta Ribagorça) acull el complex Boí-Taüll Resort, format per l'estació d'esquí de Boí-Taüll (550 ha de domini esquiable i 45 km de pistes) i un conjunt residencial i hoteler amb unes 1.200 places d'allotjament al pla de l'Ermita, a 1.600 m d'alçada. El grup immobiliari Nozar SA va comprar l'agost del 2004 la major part de les accions del complex, operació que va ser ben rebuda per l'Ajuntament de la Vall de Boí.

El conseller delegat de Boí-Taüll, Jordi Sabaté, havia considerat que l'estació d'esquí necessitava doblar el domini esquiable per fer competitiu el complex. Per això, poc després d'adquirir-lo, Nozar va encarregar a un equip liderat per l'enginyer de camins Ramon Ganyet l'estudi d'ampliació de l'estació. Els resultats indicaven dos grans àmbits de creixement: cap a l'oest en direcció a la zona de Durro o cap al nord-est en direcció a la zona de Moró i la vall de Rus, aquestes últimes incloses a la zona perifèrica del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici [2007:107].

Les previsions del Pla director d'estacions d'esquí

El maig del 2006 el govern català va aprovar el Pla director de les estacions de muntanya 2006-2011 [2006:117], el qual, entre altres aspectes, fixa els possibles àmbits d'ampliació de les estacions d'esquí. Pel que fa a Boí-Taüll, el Pla plantejava una primera opció de creixement amb una nova gran àrea d'esquí de 1.000 ha a la zona de Durro, tota ella per sobre de la cota 1.800. Segons el Pla, aquesta àrea també era molt adequada per a l'esquí de fons.

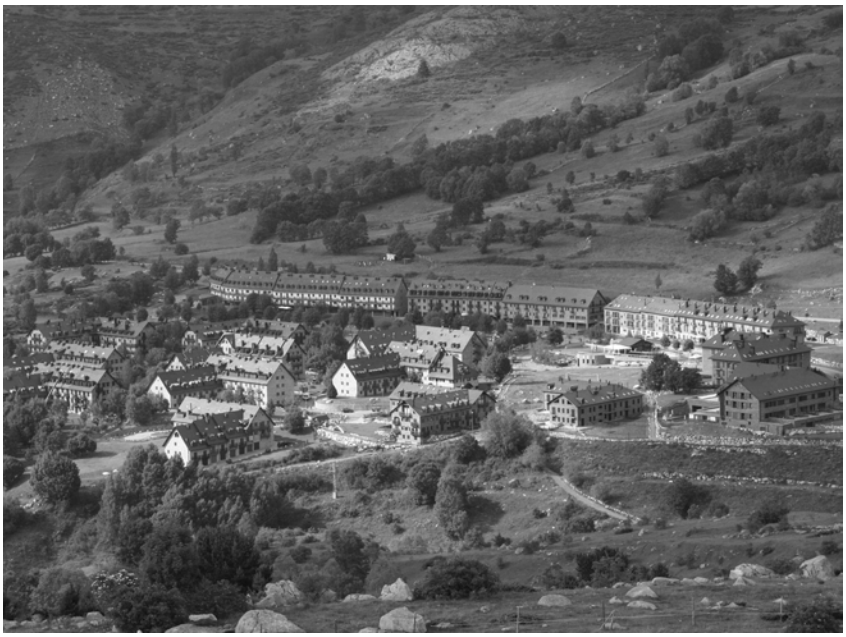
D'altra banda, el Pla preveia el desenvolupament conjunt de les àrees esquiables de Boí-Taüll i de l'estació Vallfosca, en construcció en aquell moment, a través de la part alta de la vall de Manyanet i de la zona de Llevata, la qual cosa donaria lloc a la segona àrea esquiable més gran de Catalunya i a una oferta "altament qualificada i diversificada". Aquesta unió significaria que Boí-Taüll s'ampliaria cap a l'est, afegint-hi una tercera alternativa a les dues proposades per l'estudi de Ramon Ganyet.

Per últim, per resoldre parcialment els problemes d'aparcament de l'estació de Boí-Taüll, el Pla director suggeria un nou telecadira des de Sant Quirc de Taüll, a tocar del pla de l'Ermita, fins al peu de pista vigent fins al moment, situat al pla de Vaques, a 2.020 m.

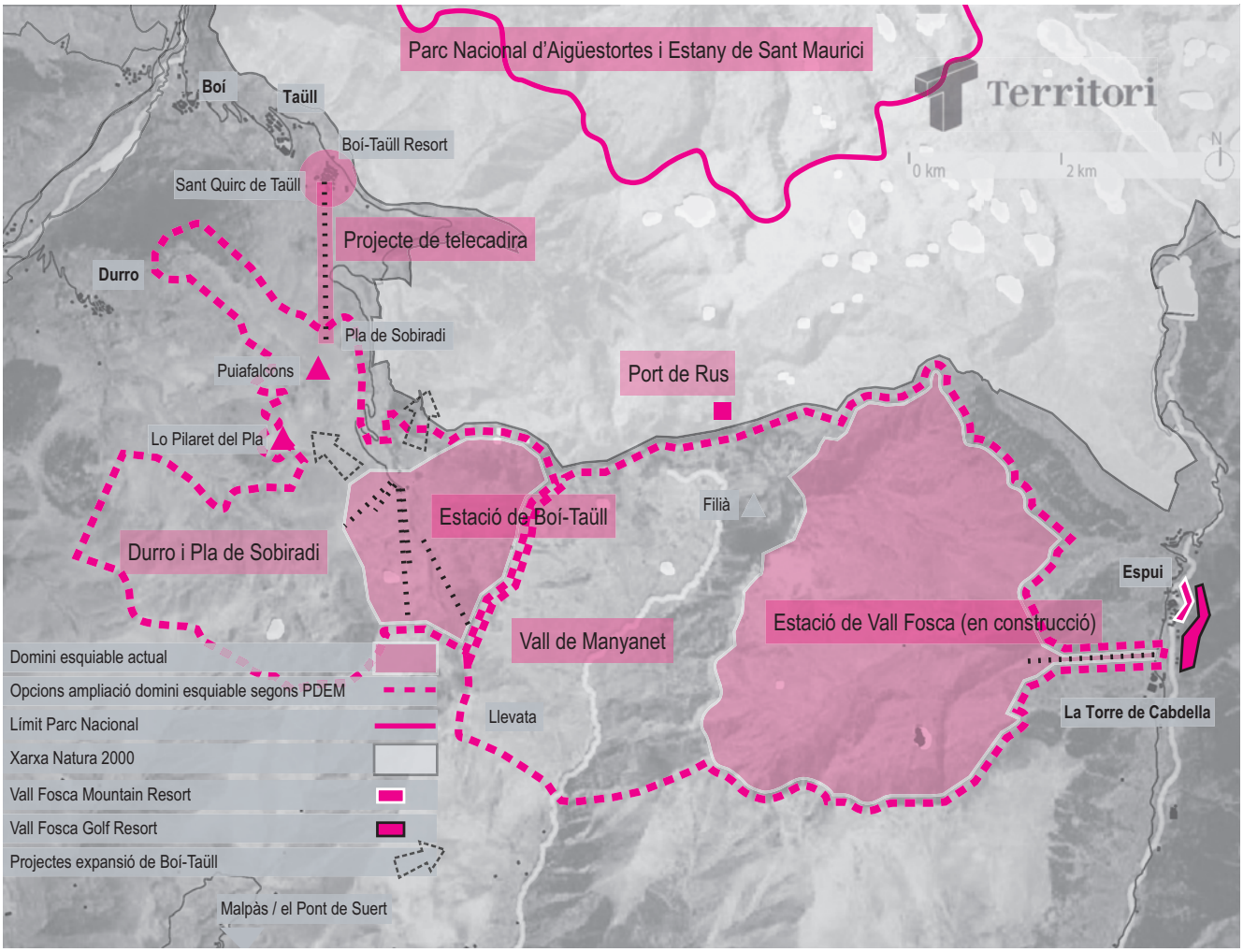
Boí-Taüll, via de rescat del complex de la vall Fosca?

El juliol del 2008 l'empresa promotora de la nova estació de Vallfosca [41], Martinsa-Fadesa, va iniciar una suspensió de pagaments, cosa que va comportar l'aturada de les obres d'aquest complex. Atesa la importància que tenia el projecte per a la comarca del Pallars Jussà, el secretari de Planificació Territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Oriol Nel·lo, va instar les empreses de Boí-Taüll i de Vallfosca a treballar conjuntament per desenvolupar les dues estacions d'esquí. A principi d'octubre, el delegat del Govern de la Generalitat a l'Alt Pirineu i l'Aran, Víctor Orrit, va insistir en la proposta de connectar les dues estacions per tal d'impulsar la nova estació del Pallars Jussà. En aquest sentit, va recordar que el Pla director de les estacions de muntanya preveia línies d'ajuts per a actuacions conjuntes entre estacions d'esquí.

Jordi Sabaté, conseller delegat de Boí-Taüll, va valorar positivament aquestes ofertes de la Generalitat, però va recordar que la prioritat de l'estació no era créixer cap a la vall Fosca sinó fer-ho cap als sectors de Rus i Moró (opció qüestionada per la Generalitat i pels habitants de la vall per la proximitat al Parc Nacional) o bé cap al nord, és a dir, en direcció al pla de Sobiradi i el pla de l'Ermita,



Boí Taüll Resort. Foto Arxiu Territori



una opció concordant amb la proposta d'ampliació cap a Durro.

A mitjan novembre Sabaté va presentar un nou pla d'ampliació de l'estació que traslladava la base de l'estació al pla de Sobiradi, una zona situada a 1.800 m i uns quilòmetres abans d'arribar al pla de Vaques. Aquesta proposta comportaria construir un telecabina des del pla de l'Ermita, a 1.600 m, fins al pla de Sobiradi i noves pistes i remuntadors cap als cims de Puiafalcons i de lo Pilaret del Pla per tal de consolidar 39 km de pistes. Així mateix, Sabaté considerava necessari crear 2.000 noves places hoteleres.

Incertesa sobre un canvi de propietat de Boí-Taüll

Arran d'unes operacions immobiliàries i urbanístiques efectuades el 2007, Nozar va contraure un deute de 135,7 MEUR amb la immobiliària Colonial que vencia el 31 de gener de 2009. Com a garantia Nozar va aportar el complex de Boí-Taüll, de manera que si el grup no tornava la quantitat abans del termini fixat Colonial es convertiria en el nou propietari de l'estació d'esquí i el resort.

Els portaveus de Nozar van assegurar que intentarien pagar el deute, ja que el complex era un actiu important per a l'empresa. A mitjan octubre, Víctor Orrit va avançar que la Generalitat no faria cap oferta per Boí-Taüll atès que els problemes financers de Nozar eren amb altres empreses privades i no amb l'Institut Català de Finances, tal com havia passat amb les altres estacions que havia rescatat la Generalitat.

La junta d'accionistes de Boí-Taüll, controlada en un 98% pel grup Nozar, va aprovar a final d'octubre una ampliació de capital de 8,6 MEUR. El responsable de Boí-Taüll, Jordi Sabaté, va dir que aquesta operació ratificava la confiança del grup en el projecte de l'estació ribagorçana i va desmentir que Luís Nozaleda, propietari de Nozar, tingués la intenció de desprendre's del complex.

A principi de desembre Boí-Taüll va iniciar la temporada d'esquí 2008-2009 amb la incertesa sobre el futur del grup immobiliari Nozar.

XBR-X3EA

Més informació

www.boitaullresort.es
vallboi.ddl.net

41 ESTACIÓ D'ESQUÍ I PLANS URBANÍSTICS DE LA VALL FOSCA (PALLARS JUSSÀ)

L'any 2008 l'execució de les obres del complex d'esquí i muntanya de la vall Fosca queda aturat perquè l'empresa constructora, Matinsa-Fadesa, es presenta al concurs de creditors. El camp de golf està acabat i s'ha de trobar la forma d'inaugurar-lo i gestionar-lo; l'estació d'esquí està a mig construir i només s'estan executant els apartaments de la zona residencial que havia iniciat l'anterior promotor del projecte, Vallfosca Interllacs. Davant l'aturada de les obres, constructora, Ajuntament i Generalitat busquen solucions per a poder continuar un projecte que en opinió d'alguns partits polítics, es considera clau per al desenvolupament local.

Antecedents | 2005:65

La vall Fosca està situada a la part septentrional de la comarca del Pallars Jussà. L'any 2003 es va iniciar el procés per construir un complex turístic i una estació d'esquí al municipi de la Torre de Cabdella que s'havia d'estructurar en tres actuacions bàsiques: una estació d'esquí, un complex residencial i un camp de golf. El domini esquiable de l'estació s'havia d'estendre per la muntanya de Filià, que l'any 1992 havia estat declarada espai natural protegit en el Pla d'espais d'interès natural (PEIN) de la Generalitat. Els motius de protecció havien estat, entre altres, el bon estat dels sistemes naturals, l'absència de degradació, la presència de trenta espècies de plantes endèmiques dels Pirineus i que constituïa el límit meridional de la perdiu blanca. La superfície protegida era de prop de 568 ha, el domini esquiable era de 500 ha, amb 30 km de pistes i capacitat diària per a uns 4.000 esquiadors. El sector residencial s'havia d'articular al voltant del poble d'Espui, amb 900 habitatges, 2.200 places hoteleres, un centre de convencions per a mil persones, una zona comercial i de restauració, un spa i un camp de golf. El disseny del projecte havia anat a càrrec del despatx d'arquitectes Alonso Balaguer.

L'any 2005, la immobiliària gallega Fadesa va anunciar que havia comprat tots els actius de Vallfosca Interllacs, l'empresa que havia iniciat la promoció del projecte. Aquesta empresa havia aconseguit que l'Ajuntament de la Torre de Cabdella aprovés la reclassificació de sòl rústic a urbanitzable dels terrenys que havien d'acollir el projecte residencial i havia iniciat la construcció de 99 habitatges.

L'any 2007, la immobiliària madrilenya Martinsa va comprar FADESA pocs mesos abans que la construcció i el mercat de l'HABITATGE [XX] entressin en crisi. L'any 2008, la premsa va publicar que el grup immobiliari presentava concurs de creditors per intentar solucionar les dificultats de la tresoreria, la qual acumulava un deute de 5.100 MEUR, i que presentaria un expedient de regulació d'ocupació que afectaria els treballadors de l'empresa davant l'autoritat laboral.

A final del 2005, quan Fadesa va assumir l'execució del projecte, havia anunciat que volia inaugurar el camp de golf el 2006, la primera fase de l'estació d'esquí la temporada 2007-2008 i el complex residencial al cap de cinc anys.

Estat del projecte l'any 2008

L'estiu del 2008 el camp de golf de 25 ha i nou forats estava pràcticament construït però no inaugurat. L'estació d'esquí tenia un 60% de les obres executades, amb els moviments de terres fets, dues torres del telecabina construïdes i treballs iniciats en l'edifici d'arribada dels remuntadors. En canvi, del projecte residencial només s'estaven construint els 99 habitatges iniciats per la primera promotora, Vallfosca Interllacs; la resta encara no s'havien iniciat.

La incertesa sobre la viabilitat econòmica de Martinsa-Fadesa va provocar confusió en la continuïtat de l'execució de les obres. En un primer moment, els representants de l'empresa immobiliària van dir que apostaven per acabar les obres de l'estació d'esquí i els hotels i que demorarien la construcció dels apartaments ja que la venda de segones residències al Pirineu estava pràcticament aturada. A l'estiu, la formació política Alternativa per la Vall Fosca, amb representació a l'Ajuntament, va denunciar que camions buits s'enduien el material que havia de servir per muntar els remuntadors. Aquesta mesura la va prendre l'empresa responsable de l'execució de les obres de transport per cable que va optar per recollir i emmagatzemar el material dels remuntadors en una nau de Saragossa fins a conèixer el futur del projecte. Finalment, totes les obres van quedar para-

Construcció de la zona residencial a Espui. Foto Arxiu Territori

litzades quan l'empresa va iniciar el procés del concurs de creditors.

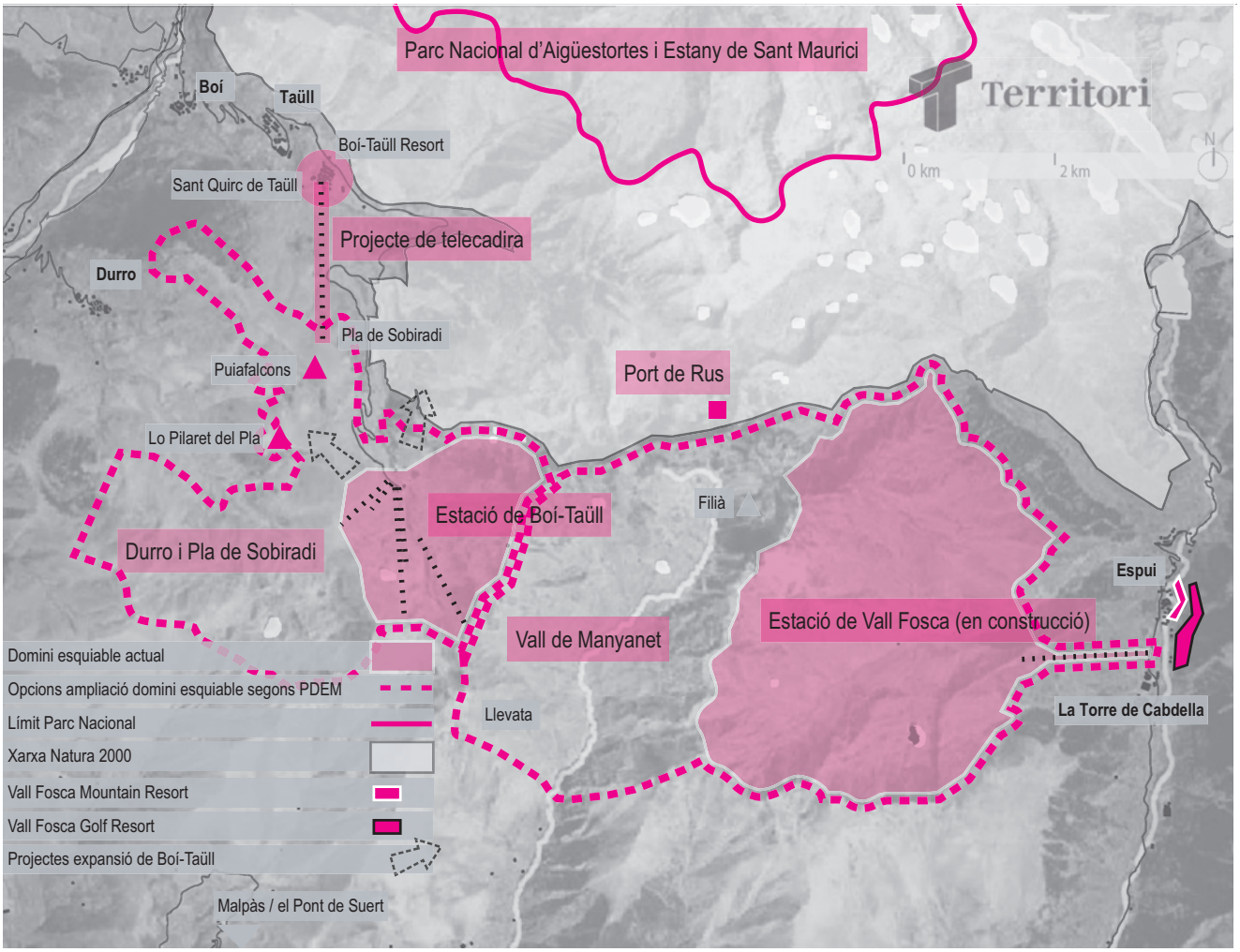
Alternativa per la Vall Fosca, que havia nascut com a oposició a la construcció del complex de muntanya defensat primer per Convergència i Unió (CiU) i després pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va lamentar que Martinsa-Fadesa no hagués dipositat un aval de prop de 60 MEUR a l'Ajuntament. Segons expliquen els d'Alternativa, l'any 2006, Ajuntament i immobiliària van signar un conveni urbanístic que condicionava la concessió de llicències residencials a la construcció de l'estació d'esquí i del camp de golf i fixava un aval de 60 MEUR si la promotora volia començar les obres de la promoció residencial abans que s'haguessin acabat les de les instal·lacions esportives. Per Alternativa, si no s'hagués condicionat l'entrega de l'aval a un fet tan concret ara el municipi hauria pogut afrontar amb menys dificultats econòmiques la reparació dels danys que es van causar a la muntanya de Filià, que és un espai PEIN d'excepcional interès que va quedar malmès per l'impacte d'un projecte, el de l'estació d'esquí, que no s'ha acabat.

Ajuntament i Generalitat estudien el problema

L'Ajuntament de la Torre de Cabdella va encadenar un seguit d'accions per afrontar la que esperaven que fos momentània aturada del projecte: al juliol va començar a recollir informació per si calia emprendre accions legals davant el jutge que portava el concurs de creditors de Martinsa-Fadesa; també va posar l'advocat municipal al servei dels veïns afectats per la suspensió de pagaments de l'empresa; va aprovar una moció de censura que instava els govern de la Generalitat, de l'Estat, la Diputació de Lleida i el Consell Comarcal del Pallars Jussà a ajudar-los davant la fallida de l'empresa i els empenyia a impulsar un projecte que, a parer seu, consideraven estratègic per al desenvolupament local. Aquesta moció només va ser aprovada pels regidors del grup del PSC, ja que el d'Alternativa hi va votar en contra. A l'agost va anunciar que estava estudiant la possibilitat de presentar-se com a creditor de Martinsa per tal de poder afrontar les despeses que podrien generar les correccions dels danys ambientals a Filià. Al setembre va anunciar que Martinsa-Fadesa els havia ofert la gestió del camp de golf però que no acceptaven les condicions de la gestió: 6.000€ mensuals en concepte de lloguer, que assumís els costos de manteniment i que Martinsa pogués recuperar la gestió de la instal·lació en un futur.

Al setembre el diputat de CiU Agustí López va entrar una pregunta al Parlament per esbrinar quines accions havia emprès el Govern davant d'aquests fets que ell valorava com a summament greus. El conseller Joaquim Nadal, del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), va dir que s'estaven realitzant les gestions oportunes i va donar com a exemples la cerca de nous inversors o la possibilitat que el projecte fos assumit per l'Institut Català de Finances (ICF), organisme que ja havia carregat amb altres estacions d'esquí deficitàries com Espot Esquí o Port Ainé [2007:58].

Oriol Nel·lo, secretari per la Planificació Territorial del DPTOP, va fer unes declaracions al Matí de Catalunya Ràdio i va dir que s'havien de crear sinergies entre l'estació de Boí-Taüll [2005:60] i la futura de



Muntanya de Filià. Foto Arxiu Territori

Filià, tal com estava previst al PLA DIRECTOR DE LES ESTACIONS DE MUNTANYA [2006:117], on s'havia reservat un corredor que permetria la unió entre ambdós dominis esquiables a través de la futura àrea perifèrica prevista en l'ampliació del PARC NACIONAL D'AIGÜESTORTES [2007:107]. El suggeriment de Nel·lo va ser valorat positivament per Jordi Sabaté, conseller delegat de Boí Taüll, però va recalcar que la prioritat de l'estació era expandir-se per la vall de Boí.

Víctor Orrit, delegat de la Generalitat a Lleida, va donar suport a les declaracions de Nel·lo i va descartar que la Generalitat es presentés com a part afectada al concurs de creditors de Martinsa pels terrenys malmesos a la vall Fosca, tot i que va puntualitzar que el Govern seguiria el procés judicial i exigiria la realització dels treballs de restauració. El Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va dir que estava elaborant un informe sobre les mesures urgents que hauria d'emprendre Martinsa per minimitzar l'impacte ambiental de les obres.

Malgrat la complexa situació del projecte, el regidor d'Urbanisme de la Torre de Cabdella, Lluís Peroy, va afirmar al setembre que esperaven que les obres de l'estació continuessin i que consideraven el projecte parat però no acabat. A final d'any, Matinsa-FADESA va anunciar que la promoció estava pendent que es reactivessin els crèdits als promotors i que la primera fase de les pistes d'esquí podria obrir-se en període de proves al llarg del curs 2009-2010.

ESR

Més informació

www.alonsobalaguer.com
www.gencat.cat/ptop
www.martinsafadesa.com
www.torredecapdella.org

ESTACIONS D'ESQUÍ I PLANS URBANÍSTICS DE BAQUEIRA-BERET I DERA TUCA (VAL D'ARAN) 42

La temporada 2008-2009 comporta nous equipaments al complex Baqueira 1.500: dos hotels, un aparcament subterrani i el tram inicial d'un telecabina. Amb la crisi immobiliària s'atura la construcció de nous apartaments en aquest complex. D'altra banda, la Comissió Europea arxiva una denúncia de WWF/Adena contra l'ampliació de l'estació cap a la vall d'Àrreu un cop la zona s'ha inclòs a la Xarxa Natura 2000. Per produir més neu artificial, l'estació inicia els tràmits per construir un llac artificial prop del pla de Beret. Pel que fa a la reobertura de l'estació de la Tuca, l'Ajuntament de Viella aprova inicialment l'ampliació de la superfície residencial a la base de l'estació.

Antecedents | 2003:47; 2004:75; 2005:59; 2006:56; 2007:56

L'estació d'esquí de Baqueira-Beret està situada a l'extrem més oriental de la Val d'Aran. En els últims anys havia iniciat diversos projectes d'ampliació, tant cap a la comarca del Pallars Sobirà com cap a l'interior de la Val d'Aran. Així mateix, impulsava nous desenvolupaments urbanístics com el del complex residencial i hoteler Baqueira 1.500.

Nous equipaments al complex Baqueira 1.500

El complex Baqueira 1.500, situat a la Val de Ruda i promogut per l'empresa Neu 1.500 SL, preveia la construcció de tres hotels de luxe, una pleta residencial amb 500 apartaments, 46 cases unifamiliars i un gran aparcament subterrani, a més d'un telecabina que connectaria el complex amb la cota 1.800 de l'estació d'esquí. Les obres del complex s'havien iniciat l'estiu del 2004.

El telecabina es va inaugurar a final del 2005, si bé una denúncia dels veïns afectats va obligar a fixar el punt de sortida del remuntador a la base de l'estació, situada a la cota 1.500, en lloc de vora l'aparcament subterrani, que és on estava previst inicialment. Superats els litigis judicials amb els veïns, la temporada 2008-2009 es va inaugurar el tram del telecabina que connectava l'aparcament amb la cota 1.500 de l'estació, i, des d'allà, fins a la cota 1.800.

L'aparcament subterrani, l'obertura del qual s'havia ajornat diverses ocasions, va entrar plenament en funcionament a final de novembre del 2008, coincidint amb l'inici de la nova temporada d'esquí. Aquest aparcament de tres plantes disposava de 1.400 places públiques i gratuïtes (llevat de quan el vehicle s'aparcava durant la nit o just al costat de l'accés al telecabina), a més de 1.500 places que havien comprat particulars, hotels i oficines.

L'inici de la nova temporada 2008-2009, que va avançar-se al 22 de novembre per unes nevades abundants, va coincidir també amb l'obertura de dos hotels de cinc estrelles al complex Baqueira 1.500 promoguts per les cadenes hoteleres AC i Santos. El tercer hotel previst, de quatre estrelles i promogut per la cadena Himàlaia, es pretenia inaugurar el gener del 2009.

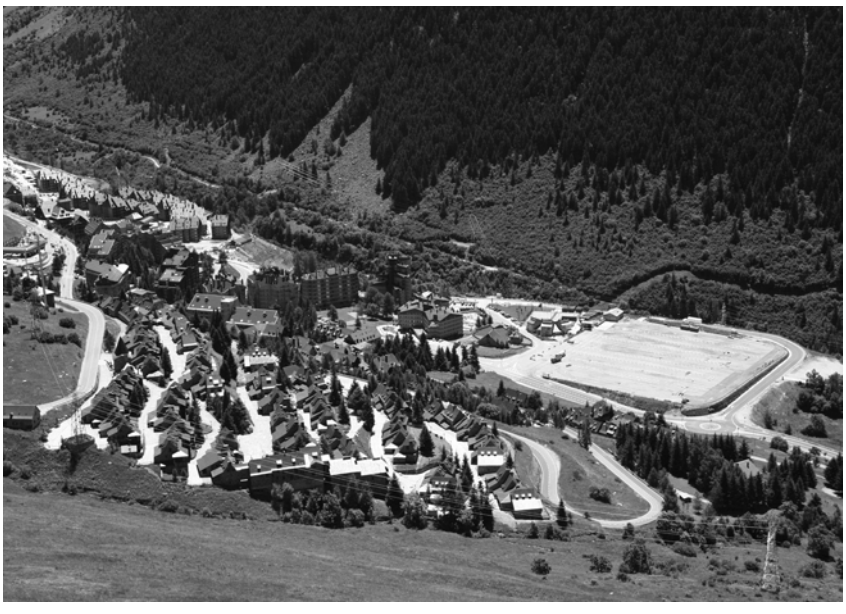
Pel que fa als apartaments, fins al 2008 s'havien construït les dues primeres fases, amb uns 300 habitatges. A mitjan juny fonts properes a l'empresa promotora van apuntar que la construcció de la tercera fase, d'uns 100 apartaments, quedava aturada temporalment per la crisi del sector immobiliari. Tot i això, fonts de Residencial Baqueira van explicar al diari digital Vilaweb que el 30% de la tercera fase ja estava venuda.

La CE arxiva una denúncia per l'ampliació cap a la vall d'Àrreu

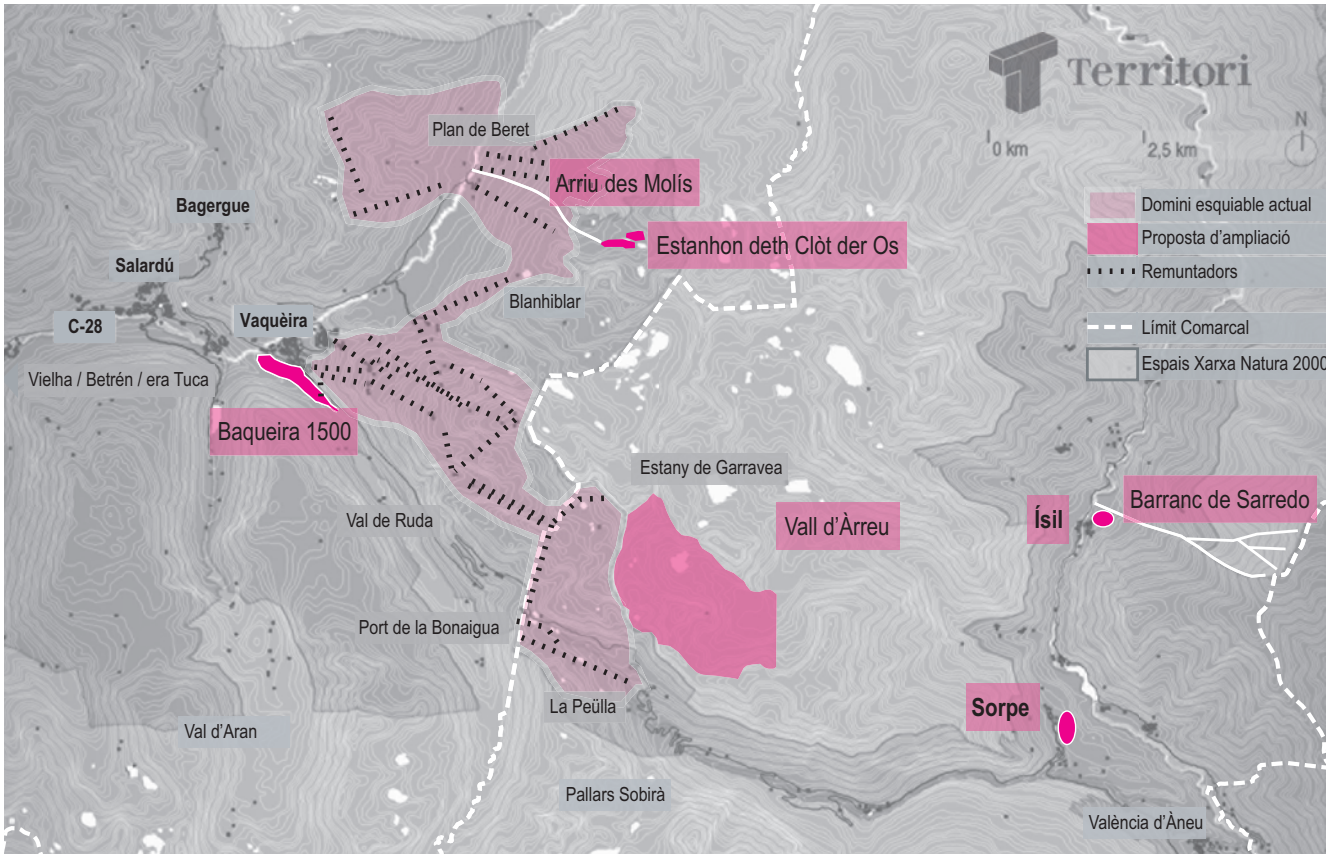
L'any 2002 es va aprovar el Pla especial per a l'ampliació de Baqueira-Beret cap a la vall d'Àrreu (Pallars Sobirà), si bé va quedar pendent d'execució a l'espera que s'aprovés la proposta final d'espais a incloure a la Xarxa Natura 2000.

El setembre del 2006 la Generalitat de Catalunya va aprovar la proposta definitiva dels espais de la XARXA NATURA 2000 [2006:199] segons la qual tota la vall d'Àrreu (1.734 ha) s'incloïa a l'espai Alt Pallars, catalogat com a zona d'especial protecció per a les aus (ZEPA) i proposat com a lloc d'interès comunitari (LIC). Malgrat això, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va recordar que la inclusió d'un territori a la Xarxa Natura 2000 no era incompatible amb la construcció de remuntadors.

D'altra banda, l'any 2001 l'entitat ecologista WWF/Adena havia presentat una queixa a la Comissió Europea (CE) que denunciava que el projecte d'ampliació de l'estació vulnerava la legislació comunitària en matèria d'hàbitats i ocells. L'abril del 2008 la CE va respondre a WWF/Adena dient que, atès que la vall d'Àrreu s'havia inclòs a la Xarxa Natura 2000, no apreciava cap infracció del dret comunitari ambiental i per tant arxivava la denúncia. La CE també



Baqueira 1.500. Foto Arxiu Territori



apuntava que el projecte que desenvolupés el Pla especial per a l'ampliació de Baqueira-Beret, en cas que es tramités, s'hauria de sotmetre a un procediment d'impacte ambiental d'acord amb la legislació.

La interpretació d'aquest comunicat de la CE va ser diferent segons les parts. Per a la Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de la Natura (IPCENA), la CE no donava suport a l'ampliació de Baqueira-Beret cap a la vall d'Àrreu, atès que certificava la protecció de la zona i, en cas que el projecte se sotmetés a una avaluació d'impacte ambiental, es demostraria la seva incompatibilitat amb la conservació d'hàbitats i espècies prioritàries com l'ós bru. En canvi, sectors favorables a l'ampliació van considerar que el comunicat donava llum verd al projecte.

Baqueira-Beret vol construir tres llacs artificials

Per tal d'aprofitar l'aigua sobrant de primavera i reutilitzar-la a l'hivern per produir neu artificial, l'estació d'esquí considerava necessari crear tres llacs artificials, un de grans dimensions –d'1 km de llarg per 250 m d'ample– a la zona de l'Orri, propera al pla de Beret, i 2 més de més petits al sector d'Argulls. A final de setembre del 2008 l'Ajuntament de Naut Aran va aprovar la llicència per fer les obres, si bé per iniciar-les l'estació necessitava altres permisos de la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE) i del DPTOP.

IPCENA es va mostrar contrària a la construcció d'aquest "macroembassament" al pla de Beret, ja que provocaria un impacte greu en el paisatge d'una zona protegida i afectaria hàbitats i espècies sensibles com la llúdriga. A més, l'entitat ecologista considerava que els càlculs dels gruixos necessaris de neu artificial fets per l'estació eren excessius i va demanar-li que canviés els canons de neu per uns de nova generació, que consumeixen menys energia i aigua, i, com a última possibilitat, que construís dipòsits d'emmagatzematge d'aigua subterranis, menys impactants. Per la seva part, Baqueira-Beret considerava que el nou llac de l'Orri no comportaria cap impacte visual perquè se situaria en una zona enclotada i no afectaria el cabal dels rius. L'alcalde de Naut Aran, César Ruiz-Canela, preveia la possibilitat de treure un rendiment turístic al llac de l'Orri, ja que s'hi podrien practicar esports nàutics.

Nous passos per reobrir la Tuca

L'estació d'esquí de la Tuca, situada al municipi de Vielha e Mijaran, havia estat oberta entre els anys 1974 i 1989. A mitjan abril del 2007, l'Ajuntament de Vielha i la societat Tucarán Resort, del grup immobiliari Hoque, van signar un conveni de col·laboració per garantir la viabilitat tècnica, urbanística i econòmica del projecte de reobertura de l'estació d'esquí. La inversió inicial prevista era de 45,5 MEUR. Per finançar-la, l'empresa esperava que l'Ajuntament ampliés la superfície residencial prevista a Betren –nucli proper a Vielha del qual sortiria un telecabina de 8 places– per poder-hi construir 562 habitatges, diversos hotels i equipaments comercials, i un aparcament de 1.700 places.

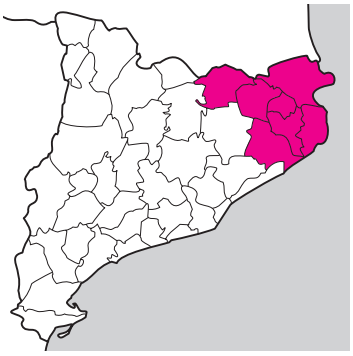
A mitjan juny 2008, el ple de l'Ajuntament de Vielha e Mijaran va aprovar inicialment i per unanimitat una modificació de les normes subsidiàries de planejament amb el corresponent informe de sostenibilitat ambiental. Aquesta modificació, un cop aprovada definitivament, és la que permetria ampliar la superfície residencial i d'equipaments al nucli de Betren. Segons l'acord del ple, la modificació del planejament quedava condicionada a desenvolupar conjuntament el pla parcial del sector residencial i el pla especial de la nova estació d'esquí. La intenció de Tucarán Resort era començar els nous habitatges, dels quals 112 serien de protecció oficial, durant l'any 2009.

XBR-X3EA

Més informació

www.baqueira.es
www.baqueiraberet.net

EURODISTRICTE DE L'ESPAI CATALÀ TRANSFRONTERER 43



L'Espai Català Transfronterer inclou més d'un milió d'habitants de les Comarques Gironines i la Catalunya Nord. S'impulsa el 2006 amb l'acord marc de cooperació transfronterera i el 2007 amb la Declaració de Ceret. L'eurodistricte avança amb la reunió del Comitè de Pilotatge on es presenta el llibre blanc i se'n marca el full de ruta. Dos projectes transfronterers destacats són l'hospital i l'escorxador de la Cerdanya.

El 29 de juny de 2006, la Generalitat de Catalunya i el Consell General dels Pirineus Orientals van signar a Perpinyà un acord marc de cooperació transfronterera. En aquest sentit es van marcar com a objectiu estructurar globalment aquest espai amb la creació d'un eurodistricte, un organisme de gestió comú a totes les institucions de la zona, i així potenciar una unificació europea de proximitat.

L'Espai Català Transfronterer està format per les Comarques Gironines i la Catalunya Nord, que tenen històricament estrets lligams lingüístics i culturals malgrat formar part de dos estats diferents. Agrupa més d'un milió d'habitants, uns 450 municipis, té una extensió d'uns 10.000 km² i dues grans capitals com Girona i Perpinyà.

Pretenien impulsar una política compartida d'ordenació territorial i de desenvolupament local compartit, en una zona marcada per la futura arribada del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV). Concretament, entre altres objectius transfronterers, volien crear línies de transports públics, un fons comú de suport a les iniciatives empresarials, vertebrar un mercat laboral comú, configurar una zona franca, formalitzar una xarxa de pols de competitivitat i tecnologia, incentivar mitjans de comunicació, dissenyar polítiques de promoció turística i cultural comunes o potenciar polítiques concertades en matèria d'ordenació rural, urbana i de medi ambient.

Arran de la signatura de la Declaració de Ceret, el 27 de juliol de 2007, es va posar en marxa un comitè de pilotatge, un òrgan de gestió encarregat d'estructurar jurídicament l'eurodistricte. La Generalitat de Catalunya, el Consell General dels Pirineus Orientals i els ajuntaments de Girona, Perpinyà i Ceret van firmar aquesta declaració. La voluntat era crear a mitjà termini un organisme interinstitucional col·legial de cooperació integrada dotat de capacitat jurídica i d'autonomia financera per implementar una política de governança territorial transfronterera. Al Comitè de Pilotatge s'hi van afegir més institucions, fins a arribar a 25, com ajuntaments, consells comarcals, la Diputació de Girona o associacions, entre d'altres.

Avança l'eurodisctricte

Al juny la Generalitat de Catalunya i el Consell General dels Pirineus Orientals van aprovar la formalització del tercer conveni específic. Un conveni que preveia accions de promoció i difusió de la llengua catalana, iniciatives per permetre una frontera més permeable en matèria de difusió televisiva i també, entre d'altres, acords de cooperació en acció social, medi ambient i turisme.

Al novembre es va reunir a Girona el Comitè de Pilotatge de l'Eurodistricte de l'Espai Català Transfronterer. Durant la trobada es va presentar el llibre blanc de l'Eurodistricte que va concloure que hi havia molt desconeixement entre els pobles de banda i banda de la frontera, i una feble integració transfronterera. Per altra banda, es va marcar el full de ruta per a la seva consolidació amb objectius com dissenyar una estratègia de desenvolupament compartida, dur a terme polítiques transfrontereres de caire vertebrador, crear un lloc de concertació i una plataforma d'intercanvis per als diferents actors, assessorar i acompanyar els impulsors del projecte, i donar major visibilitat i projecció exterior al conjunt d'aquest espai. A més, es va aprovar el compromís de convertir l'organisme en un ens dotat de personalitat jurídica a través de la fórmula europea de l'Agrupació Europea de Cooperació Territorial.

L'hospital i l'escorxador transfronterers de la Cerdanya

Al desembre la Unió Europea (UE) va atorgar al projecte d'escorxador transfronterer de la Cerdanya una subvenció de 2,18 MEUR del Programa operatiu de cooperació territorial Espanya, França i Andorra (POCTEFA) segons va decidir la Comunitat de Treball dels Pirineus. L'escorxador s'havia de construir en uns terrenys del terme municipal d'Ur, a l'Alta Cerdanya, molt a prop dels límits amb Llívia. El projecte, que van presentar el Consell Comarcal de la Cerdanya i el Sindicat de l'Escorxador Cerdanya-Capcir, tenia un pressupost total de 3,6 MEUR.

Per altra banda, la Generalitat i el Consell Regional Lleguadoc-Rosselló impulsaven l'Hospital Transfronterer de la Cerdanya situat al Pla de Rigolisa de Puigcerdà, en uns terrenys cedits per l'Ajuntament. El projecte, que va néixer el 2003, havia de ser el primer hospital transfronterer de la Unió Europea. Al desembre les obres es van adjudicar per 23,1 MEUR i el mateix mes la Comunitat de Treball dels Pirineus hi va atorgar una ajuda de 18,6 MEUR.

El nou hospital havia de tenir uns 10.000 m² de superfície i una capacitat de 50 llits, ampliable a 72, el doble que la capacitat de l'hospital actual. L'equipament es dissenyava pensant en els 35.000 habitants de la Cerdanya i el Capcir, i els més de 150.000 que s'hi concentraven en els períodes de vacances.

Figueres, aspirant a ser-ne la seu

La ciutat de Figueres aspirava a ser la seu física de l'Eurodistricte de l'Espai Català Transfronterer. Al desembre tots els grups municipals van votar a favor d'una moció presentada per Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) en què es demanava la constitució d'un patronat per impulsar la candidatura de Figueres.

Els impulsors de l'Eurodistricte es van fixar la tardor del 2009 com a data per tenir enllestida la redacció dels estatus, i l'organització jurídica i financera del nou òrgan. Llavors els estats francès i espanyol l'havien d'avalar políticament.

XCN

Més informació

eurodistricte.blogspot.com

44 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT BARCELONA-MADRID. ENTRADA EN SERVEI

L'any 2008 entra en servei la línia d'alta velocitat Madrid-Barcelona en la seva totalitat. La nova oferta de serveis suposa un increment notable del nombre d'usuaris transportats entre Barcelona i Madrid, i també entre les capitals catalanes. Tot i el gran èxit, des de Tarragona i Lleida es reclama una reducció de les tarifes. D'altra banda, el 2008 acaba sense haver-se adjudicat el túnel del ferrocarril d'alta velocitat pel subsòl de Barcelona, i a Tarragona es tem que l'alta velocitat es configuri com una solució substitutòria i no complementària dels trens de llarg recorregut.

Antecedents | 2004:79; 2005:66; 2006:61; 2007:59

La línia d'alta velocitat Barcelona-Madrid va entrar en servei el 2003 entre Madrid i Lleida i el 2006 entre Lleida i Tarragona. El 2007 es va consolidar el Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) Tarragona-Madrid i es van iniciar les proves de plataforma i via entre l'estació del Camp de Tarragona i Sant Joan Despí. D'altra banda, les obres del FAV fins a Barcelona van topar amb problemes constructius que al final d'octubre van ocasionar afectacions a les línies de Rodalies [2007:66] C-2 sud, C-7 i C-10 (el servei de les quals es va restablir l'1 de desembre) i a la línia Llobregat-Anoia dels Ferrocarrils de la Generalitat (FGC). Com a conseqüència d'aquestes incidències, el Ministeri de Foment (MIFO) va posposar l'arribada del FAV a Barcelona fins al 2008.

L'any 2007 va acabar sense resoldre's el conflicte pel traçat del FAV al centre de Barcelona. Malgrat tot, el Consell de Ministres va aprovar al juliol les obres del túnel del FAV pel centre de Barcelona, sense considerar la moció presentada al ple de l'Ajuntament per Convergència i Unió (CiU), el Partit Popular (PP) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), per tal de no endarrerir les obres cincs anys més.

El FAV entra a Barcelona

A mitjan mes de gener, Adif (Administrador d'Infraestructures Ferroviàries) va comunicar que el 15 de febrer s'iniciarien les proves de trens al túnel dels FGC. Adif considerava factible l'arribada del FAV a Sants abans del 9 de març i Catalunya Ràdio va avançar que Renfe treballava amb el 20 de febrer com a data orientativa perquè el FAV arribés a Barcelona.

A començament de febrer, ja s'havien fet 38.500 km de proves entre l'estació de Camp de Tarragona i el Prat de Llobregat i es van iniciar les proves al tram subterrani des del Gornal (l'Hospitalet de Llobregat) fins a l'estació de Sants.

El 20 de febrer va entrar en servei el conjunt total del FAV Barcelona-Madrid (seria el més ràpid dels que circulaven a Espanya, amb una velocitat punta de 300 km/h –assolible en el 90% del trajecte– i una mitjana de 238 km/h als trajectes sense parades), sense incidències i amb puntualitat, després de gairebé dotze anys d'obres. Malgrat tot, el primer tren amb sortida de Barcelona i parada al Camp de Tarragona va arribar amb retard. El mateix 20 de febrer, Magdalena Álvarez (Partit Socialista Obrer Espanyol, PSOE), ministra de Foment, va fer autocrítica, afirmant que s'hauria d'haver alertat els ciutadans dels inconvenients que suposava construir el FAV en un corredor compartit amb Rodalies, i més tenint en compte que era la primera vegada que un FAV entrava soterrat al centre.

Nova oferta de serveis

Els serveis oferts a partir del 20 de febrer eren de disset trens d'alta velocitat per sentit, set dels quals directes des de Barcelona i vuit des de Madrid, que circulaven entre les 6 h i les 21 h. Segons José Salgueiro, president de Renfe, el nombre de places ofertes diàriament (unes 13.500 –5.800 en trens directes–) equivalien a 91 avions.

El compromís de puntualitat assumit per Renfe consistia en compensacions del 50% de l'import del bitllet per a retards que oscil·lessin entre els 15 i els 30 minuts, i del 100% per a retards superiors.

Al final de febrer, Àngel Ros (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), alcalde de Lleida, va demanar a Renfe que es restituís un dels dos trajectes del FAV Lleida-Madrid amb sortides a les 20.03 h i a les 21 h de Madrid amb parada a Lleida. Salgueiro va rebre la petició favorablement. Al final d'abril, Jaume Gilabert (ERC), president de la Diputació de Lleida, afirmava que s'havien complert tres reivindicacions de la regió: cada dia posada en marxa de tres trens FAV més entre Barcleona-Lleida-Madrid i de dotze trens Avant d'alta velocitat de mitjana distància (trens d'alta velocitat regional) entre Lleida, el Camp de Tarragona i Barcelona; incorporació d'un sistema d'abonament en els preus dels bitllets per als trens d'alta velocitat regional (més cars que els serveis convencionals però més barats que els d'alta velocitat); i augment de freqüències amb la incorporació d'un FAV al vespre.

L'any va acabar amb la promesa de Tomás Esteban, cap de serveis d'Alta Velocitat Mitja Distància de Renfe, a Ros d'augmentar les places que oferien els trens Avant. Entre les mesures es preveien l'augment de la capacitat del comboi del matí entre Lleida i Barcelona i l'augment de places en els serveis de la tarda entre Barcelona i Lleida. Esteban també es va mostrar disposat a estudiar la coordinació a nivell territorial de l'arribada de trens i autobusos.

Al final de desembre, Renfe va augmentar la seva oferta d'alta velocitat Barcelona-Lleida-Madrid amb un nou tren per sentit.

Queixes pels preus dels bitllets

El recorregut directe més ràpid entre Barcelona i Madrid (2 h 38 min) costava 120,4 euros amb el bitllet senzill a classe turista, 180,60 euros a preferent i 216,70 euros a classe Club. Malgrat tot, els preus variaven des dels 40,55 euros que valien alguns bitllets a classe turista comprats per Internet per a trens amb parades, fins als 245 euros que costava el servei anomenat pont AVE (bitllet obert amb el qual no és necessari fer reserva a classe Club).

Malgrat els descomptes existents, al juny, Joan Herrera, portaveu d'Iniciativa per Catalunya- Verds, ICV, al Congrés, va transmetre a Álvarez les protestes de molts usuaris per l'alt preu del FAV en comparació amb el cost del servei francès i va proposar instaurar novament trens més lents, com els Alvia, però més assequibles. Álvarez va respondre que el FAV era més barat que molts recorreguts entre

París i altres ciutats europees i no es va pronunciar respecte a la instauració de trens Alvia.

Èxit del FAV Madrid-Barcelona

Al febrer, Renfe confiava a transportar durant el 2008 6,1 milions de viatgers i a assolir els 7,8 milions el 2011.

Segons el balanç de la primera setmana de posada en funcionament del FAV Barcelona-Madrid fet per Salgueiro i Antonio González Marín, president d'Adif, es van transportar uns 77.000 usuaris (increment de clients en aquest corredor ferroviari del 49,2% en relació amb el mateix període del 2007), amb 327 trens d'alta velocitat, una taxa d'ocupació mitjana del 60% i un índex de puntualitat de fins al 98,15% (reduït per robatoris de cable de senyalització). La franja horària entre les 6 h i les 9.30 h va ser la que va absorbir més passatgers en sentit Barcelona-Madrid (38,4%), mentre que en sentit contrari, el tràfic es va concentrar molt més entre les 15 h i les 21 h (59,2%). Pel que fa als trajectes entre Barcelona i ciutats catalanes, entre Barcelona i Lleida l'increment de passatgers va ser del 74%, i entre Tarragona i Barcelona, del 6.322% respecte dels serveis convencionals existents abans de l'entrada en servei del FAV. Dues setmanes després de l'entrada en funcionament, ja s'havien superat els 190.000 viatgers i l'índex d'ocupació assolia el 75%.

Al final d'abril, Fernando Conte, president d'Iberia, va qualificar la competència del FAV entre Madrid i Barcelona de "ferotge i mortal". Vueling, aerolínia de baix cost, preveia ampliar la seva oferta de vols entre Madrid i Barcelona un 30% (fins a oferir deu avions diaris entre ambdues ciutats), aprofitant que la tarifa normal del FAV continuava sent cara per a alguns sectors de la població. Aquest augment de l'oferta responia a un augment de la demanda.

Durant els nou primers mesos de funcionament del FAV Barcelona-Madrid, es van registrar 4.453.649 viatgers (un augment del 90,75% respecte del mateix període de l'any anterior) i la incorporació de 2.118.830 nous viatgers. La major demanda de clients es va registrar a les relacions que enllaçaven Barcelona amb Madrid (1.691.332 viatgers, increment del 210,3%) i Saragossa amb Madrid (1.273.993 viatgers, increment del 31,7%).

Conflicte pel traçat al centre de Barcelona

A començament del 2008, el MIFO va decidir ajornar l'adjudicació del túnel del FAV a través del subsòl de Barcelona (Ferrocarril d'Alta Velocitat. Barcelona [??]) fins després de l'arribada del FAV a Sants. Víctor Morlán (PSOE), secretari d'Estat d'Infraestructures, justificava la demora argumentant que la prioritat era reprendre el servei de Rodalies, suspès des de l'octubre. Altres fonts consideraven que José Luis Rodríguez Zapatero (PSOE), president del Govern espanyol, veia contraproduent una adjudicació abans de les eleccions generals del 9 de març, mentre que el seu ajornament podria permetre-li negociacions postelectorals amb CiU.[1]

A començament de febrer, els alcaldes socialistes de Barcelona, Montcada i Reixac, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet i Badalona, van signar un manifest conjunt en què reclamaven que les obres del nou túnel s'executessin "sense dilacions i amb tota seguretat", amb previsió que el Parlament aprovés una moció en contra del traçat. Aquesta moció, que tenia el suport de CiU, PP i Ciutadans, va ser aprovada el febrer mateix. Malgrat tot, al 2008 es van iniciar les obres del FAV pel centre de Barcelona.

Reclamacions a Tarragona

A l'agost, la Comissió Política Local d'ICV de Tarragona va anunciar que presentaria al·legacions al Pla territorial parcial (PTP) del Camp de Tarragona perquè, segons ICV, el PTP començava a configurar l'alta velocitat com a "substitutòria" i no com a complementària dels trens de llarg recorregut. Aquest fet suposaria un "encariment i empitjorament del servei ferroviari". Les al·legacions es van presentar durant els mesos d'octubre i de novembre.

MSB

Més informació

www.adif.es
www.altavelocidad.org
www.fomento.es
www.gencat.net/ptop
www.trenscat.com

1 Josep Antoni Duran i Lleida, candidat de CiU a les generals, va demanar a Zapatero que obrís una moratòria sobre l'adjudicació i estudiés la seva proposta d'envoltar Barcelona pel Vallès.

45 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. BARCELONA

L'any 2008 s'adjudiquen les obres del túnel del Ferrocarril d'Alta Velocitat i se n'inicien les obres. Malgrat tot, continuen les mobilitzacions contra el traçat aprovat i contra les obres. Per tal de fer front a la inquietud social, es creen un comitè internacional d'experts per al seguiment de les obres i una comissió de seguiment tècnic per al seguiment de l'impacte de les obres als ciutadans.

Antecedents | 2003:57; 2004:86; 2005:71; 2006:66; 2007:62

Durant el 2007 va continuar la polèmica entorn del traçat del projecte del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) pel centre de Barcelona, ja que el Govern apostava per fer passar el túnel per sota els carrers Provença i Mallorca, mentre alguns grups polítics, associacions i plataformes defensaven el seu pas pel litoral, per evitar afectacions als edificis, entre els quals la Sagrada Família. Malgrat tot, el Consell de Ministres va aprovar l'execució de les obres del túnel del FAV pel centre de la ciutat. L'any va acabar sense que s'haguessin adjudicat les obres i amb la presentació d'un recurs contenciós administratiu contra el projecte per part del patronat de la Sagrada Família.

També va tenir molt ressò la repercussió de les obres del FAV a l'entrada de Barcelona per Sants sobre el servei de Rodalies, com a conseqüència de l'aparició de diferents esvorancs, així com les protestes veïnals al barri de Sants (Barcelona) i a l'Hospitalet de Llobregat per l'aparició d'esquerdes als edificis. Per intentar solucionar aquesta repercussió, el Ministeri de Foment (MIFO) va crear el Centre de Coordinació d'Operacions Ferroviàries a Barcelona 2007 (CE-COF BCN 2007), dirigit pel secretari d'Estat d'Infraestructures, Víctor Morlán (Partit Socialista Obrer Espanyol, PSOE) i encarregat de coordinar i supervisar totes les incidències en infraestructures ferroviàries que patia Catalunya.

S'adjudiquen les obres del túnel del FAV

A començament del 2008, María Teresa Fernández de la Vega (PSOE) anunciava que l'Adif (Administrador d'Infrastructures Ferroviàries) adjudicaria el mateix gener les obres del túnel. La Junta Constructora de la Sagrada Família va presentar un recurs de súplica contra la interlocutòria de l'Audiència Nacional, que al maig va denegar la suspensió cautelar de les obres. Convergència i Unió (CiU), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), el Partit Popular (PP) i C (Ciutadans) van aprovar al Parlament una moció que rebutjava el traçat pel carrer Mallorca. De la Vega va reiterar que malgrat respectar el pronunciament, no es tindria en compte ja que no era vinculant.

El Col·legi de Geòlegs de Catalunya va anunciar que elaboraria un document en què proposaria a les administracions que, abans de començar l'obra, s'adoptessin protocols de gestió de risc, no obligatoris per llei però recomanables. El document, publicat a l'abril, considerava correctes els estudis realitzats per l'Adif i la decisió de perforar la galeria amb una tuneladora, però recomanava fer cinc sondejos més. Els nous sondejos no van aportar res significatiu que fes modificar el projecte.

A final de febrer, i coincidint amb l'entrada en operació del FAV a Barcelona, l'Adif va adjudicar les obres del tram de via entre la Sagrera i el nus de la Trinitat. Les obres es completarien el 2010. Mesos més tard, Ramon García Bragado (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), tinent d'alcalde d'Urbanisme, anunciava que es crearia un comitè internacional d'experts que farien un seguiment de les obres entre Sants i la Sagrera, amb l'objectiu de fer front a la inquietud social.

S'inicien les obres del túnel del FAV entre Sants i la Sagrera

Al juliol, Víctor Morlán (PSOE), president del Consorci Alta Velocitat Barcelona (format per representants del MIFO, de la Generalitat i de l'Ajuntament de Barcelona) i secretari d'Estat de Planificació i Relacions Institucionals del MIFO, va anunciar que les obres del túnel del FAV per Barcelona començarien aquell mateix mes per la Torre del Fang, una masia del segle XIV, per on havia d'entrar la tuneladora. En un principi estava previst desmuntar-la i reconstruir-la, però al mateix juliol Adif estudiava fer les obres sense haver de tocar la Torre del Fang, per qüestions de cost econòmic. L'alternativa plantejada era construir una llosa per sota de la torre i aguantar-la per no haver-la de desfer.

Per tal d'assegurar als ciutadans una informació clara i precisa de les obres, es va crear una comissió de seguiment tècnic que faria un seguiment de les obres i informaria els ciutadans del seu impacte. Aquesta estaria encapçalada per la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB).

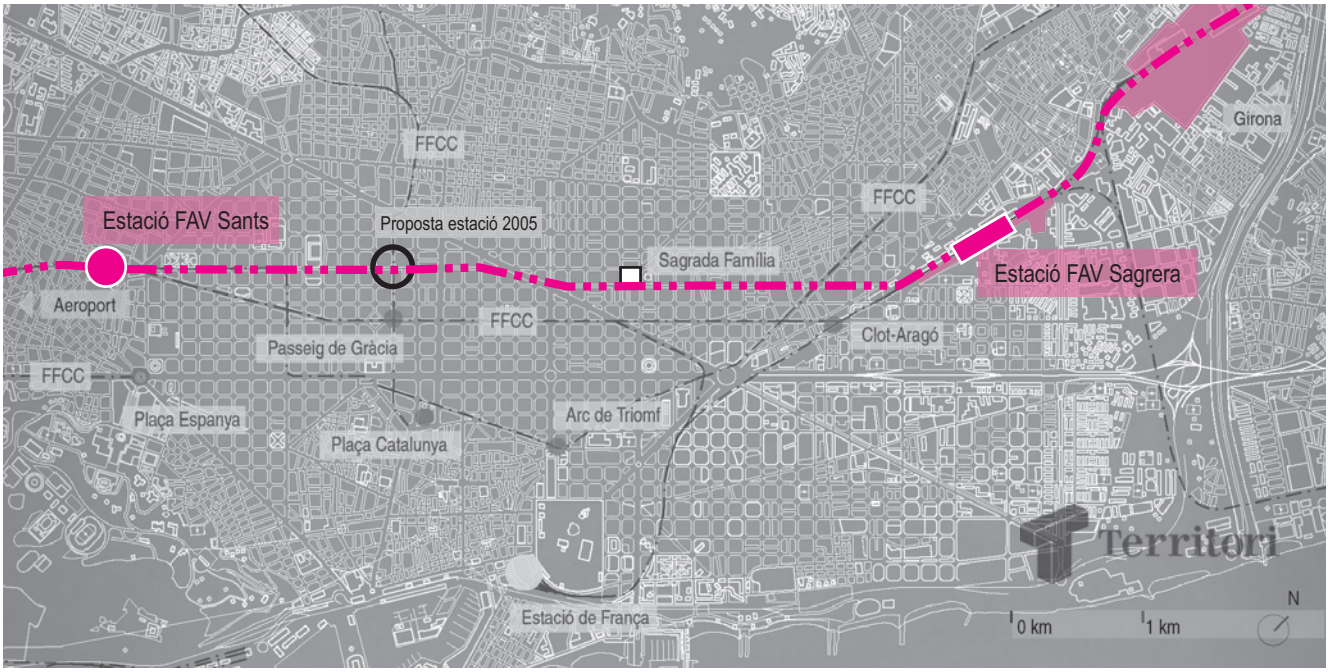
Les obres dels treballs preliminars al forat ferroviari de la Sagrera per fixar i preparar el pou d'atac per on havia d'entrar la tuneladora uns deu mesos més tard es van iniciar a final del mes de juliol. A mitjan agost, va tenir lloc l'inici dels treballs previs de la construcció del túnel entre el tram de Sants i la Sagrera, al carrer Mallorca. Les obres es desenvoluparien entre el carrer Espronceda i l'avinguda Meridiana i durarien un any. Arran de les obres, es van establir itineraris alternatius per a la circulació dels vehicles.

Al setembre es van iniciar les obres al districte de Sant Andreu i la construcció d'una pantalla de formigó al carrer de Josep Soldevila, que havia de constituir part de la cimentació del nou vial per a vehicles previst al costat muntanya entre el nus de la Trinitat i la futura estació intermodal de la Sagrera. Els treballs afectarien la circulació d'un tram del carrer Soldevila.

Els treballs previs per a la construcció del túnel al tram inicial del carrer Provença entre el carrer de Nicaragua i l'avinguda de Tarradellas es van iniciar al novembre i no havien d'implicar cap tall de carrer ni restricció. Allà, Adif ja havia revisat gairebé tots els pisos afectats per les obres i va assegurar que les acabaria abans de començar a fer el forat del túnel, previst per final d'any. El Patronat de la Sagrada Família va anunciar que deixaria entrar els tècnics al temple perquè hi fessin les inspeccions necessàries.

Continuen les mobilitzacions contra el traçat i les obres

L'adjudicació de les obres del túnel del FAV pel centre de Barcelona no va aturar les mobilitzacions contra el traçat del FAV. Tampoc no les va aturar la sentència de l'Audiència Nacional denegant la suspensió cautelar de les obres sol·licitada per la Plataforma AVE pel litoral.



Al juliol, arran d'una reclamació d'un membre de la Plataforma AVE pel litoral, el defensor del poble europeu, Nikiforos Diamandouros, va demanar al Banc Europeu d'Inversions (BEI) que revisés l'avaluació d'impacte ambiental del projecte del túnel del FAV per Barcelona abans de concedir els 2.500 MEUR per a aquest projecte. Segons la reclamació, no hi havia cap prova que el BEI hagués analitzat de manera adequada l'avaluació ambiental del projecte, requisit necessari per poder finançar-lo.

Amb l'inici de les obres a l'agost, la plataforma va expressar el seu malestar dient que no s'havia tingut en compte els veïns i comerciants de la zona del Clot.

Impacte de les obres del FAV a la ciutat de Barcelona

Els veïns del barri del Torrent Gornal (l'Hospitalet de Llobregat) van denunciar la lentitud del MIFO per arreglar les esquerdes provocades per les obres del FAV al març. Adif assegurava, però, que les reparacions s'estaven fent com s'havia acordat i que alguns veïns havien rebutjat les millores.

L'Ajuntament de Barcelona va anunciar que no tenia previst indemnitzar els comerciants dels establiments del carrer Mallorca afectats pel tall de circulació com a conseqüència de les obres del túnel del FAV però promouria accions de dinamització comercial i econòmica. Els botiguers del Clot es van organitzar formant una associació per defensar els seus interessos i estaven disposats a arribar als jutjats per obtenir compensacions. Malgrat tot, a l'octubre l'Ajuntament va reiterar la seva negativa a pagar compensacions als botiguers que resultessin afectats per les obres i va recomanar que presentessin les reclamacions al MIFO, responsable de les obres. A l'octubre es van començar a produir els primers tancaments de negocis i alguns oferien descomptes importants per intentar sobreviure.

Subvencions de l'Estat per a la rehabilitació d'habitatges propers al FAV

Al febrer, la ministra d'Habitatge Carme Chacón (PSOE) va signar amb els alcaldes de Barcelona i de l'Hospitalet el compromís d'abocar 34 MEUR als barris afectats per les obres d'arribada del FAV a l'Hospitalet i a Barcelona (Sants-Badal, Bellvitge, el Torrent Gornal, Santa Eulàlia, la Torrassa i Sant Josep). Aquests ajuts provenien del pla AERI (àrea especial de rehabilitació integral) i s'adjudicaven als barris que estaven en un període d'obres fetes per l'Administració de l'Estat. No tenien res a veure amb les compensacions que hagués de fer Adif pels danys que hi havia hagut els últims mesos als edificis.

Desacords en la reforma urbana de la Sagrera

Al febrer, el president de l'Associació de Veïns de la Sagrera, Oleguer Méndez, va denunciar que el Pla de millora urbana (PMU) no cobriria les necessitats que tenia el barri. Davant l'anunci de manifestacions, l'Ajuntament va acceptar algunes de les propostes veïnals.

Al maig el MIFO va treure a informació pública l'estudi informatiu de la nova estació de Rodalies de la Sagrera. El projecte bàsic de l'estació de la Sagrera estava a l'espera d'un informe ambiental de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) i se'n preveien enllestir durant el 2008 els projectes constructius i l'esquema de finançament. Les obres de l'estació no podrien començar fins que s'acabessin les de la connexió de la Sagrera, que es van adjudicar el febrer del 2008 i s'havien d'executar en 19 mesos.

A l'octubre nou associacions de veïns afectades pel Pla de Sant Andreu-Sagrera [141] van criticar l'Ajuntament per no haver convocat les cinc comissions que havien de canalitzar les propostes populars. Els veïns també van criticar que Jordi Hereu (PSC), alcalde de Barcelona, expressés el seu desig que la nova estació del FAV es digués Europa. Anteriorment el ple del districte de Sant Martí va aprovar per unanimitat una declaració institucional per demanar que es digués Sagrera-Sant Martí.

A final d'any l'Ajuntament de Barcelona confiava que les obres de construcció de l'estació d'alta velocitat de la Sagrera poguessin començar el setembre del 2009. D'altra banda, es preveia que els treballs preliminars a la Sagrera, al tram de Mallorca tallat entre Bac de Roda i Meridiana, donarien pas al gener a l'excavació a cel obert del primer sector de la galeria amb pantalles.

MSB

Més informació

www.avepellitoral.info
www.fomento.es
www.gencat.cat

46 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. COMARQUES DE GIRONA

L'any 2008 es tanquen els processos d'expropiació de les obres del Ferrocarril d'Alta Velocitat a la demarcació de Girona i s'inicien les obres a tots els trams que estaven pendents. A Girona s'inicien les obres al voltant de l'estació i a Figueres s'adjudica la redacció del projecte constructiu de la nova estació. Les mesures d'impacte ambiental al tram entre Vilademuls i Borrassà són objecte de litigi per la via judicial.

Antecedents | 2004:88; 2005:73; 2006:67; 2007:64

El Ministeri de Foment (MIFO) va presentar l'estudi informatiu del traçat del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) a l'àrea urbana de Girona a final del 2005 i a final del 2006 el Ministeri de Medi Ambient (MMA) en va publicar la declaració d'impacte ambiental (DIA). El 2007 es van adjudicar les obres del tram Sant Julià de Ramis-Pontós i el MIFO va posar a licitació les obres al pas per l'àrea urbana de Girona. Les obres dels trams Mas Gri-carrer Joan Turró i de la primera fase de l'estació es van adjudicar al setembre. Poc després es licitaven la resta de trams del FAV al pas per l'àrea urbana de Girona: el tram Riudellots de la Selva-Mas Gri.

El novembre del 2007 va tenir lloc l'inici de la signatura de les actes prèvies d'ocupació i expropiació dels trams licitats i es preveia que les obres del FAV al pas per Girona començarien a principi del 2008.

Expropiacions del darrer tram del traçat del FAV

El febrer del 2008 es van signar les actes prèvies d'expropiació a Borrassà, Figueres, Garrigàs, Pontós, Llers, Santa Llogaia d'Àlguema i Vilafant. A l'abril se signaven les de Fornells de la Selva i Maçanet i un mes més tard, l'Adif (Administrador d'Infrastructures Ferroviàries) gairebé havia arribat a un acord amb tots els propietaris pel que feia a la indemnització per les expropiacions a les comarques de la Selva i el Pla de l'Estany. En el cas del tram entre Pontós i Figueres, les actes d'ocupació estaven previstes per al maig.

A l'octubre el MIFO va obrir nous processos d'expropiació o ocupació temporal de terrenys al tram Vilademuls-Figueres. Les actes prèvies d'ocupació dels municipis de Borrassà i Figueres van tenir lloc al desembre.

Continuen les obres del FAV a les comarques gironines

Al febrer es va iniciar la perforació del túnel de Santa Llogaia, entre Cornellà del Terri i Vilademuls. Al tram entre la Roca del Vallès i Riudellots de la Selva, el Consell de Ministres va autoritzar les obres de muntatge de les vies i l'Adif va posar a licitació el contracte de consultoria i assistència per a la redacció del projecte de protecció acústica i l'estudi vibratori del FAV en aquest tram. A l'abril, l'Adif va començar a fer sondejos entre Vilademuls i Pontós.

Les obres del FAV entre Riudellots de la Selva i el carrer Joan Turró, a Girona, travessaven els municipis de Vilobí d'Onyar, Riudellots de la Selva, Aiguaviva, Vilablareix, Fornells de la Selva i Girona i tenien un termini d'execució de 17 mesos. Al juny van finalitzar els treballs previs per a la construcció del viaducte per on passaria el FAV sobre l'AP-7 a Riudellots de la Selva i al juliol es va iniciar la construcció del viaducte. El viaducte per sobre de l'N-156, a la zona de l'aeroport, es va començar a construir a final d'agost i al novembre, fet que permetria superar el rec de Can Gibert.

Al juny, l'Adif va adjudicar les obres de la plataforma i via del tram posterior al de Girona, entre Sarrià de Ter i Sant Julià de Ramis (Gironès), i el contracte de consultoria i assistència tècnica per al control de les obres. A mitjan agost es van iniciar les obres de construcció del tram entre Pontós i Figueres, que afectarien els municipis de Pontós, Garrigàs, Borrassà, Santa Llogaia, Vilafant i Figueres i a l'octubre es van donar per acabades les obres de la plataforma del FAV dels trams Sant Celoni-Massanes i Sils-Riudellots.

Queixes sobre el traçat i les mesures ambientals del FAV

Al febrer, la Plataforma Defensem el Territori va presentar un recurs contenciós a l'Audiència Nacional per incompliment de la DIA al tram entre Vilademuls (Pla de l'Estany) i Borrassà (Alt Empordà). El defensor del poble considerava que hi havia motius per iniciar actuacions en relació amb els impactes ambientals.

Pas del FAV per Pont de Molins. Foto Moisès Jordi

Els alcaldes de Vilademuls, Pontós, Garrigàs, Bàscara i Borrassà defensaven que el FAV passés per l'est, paral·lel a l'AP-7, i tenien el suport d'institucions del territori i votacions favorables al Congrés, al Senat i al Parlament de Catalunya. L'inici, a l'abril, dels sondejos entre Vilademuls i Pontós els va fer témer que el MIFO no atendria la petició de canvi de traçat que reclamaven.

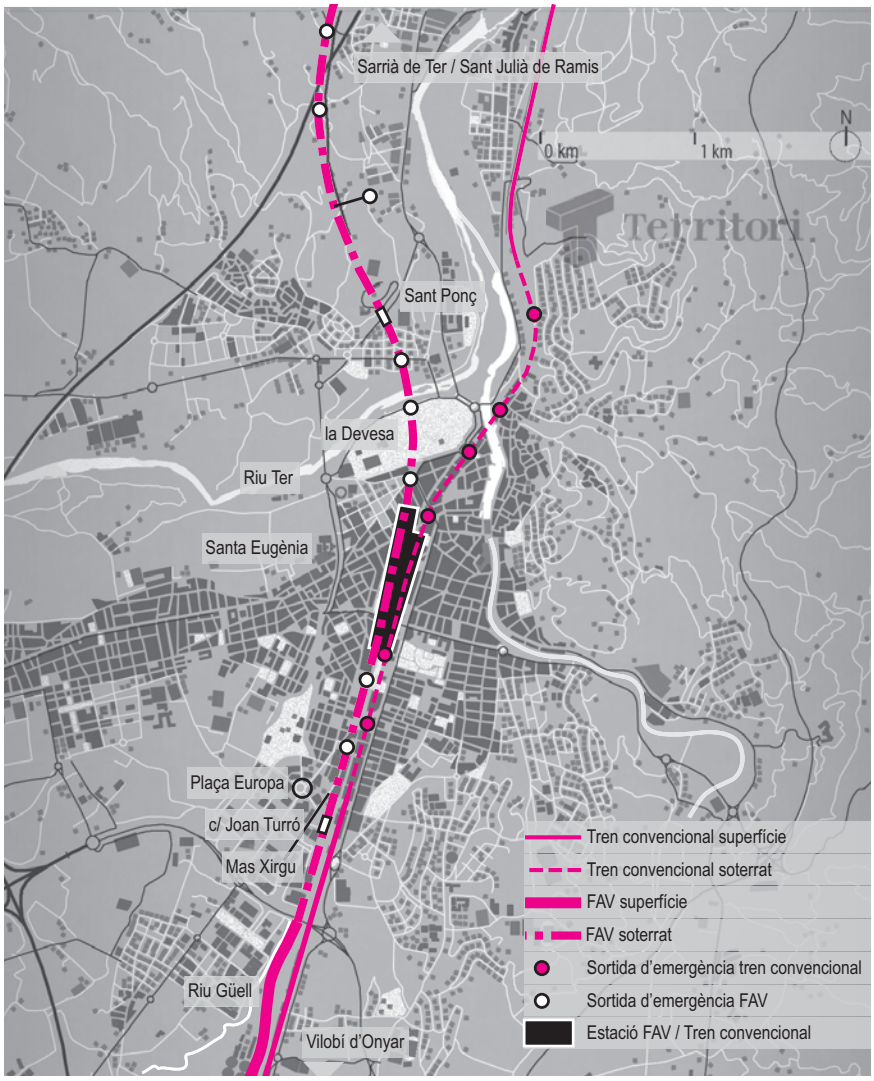
Malgrat tot, van presentar una denúncia a l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), van signar un requeriment al MIFO per aturar les obres, que havien perforat l'aqüífer de la vall de la riera de Cassinyola, i el Congrés dels Diputats va aprovar una proposició no de llei reclamant la suspensió de les obres fins que s'incloguessin les mesures ambientals requerides. La Comissió Europea (CE) es va comprometre a demanar informació sobre el tram entre Vilademuls i Borrassà per l'impacte ambiental a l'entorn de la riera de Cassinyola i va anunciar que adoptaria les mesures necessàries en cas que detectés alguna infracció. El Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE) va dir que un canvi de traçat retardaria el FAV i que al traçat actual es prenien mesures mediambientals.

A mitjan any l'Adif va pactar amb el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) de la Generalitat allargar la longitud de dos dels viaductes que estava previst construir al tram següent, entre Vilademuls i Pontós, i també la d'un fals túnel. A canvi d'aquestes modificacions, el DMAH va fer un informe favorable a la DIA. A l'agost el Ministeri de Medi Ambient i Medi Rural i Marí (MARM) va anunciar que enviaria diversos tècnics a les obres de construcció del FAV al tram de Bàscara per assegurar-se que els treballs s'estaven fent correctament. Aquesta era la resposta del MARM a la denúncia de la plataforma Defensem el Territori feta mesos abans.

Pel que feia a la denúncia presentada a la fiscalia de Medi Ambient de Girona s'havia arxivat perquè considerava que les accions no eren constitutives de cap delicte mediambiental. L'alcalde de Bàscara, Lluís Lloret (Convergència i Unió, CiU), va anunciar que malgrat que continuava endavant el litigi per la via judicial, calia intentar que el traçat que havia decidit el MIFO, que semblava que no volia canviar, es fes tan bé com fos possible i amb el menor impacte possible.

El FAV a la ciutat de Girona

A l'abril es van signar a l'Ajuntament de Girona les actes d'ocupació (totes temporals) entre l'Adif i els propietaris afectats i la comissió de seguiment del projecte de construcció del FAV a la ciutat, reunida al maig, va explicar les mesures que es prendrien un cop s'iniciessin les obres a la ciutat.



Les obres del túnel del FAV a Girona van començar al maig, a la zona de Mas Xirgu. Consistien en la construcció d'un túnel entre pantalles, a tocar de la via del tren existent, i que precedien el tram de túnel que s'havia de fer amb tuneladora i que avançaria pel Mas Xirgu fins a l'estació, per sota del barri de Sant Ponç i de la carretera de Santa Eugènia, el parc de la Devesa i el riu Ter.

A l'estiu es va iniciar el desmantellament de la benzinera de la plaça Europa de Girona, afectada per les obres del FAV, i es van eliminar dues-centes places d'aparcament del centre. També es van iniciar les obres per a la canalització del riu Güell a l'entrada de Girona per minimitzar l'impacte ambiental de les obres i l'Adif va instal·lar els primers sensors als edificis afectats per les obres.

La Plataforma Ciutadana TAV Girona va enviar un escrit a l'Ajuntament de Girona exigint que no s'apliquessin els canvis de circulació ni es tallessin els carrers fins que no s'haguessin solucionat diferents problemàtiques a la zona de l'estació (manca d'aparcaments, problemes de contaminació acústica i ambiental i manca d'accessos que patirien comerços de la zona i el centre de Serveis Mèdics (SEM)). L'Ajuntament va respondre anunciant que estaven habilitant dues noves zones d'aparcament i que havia editat uns fulletons on comunicaven els talls de circulació i canvis de sentits que hi hauria a partir de la segona meitat d'agost.

Les obres dels treballs de construcció del pou d'atac per on s'introduiria la tuneladora i que s'havia d'acabar cap a l'abril del 2009 es van iniciar sense provocar embussos malgrat el tall i canvis de sentit d'alguns carrers. Es calculava que cada dia entrarien a la ciutat 300 camions, per als quals s'havia habilitat un passadís especial.

Túnel de Pertús. Foto Arxiu Territori

A final d'octubre, els tècnics d'Adif van començar a revisar els edificis de Girona que resultarien afectats pel soterrament del tren convencional. Les revisions van començar un cop ja s'havien efectuat gairebé la totalitat d'inspeccions als edificis més propers a la línia del FAV.

Segons declaracions del juliol d'Antonio Fernández Gil, director de la línia del FAV Madrid-Barcelona-Figueres, a final del 2010 les vies del pas del tren per Girona haurien d'estar acabades i l'electrificació d'aquestes es faria el 2011. La primavera del 2011 aquesta primera fase i la caixa de l'estació haurien d'estar acabades. Pel que fa a l'estació, encara no hi havia novetats sobre el concurs que es convocaria per construir-ne la part en superfície. D'altra banda, es preveia que el primer túnel del FAV entre el polígon Mas Xirgu i la plaça d'Europa es començaria a perforar l'octubre del 2009 i estaria acabat el març del 2010.

El FAV a la ciutat de Figueres

Al febrer, la Plataforma Defensem el Tren de l'Empordà va presentar un projecte tècnic de soterrament de les vies del tren pel centre de Figueres, com alternativa al projecte de l'Ajuntament de Figueres i del MIFO de traslladar l'estació existent a Vilafant i d'eliminar les vies al seu pas per l'interior de la ciutat (FERROCARRIL FIGUERES-PORTBOU [48]). El soterrament proposat anava acompanyat de la connexió des de l'estació centre (amb vies d'ample convencional –ample ibèric–) a la via del FAV pel nord.

A l'abril la plataforma va lliurar al registre de Figueres les signatures necessàries per instar el ple de l'Ajuntament a convocar una consulta popular sobre el projecte. Arran d'això, el govern municipal va encarregar un informe extern. Aquest considerava viable que Figueres pogués tenir dues estacions de tren separades. Els arguments d'aquest estudi havien de servir per reprendre les negociacions amb el MIFO i defensar les dues estacions. Per això, els grups polítics de l'Ajuntament van aprovar per unanimitat una moció en què defensaven dues estacions a la ciutat: la de ponent, on hi hauria el traçat del FAV però que també volien que tingués ample de via convencional, i l'actual del centre, d'ample convencional.

El MIFO va descartar la possibilitat que Figueres tingués dues estacions argumentant que impediria la intermodalitat, tindria un cost desproporcionat, crearia afectacions de trànsit i implicaria redactar un nou estudi informatiu i una nova DIA, fet que provocaria més endarreriments a l'obra. L'Ajuntament, governat per CiU, el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), va vincular el seu suport a la nova estació al compromís que la Generalitat culminaria el pla d'infraestructures necessari per enllaçar la terminal del FAV, que s'ubicaria a l'oest de Figueres, amb la xarxa viària que envoltaria la ciutat en un futur (ronda nord, A-2 i A-26). Aquesta opció també implicava garantir una bona connexió entre l'estació del FAV i el centre urbà.

A mitjan novembre l'Adif va adjudicar la redacció del projecte constructiu de la nova terminal, en què confluirien l'alta velocitat i la línia convencional. La futura estació, que s'ubicaria a l'oest de la ciutat, al terme municipal de Vilafant, tindria tres andanes. L'alcalde de Figueres, Santi Vila (CiU), va acollir amb satisfacció la notícia, encara que va assenyalar que sol·licitaria que es portessin a terme alguns canvis.

Primers trens en proves al tram Figueres-Perpinyà

Al novembre, van començar a circular els primers trens en proves pel tram internacional del FAV entre Hostalets de Llers (Alt Empordà) i Perpinyà (Catalunya Nord), del qual TPFerro n'era la concessionària. Es preveia que aquest tram podria entrar en funcionament el febrer del 2009, en els terminis previstos inicialment.

Aquest tram, corresponent al del túnel del Pertús, seria explotat per la concessionària (i no pas per Adif ni per RFF –Réseau Ferré de France, administrador de la infraestructura ferroviària francesa–), que cobraria un peatge als trens que hi circulessin. Aquest peatge s'havia de començar a cobrar el febrer del 2009 segons els terminis previstos inicialment. Però a causa del fet que el FAV no hi circularia fins al 2010 (dos anys abans de la finalització de la línia del FAV gràcies a la construcció de la connexió provisional per la variant de Figures), TPFerro va anunciar que reclamaria indemnitzacions per valor dels peatges que tenia previst cobrar durant aquell període. La Cambra de Comerç de Barcelona (CCB) xifrava la indemnització en 60 MEUR per cada any endarrerit.

A final del 2008, el tram de la Roca del Vallès-Riudellots de la Selva tenia les obres de la plataforma enllestides i es trobava en procés de col·locació de la via. Estava en obres de la plataforma el tram de Riudellots de la Selva a Hostalets de Llers (passant per Girona, Sarrià de Ter, Sant Julià de Ramis, Cornellà de Terri, Vilademuls, Pontós i Figueres), malgrat que les obres a la ciutat de Figueres encara no havien començat. El tram d'Hostalets de Llers a la frontera estava en proves de circulació.

MSB

Més informació

www.ajuntament.gi
www.gencat.net/ptop
www.plataformatavgirona.org
www.trengirona.cat

FERROCARRIL DE RODALIES. METRO DEL VALLÈS 47

L'any 2008 continua a l'agenda pública el perllongament del Metro del Vallès dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) de la línia de Terrassa (S1) i la de Sabadell (S2) amb un total de set noves estacions. S'acorda l'arribada del tren fins a Castellar del Vallès, se n'inicia la redacció de l'estudi informatiu i es proposa una nova connexió entre Barcelona i el Vallès Occidental mitjançant el perllongament de la línia L7 d'FGC. A final d'any, s'adjudiquen les obres d'una nova estació de la línia S2 a Sant Cugat del Vallès.

Antecedents | 2006:70; 2007:67; 2007:68

La línia del Metro del Vallès avança per un tram de via comú entre Barcelona i Sant Cugat del Vallès on es bifurca en dos, una en direcció Terrassa i l'altra en direcció Sabadell. El Pla director d'infraestructures 2001-2010 (PDI) programa un seguit d'actuacions en aquesta línia que estan comportant una transformació, millora i modernització de la xarxa de transport públic a la comarca del Vallès Occidental.

La tardor del 2003 s'iniciaven les obres del perllongament de la línia S1 a Terrassa amb tres noves estacions, i dos anys més tard es revisava el projecte inicial per tal d'incloure millores constructives i de traçat i reprendre les obres el 2006. Aquell mateix any, sortia a informació pública el perllongament de la línia S2 a Sabadell, amb quatre noves estacions. Durant aquest procés l'associació Sabadell Cruïlla presentava una proposta alternativa al projecte oficial que defensava una visió territorial més enllà de la ciutat planejant el perllongament fins a Castellar del Vallès i Granollers, així com alguns canvis en el traçat i en els sistemes constructius. S'obria així un debat ciutadà i es creava una taula tècnica[1] de treball sobre el perllongament.

La rambla d'Egara, principal eix afectat per les obres de Terrassa

El gener del 2008 la rambla d'Egara quedava tallada al trànsit durant un any com a conseqüència de les obres per a la desviació dels serveis afectats pel perllongament i la col·locació dels murs de pantalla. Es van senyalitzar rutes alternatives i es va dur a terme una campanya informativa adreçada a tota la ciutadania i, especialment, als residents i comerciants afectats per les obres.

Tant l'associació de comerciants de Ca N'Aurell com la de Comerç Terrassa Centre (CTC) i l'Ajuntament de Terrassa van acordar iniciar diverses campanyes per tal de promocionar i incentivar els comerços com la campanya *obert per obres/quadrat rambla*. Malgrat tot, a mitjan any 2008, el president de CTC, Josep Collbatallé, valorava negativament l'efecte de les obres en les vendes dels comerços de la rambla d'Egara i els botiguers consideraven que les actuacions i els processos d'incentivació del comerç no s'estaven desenvolupant de la manera esperada ni amb l'assiduïtat prevista.

El mes d'agost es va encarregar el projecte d'urbanització del tram central de la rambla d'Egara que havia de reflectir les conclusions i aportacions de la participació ciutadana feta l'any anterior i que incidien principalment en l'eixamplament de voreres i la reducció dels carrils per a vehicles privats per afavorir el transport públic. En aquest sentit, la regidora de mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa, Lluïsa Melgares, explicava que seguirien les actuacions definides en el programa de mobilitat per a millorar la qualitat ambiental de la ciutat que consistien, entre altres coses, en el fet de traslladar el trànsit de vehicles a les rondes exteriors. Un cop finalitzades les obres del perllongament a la Rambla, només es permetria la circulació dels transports públics, les bicicletes i els veïns amb aparcament a la zona.

A final d'any, la Rambla obria al trànsit i el transport públic reprenia el seu recorregut habitual. Es preveia que a començament del 2009 entrarien en funcionament les tuneladores.

S'inicien les obres del perllongament a Sabadell

El mes de març, el conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) Joaquim Nadal comunicava l'inici de les obres del perllongament a Sabadell i, al mateix temps, la taula tècnica presentava a la Generalitat els acords consensuats després de vuit mesos de treball. Aquests acords es concretaven en l'arribada del tren a Castellar del Vallès, el nou dimensionament de les cotxeres i cua de maniobres del Parc del Nord, actuacions de millora i reduccions d'impactes a les estacions de la plaça d'Espanya i del passeig de la Plaça Major, i la bifurcació de la línia a la parada de Sabadell Gràcia que permeti una futura connexió amb Granollers.

Obres de contrucció del túnel dels FGC a Sabadell. Foto Arxiu Territori

A mitjan estiu, el responsable de la Generalitat de les obres subterrànies, Jordi Jubany, anunciava la fi de les inspeccions dels habitatges i afirmava que en els habitatges inspeccionats no s'havien detectat patologies estructurals significatives.

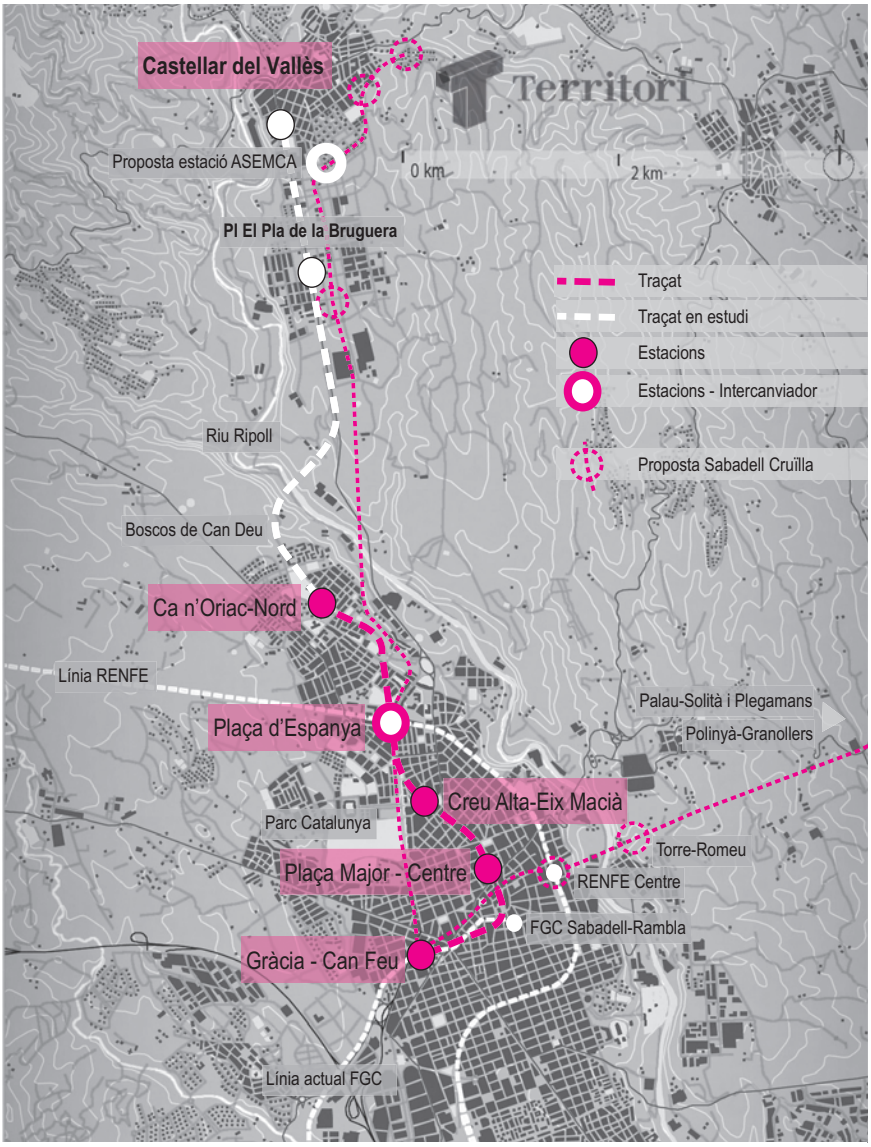
Entretant, les obres del perllongament avançaven. A l'agost, es desviava el cablejat en l'àmbit de l'estació de l'eix Macià, s'enderrocaven dues aules del centre d'educació infantil i primària Creu Alta afectades per aquesta estació i s'habilitava una aula provisional durant les obres.

Al novembre es va iniciar la construcció dels murs de pantalla al Parc del Nord –punt d'entrada de les tuneladores– i a les estacions de l'eix Macià i la plaça d'Espanya que afectaren durant més d'un any la circulació a l'avinguda Josep Tarradellas.

Aquell mes, Manel Villalante, director general del Transport Terrestre, va anunciar que, a petició de la taula tècnica, inclouria en el projecte la construcció d'un aparcament subterrani a la plaça d'Espanya.

En el passeig de la Plaça Major es completaven els treballs arqueològics de la zona de llevant i es començaven a desviar els serveis afectats de l'àrea. Les úniques estacions en les quals encara no s'havien iniciat els treballs eren la de Ca n'Oriac i la de Gràcia.

A final d'any, es preveia que la primera tuneladora començaria a perforar el segon semestre del 2009.



El tren arribarà a Castellar del Vallès

Al juliol, l'empresa pública Gestió d'Infraestructures, SA (GISA) va adjudicar la redacció de l'estudi informatiu i d'impacte ambiental del perllongament de la línia S2 fins a Castellar del Vallès per 724.710 €, proposta efectuada i defensada des d'un primer moment per Sabadell Cruïlla. Aquest perllongament, segons els primers estudis del DPTOP, suposaria la construcció de 4,6 km de nova via des de l'estació de Ca n'Oriac, al terme municipal de Sabadell, fins al nucli urbà de Castellar del Vallès, amb un cost de 38 MEUR. El traçat creuaria el riu Ripoll a través d'un viaducte fins al polígon industrial del Pla de la Bruguera on se situaria una estació, i seguiria paral·lel a la carretera fins a l'entrada del nucli urbà on finalitzaria el seu recorregut amb una altra estació. L'estudi servirà per determinar les possibles propostes i la viabilitat de les dues estacions plantejades.

Durant el procés de redacció, l'Associació d'Empresaris de Castellar del Vallès (Asemca) presentava una proposta que defensava la construcció d'una única estació a la ronda de Tolosa, entre el polígon industrial i el nucli urbà, per tal de disminuir el temps de trajecte entre les dues ciutats. La proposta consistia en un tram de 4 km en el qual hi hauria un túnel inicial de 770 m en galeria, un viaducte que creuaria el torrent de Can Bages com el de la proposta oficial, i finalment el darrer tram a cel obert. Al costat de l'estació hi hauria espai per a la instal·lació d'un aparcament de vehicles a l'aire lliure. L'alcalde socialista, Ignasi Giménez, tot i compartir la proposta d'Asemca, mantenia la preferència per les dues estacions.

Proposta de perllongament de la línia L7 d'FGC

Paral·lelament al viu debat sobre les infraestructures al Vallès, els primers mesos del 2008 el grup de Convergència i Unió (CiU) de Terrassa treballava amb la proposta del perllongament de l'actual línia L7 d'FGC des de l'estació d'avinguda Tibidabo fins a Sant Cugat a través d'un nou túnel. Josep Rull, portaveu municipal de CiU, defensava aquesta alternativa com a prioritària enfront de la del túnel d'Horta per evitar la saturació del Metro del Vallès i presentava una moció al ple de final de març, la qual era aprovada amb el suport de les diferents forces polítiques a excepció d'Iniciativa per Catalunya-Verds-Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EuiA). Els ecosocialistes afirmaven que la freqüència de pas dels combois ja milloraria amb la nova cua de maniobres de l'estació de la plaça de Catalunya.

Dies més tard, es van reunir onze alcaldes[2] de la comarca del Vallès Occidental a fi de trobar un pronunciament comú, constatar la importància i preferència pel túnel del Tibidabo i incloure'l a l'avantprojecte del

Pla territorial metropolità de Barcelona (PTMB) i al Pacte Nacional per les infraestructures. Entretant, l'Ajuntament de Sabadell, partidari del ferrocarril pel túnel d'Horta, presentava diverses al·legacions al PTMB i reclamava l'arribada del tren a Castellar del Vallès així com una nova línia d'FGC que uneixi Terrassa, Sabadell i Granollers, l'estudi d'una parada davant l'hospital Parc Taulí, la necessitat d'una estació al barri de Can Llong i la construcció de la línia orbital ferroviària.

Una nova estació d'FGC a Sant Cugat del Vallès

A mitjan desembre l'empresa pública Tabasa, concessionària dels túnels de Vallvidrera, adjudicava a l'empresa COMSA les obres de construcció d'una nova estació a la línia S2 entre les estacions de Sant Joan i Sant Cugat del Vallès. L'estació se situarà al nou sector residencial de Vullpalleres i estarà a 500 m de la parada de Coll Favà de la línia C-7 de Renfe que enllaça Barcelona amb Martorell passant pel Vallès. Es preveu un pressupost total de 21 MEUR i un període d'execució de 22 mesos des de l'inici de les obres previst pel gener del 2009. El projecte inclou la construcció de dos aparcaments amb una capacitat global de 409 places, un a cada costat de l'estació, que actuaran com a aparcaments de dissuasió i de foment de la intermodalitat.

El finançament de l'obra es realitzarà mitjançant els beneficis que genera Tabasa, la qual també destinarà recursos per finançar part de l'ampliació i la cua de maniobres de l'estació d'FGC de la plaça de Catalunya, el nou CARRIL BUS-VAO DE L'AUTOPISTA C-58 ENTRE RIPOLLET I BARCELONA [7] i la millora dels túnels de Vallvidrera.

Es calcula que entrarà en funcionament a final del 2010 i que concentrarà un volum de 850.000 passatgers anuals.

MBE

Més informació

www.sabadell.cat/metrosabadell
www.sabadellcruilla.org

1 La taula tècnica estava organitzada per la Fundació Bosch i Cardellach i en formava part l'Ajuntament de Sabadell i l'associació Sabadell Cruïlla, mentre que l'Oficina del Centre, la Cambra de Comerç i Indústria de Sabadell i l'Ajuntament de Castellar del Vallès hi participaven com a membres convidats.

2 Es varen reunir els alcades de Castellbisbal, Matadepera, Sant Cugat del Vallès, Sant Llorenç Savall, Sant Quirze del Vallès, Ullastrell, Rellinars, Rubí, Terrassa, Vacarisses i Viladecavalls.

48 FERROCARRIL FIGUERES-PORTBOU. VARIANT DE FIGUERES

La Plataforma Defensem el Tren abandera la lluita per impedir el trasllat de la línia fèrria convencional a l'oest de Figueres i demana celebrar una consulta popular. Tot i que la proposta, que recull més de 6.000 signatures, no té el vistiplau de l'equip de govern (CiU, PSC i ICV), sí que modifica la seva posició i defensa mantenir l'estació al centre de la població. Tot i això Foment ho descarta i el consistori acata la decisió el mes d'octubre. Mentrestant a final d'any comencen les obres del tram sud de la variant ferroviària per permetre el pas del FAV cap al tram transfronterer d'ample europeu a partir del 2010.

Antecedents | 2007:69

L'any 2003 l'Ajuntament de Figueres i el Ministeri de Foment (MIFO) van acordar desmantellar la via d'ample ibèric pel centre de Figueres i crear una estació intermodal amb el futur Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) [46] a l'oest de la ciutat. Tres anys més tard el MIFO va presentar l'estudi informatiu de la variant, amb una longitud de 13,8 km i un cost estimat de 100 MEUR. L'estació intermodal se situaria al límit dels termes de Figueres i Vilafant. Aquesta solució no era compartida per Salvem l'Empordà, Defensem el Tren de l'Empordà, l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i el Partit Popular (PP), que alertaven de la manca de centralitat de l'estació i del possible desmantellament de la línia Figueres-Portbou en cas que no es completés la variant ferroviària pel nord. Els opositors demanaven mantenir el tren convencional al centre, però soterrat. Tanmateix des del MIFO es mantenia l'opció intermodal per l'oest, i els pressupostos generals de l'Estat (PGE) del 2008 van incloure una partida de 30 MEUR per executar el tram sud de la variant ferroviària.

Demanen una consulta popular mentre el tram sud avança

A començament de febrer del 2008 la Plataforma Defensem el Tren de l'Empordà va presentar un projecte tècnic alternatiu per soterrar les vies pel centre en un tram d'1,5 km i connectar amb el traçat del FAV pel nord. El cost estimat era de 60 MEUR –40 menys que el projecte del MIFO–, ja que, entre altres, no calia construir els dos túnels per sota el castell de Sant Ferran. Segons el portaveu de la plataforma, Pep Gou, part del cost es podria finançar amb les plusvàlues dels terrenys alliberats pel soterrament.

Una setmana més tard la Plataforma demanava a l'Ajuntament de Figueres que convoqués una consulta popular ja que "la ubicació de l'estació era una qüestió massa important per deixar-la exclusivament en mans dels polítics". Per fer la petició pretenien recollir 5.200 signatures, que representarien el 10% dels habitants, tal com recull el Decret 294/1996, de consultes populars municipals. Així mateix, l'entitat va presentar al·legacions al Pla de transport de viatgers de Catalunya (PTVG) [90] en considerar que "discriminava" Figueres en no incloure-la en el servei de Rodalies de Girona i va "esmentar de passada" el tram fins a Portbou, tot i que sense parlar de connexions internacionals, la possibilitat de convertir-lo a ample europeu i també va fer esment de la possible utilització del tram per al trànsit de mercaderies.

El 29 de febrer el MIFO va licitar el tram sud de la variant del tren convencional per un cost de 48 MEUR. El traçat uniria el pont del Príncep –per on passa la via de tren convencional– fins a la futura estació intermodal. Tenia un termini d'execució de vint mesos. Es pretenia tenir-lo acabat el 2010 per tal que el FAV l'utilitzés i, posteriorment, enllacés amb el tram transfronterer d'ample europeu. Al cap de deu dies transcendia que el tram no arribaria a l'espai de la futura estació sinó 2 km al sud, on se situaria de manera provisional un intercanviador de vies d'ample ibèric i europeu situat entre la piscina de Vilafant i l'N-260. Mentrestant, la segona fase de la variant continuava sense calendari ni finançament. Es tractava de 10 km que passarien per l'estació intermodal, el castell de Sant Ferran i Vilabertran per enllaçar amb l'actual línia de Portbou.

Mentrestant, aprofitant la celebració de les eleccions espanyoles, la Plataforma Defensem el Tren va muntar dotze taules, que van recollir un total de 3.600 signatures, per demanar la consulta popular. Pel portaveu de l'entitat, Lluís Benejam, seria una "temeritat" que l'alcalde figuerenc, Santi Vila (Convergència i Unió, CiU) "menyspreés la voluntat dels ciutadans".

L'Ajuntament assumeix la proposta de dues estacions

A començament d'abril el nombre de signatures ja superava les 5.500 –500 més que els vots de Vila a les municipals del 2007–. En aquell moment l'equip de govern, format per CiU, el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) va deixar la porta oberta a la construcció de dues estacions, una al centre per al tren convencional i una a l'oest per al FAV. D'aquesta manera el govern municipal considerava que no era necessària la consulta popular. El dia 7 la Plataforma va lliurar 5.822 signatures al consistori i va anunciar que la campanya s'allargava fins a Sant Jordi.

Pocs dies més tard l'alcalde anunciava que encarregarien un informe per estudiar "si la ciutat resistiria el model bipolar de dues estacions". Vila es mostrava convençut que el resultat donaria la raó a la nova posició del consistori. En aquest sentit, el 26 de maig el document elaborat per l'empresa Ingeniería de Trazados y Estructuras (Intraesa) avalava la viabilitat i compatibilitat d'ambdues estacions pel "potencial, estructura i creixement que es preveu a Figueres". Amb els resultats sota el braç Santi Vila, acompanyat per Carme Bosch (Plataforma Defensem el Tren) i Jordi Rotllan (Comerç Figueres), es va desplaçar a Madrid per entrevistar-se amb el president del grup de CiU, Josep Antoni Duran i Lleida, per tal que els ajudés en la negociació amb el MIFO.

El 3 de juny es feia públic que se celebraria un ple extraordinari per definir la posició del consistori en relació amb el traçat del tren. ERC havia demanat la sessió per votar una proposta en què s'apostava pel manteniment de l'estació del centre amb vies soterrades. La resolució la van votar els cinc partits amb representació a Figueres i la va valorar positivament la Plataforma Salvem el Tren, tot i considerar-la "ambigua". Així mateix, continuaven defensant la celebració de la consulta per la qual havien recollit 6.349 signatures i van denunciar les pressions "intolerables" rebudes per part de persones vinculades a l'antic govern socialista. "És el comportament caciquista dels que no estan disposats a acceptar que el seu

Estació de tren de Figueres. Foto Moisès Jordi

projecte urbanístic ferroviari fos derrotat a les municipals", va afirmar el portaveu de la plataforma, Pep Gou. Dies més tard van penjar una pancarta de 20 m amb el lema "Nadals, ai!" per demanar al Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) que defensés a Madrid la posició unitària dels partits figuerencs. Així mateix denunciaven el "menyspreu i l'actitud tancada al diàleg" del secretari de Mobilitat, Manel Nadal, en una trobada dies enrere.

Tanmateix, Foment continuava la tramitació del seu projecte i el 27 de juny va adjudicar per 32,3 MEUR el tram sud de la variant amb l'objectiu que el 2010 el FAV arribés a l'Estat francès.

L'Ajuntament de Figueres demana realisme

A començament d'octubre els portaveus dels tres grups de l'equip de govern figuerenc (CiU, PSC i ICV) van demanar "ser realistes" i acceptar la proposta de Foment, que es mantenia inflexible amb l'opció de l'estació intermodal a l'oest. El MIFO considerava que dues estacions impedirien la connexió entre ambdues línies i seria impossible garantir el traçat ferroviari mentre se soterrés el traçat actual. L'única alternativa que oferien per mantenir l'estació central era deixar les vies en superfície i convertir l'estació intermodal en un baixador del FAV,[1] fet que l'Ajuntament de Figueres descartava totalment. Per al batlle Santi Vila fer-ho seria perdre l'oportunitat de solucionar "un problema que es remuntava als anys setanta". Per tal de "fixar un full de ruta", el consistori va convocar per al 14 d'octubre un ple extraordinari en el qual es convidava a participar les entitats socials i empresarials que s'havien manifestat en el debat ferroviari però mantenia la negativa a la consulta popular.

La Plataforma Defensem el Tren va qualificar les explicacions de Vila "d'excuses de mal pagador" i no donava el tema "per tancat en absolut". A més, recordaven que la crisi econòmica que havia esclatat tirava per terra els plans de pagar la variant del tren convencional amb les plusvàlues urbanístiques de l'espai ocupat actualment per les vies.

Per altra banda, el 10 d'octubre El Punt publicava que els darrers documents que el MIFO havia enviat als ajuntaments de Figueres i Vilafant continuaven sense incloure el concepte d'estació a la línia del FAV, sinó que en parlaven com a "punt d'avançament i estacionament de trens (PAET)". L'única informació que havien rebut els consistoris era que hi hauria una "estació provisional", mentre que la definitiva i intermodal no es construiria fins que hi arribés el tren convencional. En aquells moments estava a punt d'iniciar-se la construcció del tram de variant sud que quedava a 2 km d'aquest punt. Així mateix, no s'havia concretat cap infraestructura viària per connectar ni amb Vilafant ni Figueres, un element que segons la informació d'*El Punt* feia preveure que quan hi arribés el TAV –el 2010 o el 2011– no hi hauria estació.

Cinc dies més tard els vots de l'equip de govern (CiU, PSC i ICV) van servir per votar una proposta per "assumir" el projecte del MIFO d'estació intermodal a l'oest. ERC i el PP s'hi van oposar mentre una cinquantena de veïns van manifestar amb crits i xiulets el desacord amb la postura del consistori. Per a Vila no acatar la decisió de Foment suposaria deixar d'eliminar la barrera física de les vies pel centre i quedar-se tant sols amb un PAET i no tenir una estació del FAV. La posició "pragmàtica" del consistori tenia el suport de les dues associacions empresarials de l'Alt Empordà, la Cambra de Comerç de Girona i la Confederació d'Associacions de Veïns de Figueres. En contra es posicionava la Institució Altempordanesa de Defensa de la Natura (IAEDEN), Defensem el Tren i l'associació de comerciants de Figueres. Els opositors continuaven exigint la consulta popular.

El 18 i 19 de novembre els municipis de Portbou i Cervera (el Rosselló) van coorganitzar una cimera internacional per abordar el futur de la línia de tren convencional. Ambdós municipis pretenen que el FAV no "suposi prescindir d'una línia històrica" que té un potencial gran tant com a línia de Rodalies en l'àmbit Girona-Figueres-Perpinyà com pel que fa al transport de mercaderies.

El 3 de desembre es va reunir per primera vegada la comissió de seguiment de les obres del tren a Figueres formada pels cinc grups municipals, així com les entitats implicades en el debat ferroviari. Defensem el Tren va declinar assistir-hi, ja que la va considerar una mostra de "cinisme" perquè "parlava de participació ciutadana quan s'impedia celebrar la consulta ciutadana". Així mateix entenien que la comissió serviria per "tenir entretingudes les entitats ciutadanes i difuminar les seves responsabilitats, si les coses van mal dades".

L'any finalitzava amb les obres iniciades del tram sud de la variant ferroviària i sense cap notícia de les fases posteriors per completar l'anella ferroviària i connectar-la amb el traçat Figueres-Portbou.

AUV

Més informació

defensemeltren.bloc.cat
www.figuerescIutat.com
www.iaeden.cat/doc/Presentacipropostatren.pdf

1 Sense la infraestructura d'una estació, amb poques parades comercials i amb la funció principal de permetre la gestió de les circulacions i l'enllaç entre la línia d'alta velocitat i la línia convencional.

49 FERROCARRIL REUS-MÓRA LA NOVA-CASP

El procés d'automatització i retallada del personal de servei a les estacions d'Ascó, Flix i Riba-roja d'Ebre de la línia Reus-Móra la Nova-Casp, dut a terme per ADIF durant el 2008, indigna els representants polítics de la Ribera d'Ebre i els treballadors afectats. Tot i que aquestes estacions estan incloses en els plans d'emergència nuclear i química de Tarragona, des d'ADIF s'assegura que aquests canvis no suposen un risc per a la seguretat d'usuaris i ciutadans.

La línia de Reus a Faió, i que segueix cap a Casp i Saragossa, es va posar completament en servei el 1894. El recorregut a Catalunya consta de 87,3 km, s'inicia a Reus, i té dotze estacions més en servei en terres catalanes[1] del Baix Camp, el Priorat i la Ribera d'Ebre, i una fora de servei, la de Garcia. La línia és d'ample ibèric (1.668 mm), amb via única en tot el recorregut, i permet velocitats màximes que poden oscil·lar entre els 130 i els 140 km/h. Hi circulen majoritàriament trens de mercaderies, però també hi ha uns quants trens de passatgers de mitjana distància, a més de la circulació de l'Estrella Costa Brava, de llarg recorregut. Antigament, la majoria de trens entre Barcelona i Madrid circulaven per aquesta línia, però actualment quasi tots van per la línia Reus-Lleida o per la línia d'alta velocitat.

El març del 2005 els presidents del consells comarcals del Baix Camp, el Priorat i la Ribera d'Ebre ja reclamaven a la Comissió de Foment i Habitatge del Senat, juntament amb el portaveu de l'Entesa Catalana de Progrés, Lluís Aragonès, l'aprovació de més inversions per a la línia ferroviària Reus-Móra la Nova-Casp.

La línia en el planejament sectorial i territorial

El Pla d'infraestructures de Transport de Catalunya (PTIC) 2006-2026 [2006:116] preveia una inversió estatal de 82 MEUR en la millora de les línies convencionals destinades a serveis regionals, la Lleida-Manresa [2005:79], la Vic-Puigcerdà [2006:60] i la Reus-Casp.

El Pla de transport de viatgers 2008-2012 [90] de la Generalitat, a més de recollir les recomanacions del PITC, preveia per a la línia Reus-Móra la Nova-Casp sis serveis regionals diaris per sentit de circulació des de Barcelona.

A més de les mesures anteriors, l'Avantprojecte del Pla territorial de les Terres de l'Ebre [98] també proposava una reserva de sòl estratègica d'unes 90 ha associada a la línia Reus-Casp, a tocar de l'estació de Móra la Nova, per a activitats logístiques associades al transport de mercaderies.

L'impacte de l'alta velocitat

Al final d'abril del 2008 el portaveu tarragoní de la secció ferroviària del sindicat Confederació General del Treball (CGT), Ramon Ferrandis, criticava el fet que l'entrada en servei del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) [44] entre Barcelona i Madrid havia comportat el progressiu desmantellament dels serveis de mitjana i llarga distància per mitjà del ferrocarril convencional. En el cas de Reus, això havia suposat la supressió dels tres trens diürns que connectaven amb Madrid, trajecte que quedava reduït a un servei nocturn per sentit.

Millores a les estacions

A començament de maig, l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) va adjudicar per 656.000 euros els treballs de modernització de l'estació de Flix a les empreses Tecsa, Isolux i Dimetronic, amb l'objectiu d'augmentar les condicions de seguretat, eficàcia i fiabilitat de les instal·lacions, situades a la línia Saragossa-Móra la Nova-Barcelona. També va anunciar que s'estaven licitant les obres de modernització de les estacions de Pradell, els Guiamets i Riudecanyes-Botarell, de la mateixa línia.

Per la seva banda, la Diputació de Tarragona, conjuntament amb la Fundació per a la Preservació del Patrimoni Ferroviari Industrial (FPPFI) de Móra la Nova, impulsava els treballs de millora de l'estació d'aquesta localitat. La principal obra consistia en la instal·lació d'un pont giratori per a canvi de vies, on els recursos humans els posava la Diputació a través d'un taller d'ocupació, i el finançament, uns 30.000 euros, l'assumia la FPPFI.

A començament de juliol, la Comissió de Política Territorial del Parlament de Catalunya va aprovar una proposta de resolució per sol·licitar al Ministeri de Foment (MIFO) una millora dels serveis i estacions de la línia Reus-Casp.

Retallada de personal

El 17 de juliol la Direcció Executiva de Circulació, pertanyent a l'ADIF, va presentar un informe que suposava una important retallada de personal en les estacions de la línia.

Al final d'agost els alcaldes de la Ribera d'Ebre van protestar per la reducció de personal i atenció a les estacions d'Ascó, Flix i Riba-roja d'Ebre que estava preparant ADIF, instal·lacions que formaven part del Pla d'emergència nuclear de Tarragona (PENTA) i dels Pla d'emergència del sector químic de Tarragona (PLASEQTA). L'Associació de Municipis en Àrees de Centrals Nuclears (AMAC) expressava el seu temor davant el fet de deixar sense vigilància l'estació d'Ascó, per la qual passava molt trànsit de mercaderies perilloses.

L'informe proposava deixar l'estació d'Ascó sense personal, mentre que a les de Flix i Riba-roja d'Ebre se'n reduiria la presència a un torn de mitja jornada (tarda i matí, respectivament) els dies laborables. També es volia tancar el Lloc de Comandament de Tarragona. La decisió comportava la pèrdua de setze llocs de treball.

Durant el setembre, amb la mesura ja adoptada, els consistoris de les tres poblacions afectades demanaven a ADIF la restitució del personal per tal d'evitar una reducció dels serveis i l'establiment d'un greuge per als usuaris, especialment per a la gent gran.

L'alcalde de Flix i membre del Senat, Pere Muñoz, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), mostrava la seva indignació pel desconeixement d'ADIF de les mesures dels plans d'emergència en què

les estacions figuraven com a punts de concentració i trasllat de la població. Muñoz es va queixar de la manca d'informació rebuda per part d'ADIF, ja que s'havien assabentat de la retallada a través de la CGT, i denunciava que ni tant sols la subdelegada territorial de l'Estat a Tarragona, Teresa Pallarès, amb la qual s'havia reunit, en tenia notificació formal. També va anunciar que presentaria una queixa formal el 15 de setembre davant la ministra de Foment, Magdalena Àlvarez.

Rafel Vidal, alcalde d'Ascó, de Convergència i Unió (CiU), afirmava que es reservaven el dret d'acudir a la justícia per garantir la funcionalitat del PENTA i el PLASEQTA.

Des de la CGT es criticava el fet que les obres de modernització d'ADIF, efectuades per poder ordenar de forma remota el tràfic ferroviari, i la posterior retallada de personal eren mesures economicistes que comportaven un risc per a la seguretat del trànsit. També s'afirmava que les mesures de seguretat que efectuava el personal, com ara la certificació que els trens de mercaderies passaven amb la càrrega en condicions, la verificació de finalització de pujada i baixada de viatgers, o la informació a l'usuari de la possible existència de perill d'atropellament en un tren sense parada, no podrien ser substituïts per sistemes automàtics. A més, denunciaven que deixar sense personal les estacions significava la seva deterioració progressiva. Segons la CGT, ADIF obeïa únicament a motivacions econòmiques per amortitzar els costos de la implantació dels nous sistemes amb la retallada de personal. El sindicat va realitzar tancades i concentracions de veïns i treballadors a les estacions afectades.

L'Ajuntament de Flix va aprovar el 9 de setembre una moció de suport a CGT en les seves reivindicacions per mantenir els serveis i per demanar millores a les estacions.

Antonio González, president d'ADIF, es va reunir al principi d'octubre amb Teresa Pallarès i li va expressar el seu compromís que es mantindria la seguretat a les estacions afectades pel PENTA i el PLASEQTA, sense renunciar però al procés d'automatització de les mateixes.

ERC va presentar al final d'octubre una esmena als Pressupostos generals de l'Estat (PGE) del 2009 en què demanava 8 MEUR per a la millora de la línia Reus-Casp.

La CGT va organitzar, entre novembre i desembre del 2008, actes de protesta en contra de la destrucció del ferrocarril públic a Barcelona, Madrid, Tarragona i Valls, amb què denunciava, entre altres, la reducció de serveis a les estacions d'Ascó, Flix i Ribaroja d'Ebre.

Davant la negativa d'ADIF de modificar les darreres mesures preses a la línia, es preveia que les reivindicacions polítiques i sindicals continuessin durant el 2009.

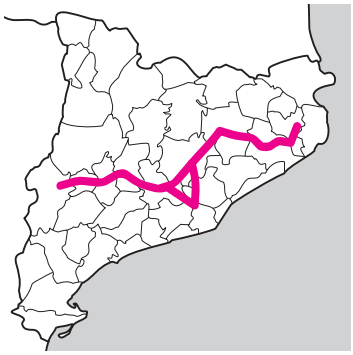
JRMR

Més informació

www.trenscat.cat

1 Les Borges del Camp, Riudacanyes-Botarell, Duesaigües-l'Argentera, Pradell, Marçà-Falset, Capçanes, els Guiamets, Móra la Nova, Ascó, Flix, Riba-roja d'Ebre i Faió-la Pobla de Massaluca.

50 FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA



El desembre del 2008 el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, aprova inicialment el Pla director urbanístic per a la concreció i delimitació de la reserva de sòl per a l'establiment de l'Eix Transversal Ferroviari. Aquest pla conté una proposta de traçat que s'ha negociat amb bona part dels municipis afectats, descarta algunes de les propostes inicials i fixa les estacions a cada comarca. La seva exposició pública permetrà que els afectats hi presentin al·legacions, l'anàlisi, i en el seu cas acceptació de les quals comportarà la redacció d'un nou projecte de traçat que s'haurà d'aprovar definitivament.

Antecedents | 2004:97; 2005:81; 2006:74; 2007:71

El ferrocarril transversal de Catalunya 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 Catalunya. El recorregut unirà Lleida amb Girona per Mollerussa, Tàrrega, Cervera, Igualada, Manresa i Vic cap a l'aeroport de Girona on enllaçarà amb la línia ferroviària d'alta velocitat entre Barcelona i França.

El juliol del 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. L'any 2007 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va estudiar diverses alternatives de traçat per presentar un document amb els objectius i criteris generals d'aquest eix ferroviari a la Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC), que el va informar favorablement el mes de novembre del mateix any.

Aquesta aprovació de la CUC va permetre iniciar la redacció del Pla director urbanístic (PDU) per a la concreció i delimitació de la reserva de sòl a fi d'assolir l'establiment de l'Eix Transversal Ferroviari (ETF). La redacció del PDU va durar pràcticament tot el 2008, va ser supervisat pels tècnics del DPTOP i d'Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (IFERCAT) i va ser aprovat inicialment el 19 de desembre pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal.

El projecte del Pla director

L'objectiu del Pla director és garantir la disponibilitat de sòl per a l'ETF a través de la concreció, delimitació i regulació de les reserves que siguin necessàries per a la seva realització i funcionalitat.

El traçat proposat estarà format per un corredor ferroviari entre Lleida i Girona de 231 km; un ramal entre Lleida (Segrià) i l'AEROPORT D'ALGUAIRE [6] (Segrià) de 12 km i un ramal entre Igualada (Anoia) i Martorell (Baix Llobregat) de 52 km. La construcció del traçat preveu que el 14% de l'obra sigui en viaducte i el 40% en túnel, i el que hi destaca és que s'haurà de fer pels Brucs, per connectar les comarques de l'Anoia i el Baix Llobregat, i per les Guilleries, per connectar Osona amb la Selva. En relació amb el recorregut, el traçat entre Lleida i Cervera (Segarra) se cenyirà a l'autovia A-2 per evitar una nova barrera infraestructural a les planes agràries de ponent mentre que el traçat entre el Bages i Osona aprofitarà el corredor de la CARRETERA C-25, EIX TRANSVERSAL [2006˙:27], corredor que ja seguirà fins pràcticament Santa Coloma de Farners i l'aeroport de Girona-Costa Brava. El tren entrarà soterrat a Mollerussa (Pla d'Urgell) i a Igualada i es preveuen unes variants per a les mercaderies a Lleida i a Santa Coloma de Farners (la Selva).

El trajecte disposarà d'una estació de passatgers a cada comarca, alguna de les quals ja existeix, com la de Lleida-Pirineus, i altres seran noves. Cal destacar que el projecte del Pla director fixa sis estacions a les capitals comarcals (Lleida, Mollerussa, Igualada, Manresa, Santa Coloma de Farners i Girona), mentre que la resta s'ubiquen prop de la capital comarcal (Tàrrega-Vilagrassa, Cervera o Vic-Gurb).

L'ETF permetrà la connexió amb altres serveis ferroviaris: l'enllaç amb l'alta velocitat s'efectuarà a Lleida i a les proximitats de l'aeroport Girona-Costa Brava, la connexió amb la xarxa de transport metropolitana es farà des de Martorell (Baix Llobregat) i Manresa (Bages); també es podrà efectuar la connexió amb la rodalia de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) entre Lleida i la Pobla de Segur (Pallars Jussà), i amb les Rodalies de RENFE a Vic i Girona, així com amb els serveis regionals d'aquesta companyia a ambdues estacions.

En canvi, el Pla director va desestimar reservar sòl entre Manresa i Martorell, fet que implicarà que la connectivitat ferroviària entre Manresa i Barcelona continuï amb els serveis d'FGC i RENFE, on es preveuen un seguit de millores.

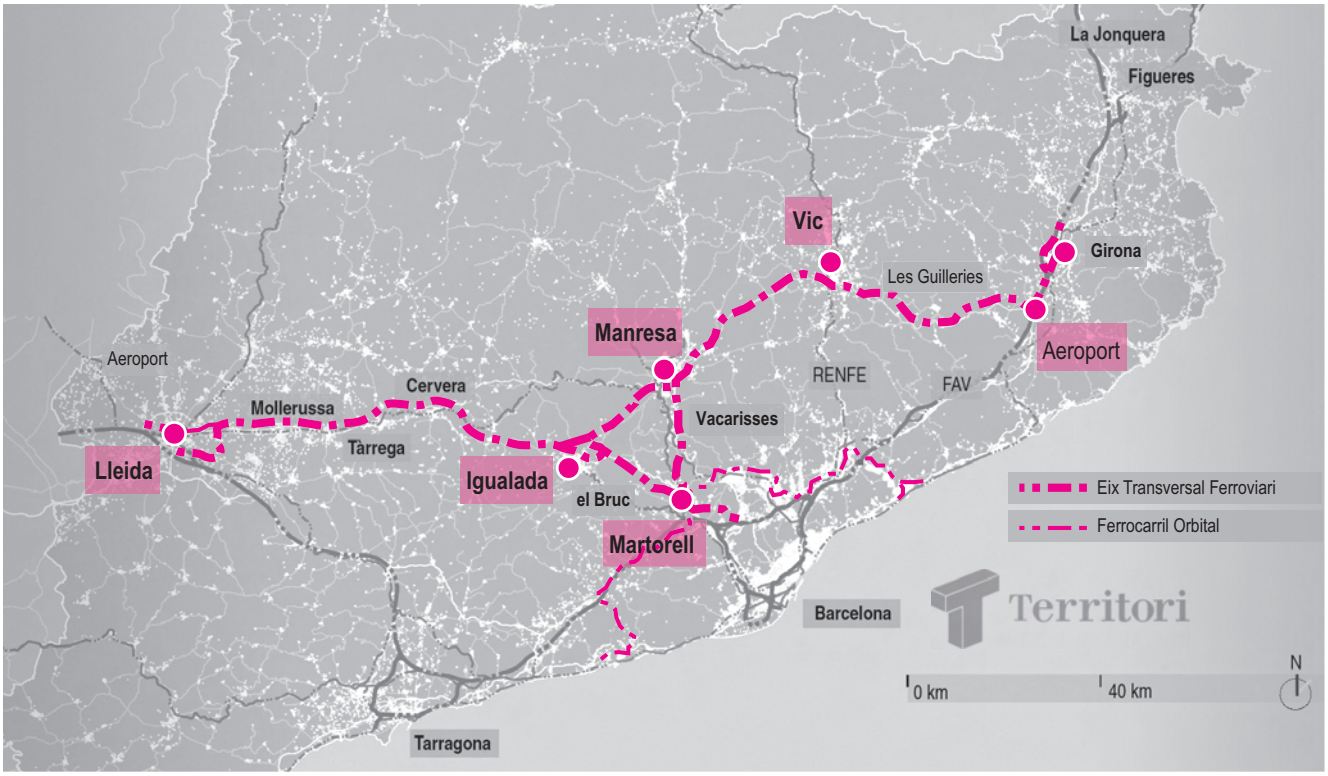
Algunes reaccions del territori

A l'Anoia, el president del Consell Comarcal Josep M. Palau (Esquera Republicana de Catalunya, ERC) va demanar al director general de Transport Terrestre del DPTOP, Manel Villalante, la possibilitat que el tram entre Igualada i Martorell es comencés a construir ràpidament per tal de millorar la comunicació ferroviària de la capital anoienca amb l'àrea metropolitana.

L'alcalde de Tàrrega, Joan Amézaga (Agrupació d'Independents Progressistes Nacionalistes, AIPN) el va valorar com un element vertebrador i va denunciar que des que s'ha posat en marxa el tren d'alta velocitat, els pobles de la zona s'han quedat sense un servei ferroviari en condicions mínimes.

Al Pla d'Urgell estaven d'acord amb la decisió de soterrar les vies a Mollerussa per tal de reduir l'afectació sobre el sòl agrari i industrial, i també amb l'apropament del traçat a l'A-2, per concentrar les infraestructures en el territori. També veien convenient, i de fet, així ho havien pactat amb el DPTOP, que la ubicació de l'estació de Mollerussa estigués a prop de l'empresa Nufri.

A la Selva, el fet que l'Ajuntament de Santa Coloma de Farners i el DPTOP haguessin acordat un ramal per a viatgers fins en aquest municipi amb la corresponent estació va animar l'alcalde Antoni Solà (Convergència i Unió, CiU) a dir que inclouran la reserva de sòl que els demana el Pla director en el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) que estan redactant.



A Osona estaven satisfets perquè el traçat de l'ETF anava pel nord de la comarca, tal com havien demanat els alcaldes de la plana de Vic i tal com constava en el PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES COMARQUES CENTRALS [2007:132], que, de fet, havia incorporat integralment la proposta d'IFERCAT.

El PDU del ferrocarril transversal de Catalunya havia d'estar a informació pública durant 45 dies a partir de l'endemà de la publicació de l'aprovació feta pel conseller al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* –DOGC del 26 de gener de 2009)–. Durant aquest temps els municipis i persones interessades podrien presentar al·legacions al projecte, que hauria de ser aprovat definitivament l'any 2009.

Quan es va fer la presentació del Pla director amb la seva aprovació inicial, el conseller Nadal va dir que aquesta infraestructura no tenia data d'inici i que encara no tenia el finançament assegurat. Joaquim Nadal va dir a la premsa que la seva il·lusió seria licitar i adjudicar l'obra sencera.

ESR

Més informació

www.gencat.cat/ptop
www.ifercat.net

51 FERROCARRIL. ESTACIÓ DE FERROCARRIL DEL CORREDOR MEDITERRANI A REUS

El Pla territorial del Camp de Tarragona, aprovat inicialment pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques, proposa que la futura estació del sud de l'aeroport de Reus esdevingui l'estació central d'aquest territori. La construcció d'aquest equipament estava prevista en el projecte de millora de la línia del corredor del Mediterrani, que estava executant el Ministeri de Foment, tot i que en aquest cas no tenia consideració de centralitat. L'aposta del Pla territorial implica que el Ministeri hagi de refer el projecte constructiu per adequar-lo a les noves previsions de demanda i servei així de model de futura reordenació dels diferents serveis ferroviaris del Camp.

El Camp de Tarragona està dotat amb diferents serveis i línies ferroviàries tant d'altes prestacions com regionals que el posicionen com un territori amb un elevat valor de connexió. Els darrers anys han estat marcats per la construcció de la línia d'alta velocitat entre Barcelona i Madrid i per la reforma de la línia Barcelona-Alacant o corredor del Mediterrani.

Per la línia d'alta velocitat circulen els serveis de llarg recorregut entre Madrid i Barcelona i els serveis regionals coneguts com Avant, que uneixen Barcelona amb Tarragona i Lleida, amb prestacions en temps similars als AVE però amb un cost més reduït. Aquesta línia disposa d'una única estació (Camp de Tarragona), que es va ubicar als termes municipals de la Secuita-Perafort, dos municipis relativament equidistants de Tarragona (Tarragonès) i Reus (Baix Camp), i que es va inaugurar l'any 2006. La ubicació excèntrica de l'estació en relació amb les àrees urbanes més poblades ha comportat la necessitat d'organitzar els serveis de transport públic per als viatgers que han d'emprar aquesta estació i que no opten pel transport privat per aproximar-s'hi. Cal dir que la transferència de tots els serveis ferroviaris entre Madrid i Barcelona a la línia d'alta velocitat ha provocat la dràstica reducció de les estacions servides per aquest servei, ja que les parades han quedat centralitzades a l'estació del Camp. També cal dir que l'aturada que efectua l'Avant en aquesta estació no ha tingut molt d'èxit, ja que la reducció de temps que es guanya en fer el trajecte Barcelona-Tarragona pel traçat d'alta velocitat no surt a compte quan, des de la nova estació, encara cal dedicar un trajecte i temps de més per arribar a Tarragona ciutat, mentre que l'antiga estació està situada molt a prop del centre i ben servida amb serveis convencionals (Ferrocarril d'Alta Velocitat. Camp de Tarragona [2007:60]).

La reforma del corredor del Mediterrani encara té pendent l'execució de la millora del traçat i prestacions entre l'Hospitalet de l'Infant fins a la connexió amb la línia d'alta velocitat Madrid-Barcelona, poc abans de l'estació del Camp. En canvi, des de l'Hospitalet fins a Alacant ja està condicionat a altes prestacions, tot i que la velocitat que s'assoleix no és tan elevada com en la línia d'alta velocitat. Es preveu que l'any 2011 s'hauran acabat totes les obres de millora del traçat, fet que permetrà que els trens circulin des de l'estació del Camp cap al sud a velocitat alta (220km/h). A la zona del Camp de Tarragona, les estacions del recorregut actual són: Tarragona, Port Aventura, Salou i Cambrils però quan les obres de millora hagin finalitzat, les estacions seran la de l'Hospitalet de l'Infant, Cambrils i una nova de Reus-aeroport.

El Camp de Tarragona també és un territori d'enllaç pel que fa a la xarxa convencional. Si es considera com a origen l'estació de Sants de Barcelona, les vies convencionals es van bifurcant a partir de l'estació de Sant Vicenç de Calders, que és un dels punts clau d'aquesta xarxa que permeten l'enllaç cap a altres indrets de l'Estat. A Sant Vicenç hi arriben els regionals de llarga i mitjana distància de Renfe i a partir d'allà agafen els diferents itineraris: Saragossa via Reus, Montblanc i Lleida o via Tarragona-Reus-Móra la Nova i Casp; Tarragona cap a Tortosa i València.

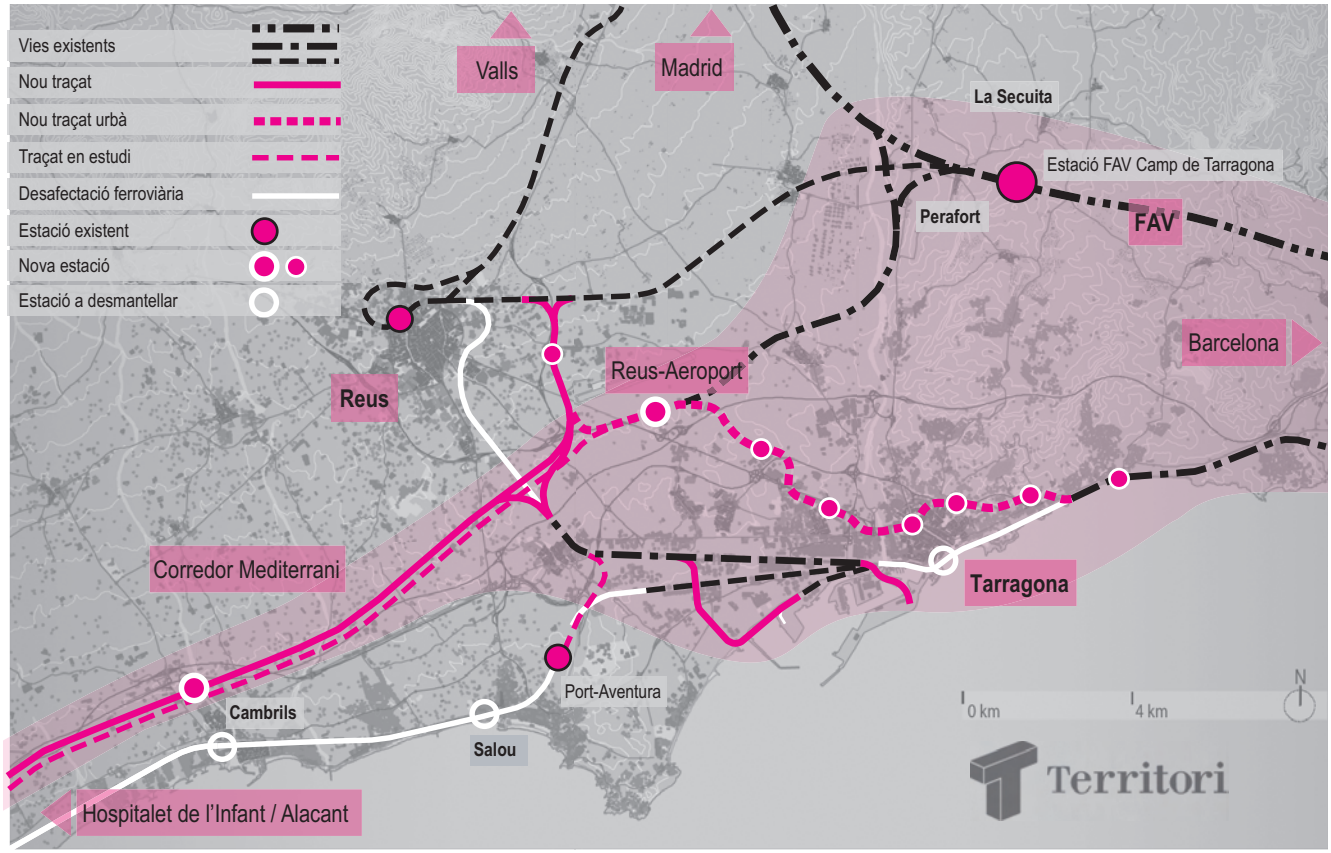
En canvi, el territori del Camp de Tarragona no disposa de serveis de tipus Rodalies, ja que els que arriben a Sant Vicenç de Calders s'han d'entendre com si formessin part dels de l'àrea metropolitana de Barcelona en sentit ampli.

La proposta d'estació central a Reus

El Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC) [2006:116], aprovat pel Govern de la Generalitat l'any 2006, va proposar que s'impulsés la creació d'un intercanviador principal de transport de viatgers al Camp de Tarragona on confluïssin les diferents modalitats de transport. La intenció era crear un *hub* ferroviari que concentrés al màxim la possibilitat de connectar l'oferta ferroviària d'altes prestacions amb la dels serveis interns de tot l'àmbit.

El Pla territorial del Camp de Tarragona, aprovat inicialment pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, el 14 de juliol de 2008, ha proposat que la nova estació de Reus, al sud de l'aeroport i al costat de l'autovia T-11 entre Tarragona i Reus, sigui l'estació central d'aquest territori. Aquesta opció del Pla hauria de permetre que aquesta estació acollís els serveis de llarg recorregut i de Regionals del corredor Mediterrani, els serveis convencionals de Regionals i el futur tren tramvia [2007:181], que podria ser considerat com un servei de Rodalies. La seva elecció rauria en el fet que se la considera ben ubicada dins la conurbació i que el Ministeri de Foment (MIFO) ja preveia construir-la per donar servei al trajecte del corredor Mediterrani. Entre l'estació central i la del Camp hi haurà un intercanviador de vies que facilitarà que els trens del corredor Mediterrani, que circularan per ample ibèric, s'adaptin a l'ample UIC de la línia d'alta velocitat, per després continuar el seu recorregut per aquesta línia. Per completar la intermodalitat, quedarien pendents els reptes de reorganitzar l'arribada dels serveis convencionals i del tren tramvia.

Aquesta decisió reflectida en el Pla va comportar que, el mes de juliol, el MIFO i l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) anunciessin a la premsa que estava refent el projecte de l'estació per tal de redimensionar-lo a les previsions i demandes estimades. Al febrer, les previsions ministerials apuntaven que les obres de la nova estació es traurien a concurs públic el mateix 2008, però el mes de març del 2009, el director general de Ferrocarrils del MIFO, Luis de Santiago, va estimar la licitació per aquest any.



Valoració de la ubicació de l'estació

Segons la premsa del mes de juliol, les cambres de comerç del territori, l'Ajuntament de Reus i el programa electoral de les eleccions al Congrés d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) havien demanat que l'estació de l'aeroport esdevingués el nus ferroviari del Camp.

També segons la premsa del mes de desembre, la Cambra de Comerç de Tarragona i els ajuntaments de la Secuita i Perafort van advertir que s'havia d'evitar que la ubicació de la nova estació, a 5 km de Reus i a 6 km de Tarragona, no quedés afectada per problemes d'accessibilitat, com havia passat amb l'estació del Camp. L'alcalde de Perafort, Eudald Roca, va dir que s'havia d'aprendre de l'error històric d'obrir una estació sense bones connexions amb les ciutats del territori, mentre que el president de la Cambra, Albert Abelló, va criticar el fet que no hi hagués accessos ràpids a les instal·lacions ferroviàries.

Per concloure l'article, cal dir que la rivalitat entre Reus i Tarragona va tornar a emergir quan es va debatre la denominació de la futura estació ferroviària: l'Ajuntament de Tarragona, governat pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i ERC proposen posar el nom de Costa Daurada-Tarragona a l'estació, mentre que l'Ajuntament de Reus, governat pel PSC, ERC i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), argumenta que el nom havia de recollir el topònim del municipi on estava, i que, en tot cas, s'hi afegís Costa Daurada com a marca internacional. En aquesta discussió, que també s'hi han sumat les cambres de comerç amb altres propostes, cal afegir-hi la reflexió de l'Associació Hotelera de Salou-Cambrils-la Pineda, que les ha titllat de "batalla de campanar".

ESR

52 FERROCARRIL. SISTEMA FERROVIARI METROPOLITÀ DEL BAIX LLOBREGAT

L'any 2008 surten a informació pública els estudis informatiu i d'impacte ambiental del perllongament de la L3 del metro de Zona Universitària a Sant Feliu de Llobregat i de la L6 d'FGC a l'Hospital de Sant Joan de Déu. A més a més, el MIFO fa pública la documentació prèvia a l'estudi d'impacte ambiental del traçat de la línia 3 de Rodalies entre Cornellà i Castelldefels. Les coses, però, no van tan bé per al projecte de perllongament de la L1 del metro del Prat de Llobregat a Sant Boi, que queda aturat per inviabilitat econòmica. Aquest fet fa que CiU demani recuperar el projecte de la L12 en els termes previstos al Pla director d'infraestructures.

L'abril del 2002 es va aprovar el Pla director d'infraestructures (PDI) que preveia la creació de la LÍNIA 12 DEL METRO [2005:98], des de Sarrià fins a Castelldefels. El maig del 2003, Felip Puig (Convergència i Unió, CiU), llavors conseller de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP), en va comunicar la seva imminent construcció, facilitant-ne un traçat i anunciant que els treballs podrien començar el 2004. Malgrat tot, no va explicar com ni qui finançaria l'obra, de 26 km i amb un cost estimat de 1.000 MEUR.

Amb l'arribada al Govern del Tripartit, el nou conseller de PTOP, Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va anunciar l'any 2005 que no es construiria la L12. A canvi de no construir la nova línia, l'any 2006 va acordar amb diversos municipis del Baix Llobregat que, un cop arribés el metro al Prat de Llobregat des de l'Hospitalet, es perllongaria la L3 fins a Sant Feliu de Llobregat, la L1 fins a Sant Boi i la L6 dels Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) des de Reina Elisenda fins a Sant Joan de Déu. D'altra banda, es crearia el metro del delta del Llobregat des de Cornellà fins a Castelldefels, integrat a Rodalies Renfe, i que finançaria el Ministeri de Foment (MIFO). Aquestes propostes haurien de permetre millorar la mobilitat amb transport públic al Baix Llobregat.

Perllongament de la línia L3 del metro i de la L6 d'FGC

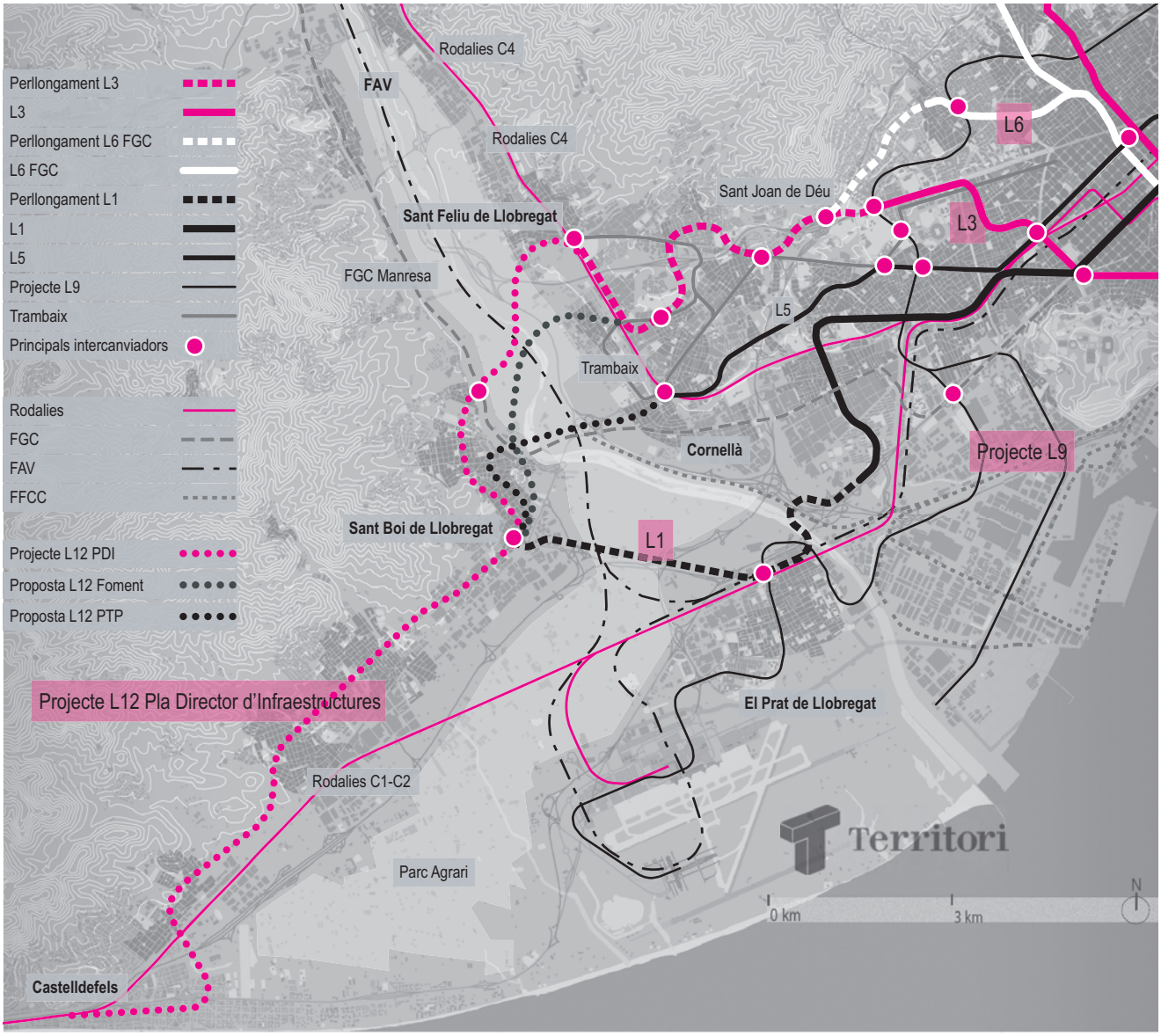
El març del 2008, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) estava redactant dos dels tres projectes que depenien del Govern (perllongament de la L3 i L6) i que preveia que sortissin a exposició pública durant l'estiu. Al juliol, el DPTOP va sotmetre a informació pública els estudis informatiu i d'impacte ambiental del perllongament de la L3 del metro de Zona Universitària a Sant Feliu de Llobregat i de la L6 d'FGC de Reina Elisenda a l'Hospital de Sant Joan de Déu, situat al municipi d'Esplugues.

Estació Platja de Castelldefels. Foto Moisès Jordi

Es preveia que el perllongament de la L3, de 5,8 km, facilitaria l'accessibilitat a punts d'especial interès, com l'Hospital de Sant Joan de Déu, el futur hospital comarcal llavors en construcció o els estudis de TV3 ubicats a Sant Joan Despí, i que donaria servei a uns 57.300 viatgers més al dia, dels quals 4.400 provindrien del vehicle privat. L'actuació comprenia la construcció d'un nou tram de 8,6 km i nou noves estacions, amb un cost aproximat de 1.274 MEUR i un termini d'execució de tres anys.

L'Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat valorava molt positivament el traçat escollit, amb dues parades al municipi a una de les vies principals del centre de la ciutat, que recollia la demanda feta tres anys enrere per l'equip de govern. Per contra, Iniciativa per Catalunya-Verds-Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA) al Baix Llobregat va anunciar que presentaria al·legacions al projecte en considerar que feia un recorregut ja cobert amb altres mitjans de transport. L'Ajuntament de Sant Just Desvern també havia aprovat una moció en què sol·licitava l'estudi d'altres alternatives. Malgrat tot, va anunciar que no presentaria al·legacions per no allargar el projecte.

Per la seva banda, el perllongament de la L6, que suposaria la construcció de 2,6 km de línia i tres noves estacions, s'iniciava a Reina Elisenda i continuava en direcció sud-oest, al costat del monestir de Pedralbes i posteriorment per l'avinguda d'Esplugues. D'aquí, seguia en paral·lel la ronda de Dalt i la carretera d'Esplugues, fins a l'avinguda dels Països Catalans, on enllaçaria amb el futur perllongament de la L3. L'enllaç amb la L3 es faria mitjançant un nou intercanviador entre FGC i Metro, entre el passeig Sant Joan de Déu, a la vora de l'Hospital, i la futura Urbanització Finestrelles. Aquest nou tram de la L6 funcionaria com un tren llançadora i donaria servei a uns 12.700 viatgers al dia. La inversió prevista era de 217 MEUR



i 4 anys de període d'execució. A més, l'obra seria compatible amb un possible desdoblament de la línia en el futur, per tal de millorar les freqüències de pas.

Al setembre, l'Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat va aprovar en el ple municipal el traçat del perllongament de la L3 proposat pel DPTOP, amb els vots a favor de PSC i CiU, l'abstenció del Partit Popular (PP) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i els vots en contra d'ICV-EUiA. D'altra banda, va rebutjar la moció presentada per ICV-EuiA i ERC, que proposaven un recorregut alternatiu que incorporava noves estacions al Mas Lluí, a l'estació de trens de Renfe i al barri Falguera.

Un mes després, l'Associació per al Transport Públic, la Federació d'Associacions de Veïns del Baix Llobregat i l'Organització de Consumidors i Usuaris d'aquesta comarca van presentar al·legacions al perllongament de la L3 perquè consideraven que el projecte no responia a les demandes històriques. Les entitats argumentaven que tal com s'havia plantejat s'hauria de fer una inversió massa gran pel volum d'usuaris que restaria del vehicle privat (només 4.000). Afirmaven que la inversió seria cinc vegades més gran que la del Trambaix [2004:183] i que un dia feiner hi hauria menys passatgers que en aquest mitjà. D'altra banda creien que es superposarien recorreguts i estacions amb les línies de tramvia i de tren i que el traçat no aprofitava la rapidesa del metro.

Perllongament de la línia 3 de Rodalies

El perllongament de la línia 3 de Rodalies des de Sant Joan Despí a Castelldefels tenia com a objectiu fer arribar el servei de Rodalies al barri nord de Gavà i Viladecans, així com al centre i al nord de Sant Boi on llavors només hi arribava la línia d'FGC. Aquest projecte tenia un pressupost de sortida d'1,50 MEUR i un termini d'execució de dos anys.

Al juliol, el Ministeri de Medi Ambient i Medi Rural i Marí (MARM) va enviar als ajuntaments la documentació prèvia a l'estudi d'impacte ambiental del traçat de la línia 3 de Rodalies entre Cornellà i Castelldefels. Se'n desprenia l'exclusió de la parada de Sant Feliu de Llobregat i la de Sant Joan Despí. Com a conseqüència, el ple municipal de Sant Feliu va aprovar una moció on reclamava a la Generalitat que fes valdre l'acord del 2006 davant del MIFO, i que inclogués la parada acordada, que permetria connectar Sant Feliu amb la resta dels municipis directament i no només a través de Barcelona. Josefina Cruz, secretària d'Estat d'Infraestructures, va assenyalar que el traçat encara s'havia de

consensuar amb la Generalitat i els ajuntaments.

Per la seva banda, l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) va publicar un informe en què proposava una millora del perllongament de la línia 3 de Rodalies a la comarca del Baix Llobregat. Concretament, proposava el "salt Cornellà Centre-Sant Boi", que consistia a unir directament Cornellà amb Sant Boi de Llobregat, eliminant les sis parades intermèdies que preveia l'Administració. Segons la PTP, el traçat previst duplicava el quilometratge i els temps necessaris i constituïa l'herència de la L12.

ERC va proposar a l'octubre que el perllongament de la línia 3 de Rodalies fins a Castelldefels centre iniciés el recorregut a Cornellà i no a Sant Joan Despí com estava previst. Anna Simó, portaveu d'ERC al Parlament, va confirmar que el DPTOP era "receptiu" als canvis que proposaven i que estaven en la "bona línia" d'aconseguir la millora de comunicació de la línia.

Perllongament de la línia L1 del metro

El març del 2008, el DPTOP va anunciar a l'Ajuntament de Sant Boi que el projecte de perllongament de la L1 de metro del Prat de Llobregat a Sant Boi era econòmicament inviable. Això es devia al fet que la L1 hauria de passar al llarg d'uns tres quilòmetres pel parc agrari sense fer cap parada, fet que augmentaria massa el cost en relació amb l'ús. D'altra banda, anunciava que tampoc era tècnicament viable fer arribar la L5 des de Cornellà a l'estació d'FGC a Sant Boi.

Com a conseqüència d'aquest anunci, Sant Boi va reclamar que el Trambaix s'allargués des de Cornellà fins a la parada d'FGC, al centre del municipi, per tal d'afavorir la connexió amb la Diagonal de Barcelona (llavors, el tren només connectava amb plaça Espanya). L'Ajuntament de Sant Boi també reclamava millores en les comunicacions amb autobús amb Cornellà, Esplugues, Sant Joan Despí i Sant Just, poblacions separades de Sant Boi pel riu Llobregat.

Per la seva banda, el diputat de CiU, Josep Rull, va presentar a l'abril una proposta de resolució en què s'instava el govern a "recuperar el projecte de la L12 en els termes previstos en el PDI". Al juliol, Rull va defensar de nou, però sense èxit, una proposta al Parlament per a recuperar la L12. Segons ell, el DPTOP va aturar el 2005 un projecte que tenia "el recolzament de les administracions, les forces polítiques i tots els alcaldes implicats" i que des de llavors l'havia substituït per plans "imposats i misteriosos" que no havia aconseguit posar en marxa i per als quals no disposava de pressupost.

Previsions per construir un gran intercanviador

En el marc de la revisió del PDI, que s'hauria d'haver presentat el 2008 i tenir vigència fins al 2016, l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) estava planificant una nova estació intermodal. Al març, es va licitar l'estudi informatiu sobre les possibilitats de construir-la, que havia d'aclarir si era possible fer-la i com s'havia de fer.

Aquesta estació, amb un gran aparcament d'autobusos sota la Diagonal, es preveia situar-la al costat de la parada de metro Zona Universitària, que connectava amb la L3 i en un futur amb la L9, a pocs metres del Trambaix. Semblava que el lloc escollit seria el lateral de la banda muntanya de la Diagonal i que el principal repte havia de ser la reordenació dels carrils de la Diagonal per fer fàcil l'accés i la sortida de l'estació d'autobusos cap als carrils bus d'entrada i sortida.

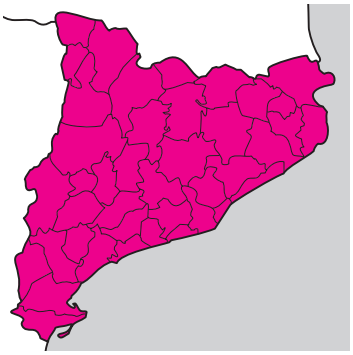
Tant el DPTOP com l'Ajuntament de Barcelona veien amb bons ulls la construcció d'aquesta estació, que es projectava com un punt d'arribada de viatgers del Baix Llobregat nord que per entrar a Barcelona optaven per agafar autobusos interurbans. A més a més, complementaria el carril de bus-VAO que es preveia construir entre Molins de Rei i la Diagonal. El MIFO tenia força avançada la redacció del projecte constructiu d'aquest carril, que hauria de millorar la rapidesa dels autobusos que venien des de poblacions com Molins, Sant Feliu o Cornellà de Llobregat.

MSB

Més informació

www.gencat.cat
www.laptp.org
www.sostenible.cat

FUNDACIÓ TERRITORI I PAISATGE. DESÈ ANIVERSARI I BALANÇ DELS PLANS DE GESTIÓ 53



Al març la Fundació Territori i Paisatge (FTP) celebra el 10è aniversari amb una plantada popular de gran abast que organitza amb Catalunya Ràdio. Durant els deu anys d'activitat, la FTP ha treballat en tres línies d'actuació: adquisició i gestió d'espais amb un elevat interès ecològic i paisatgístic, suport a entitats de tota mena per dur a terme projectes de conservació de la natura i el paisatge, i actuacions diverses d'educació ambiental. Al juny, Caixa Catalunya decideix integrar les quatre fundacions de la seva Obra Social en una de sola i la FTP passa a ser l'Àrea de Territori i Paisatge de la nova fundació, mantenint les línies d'actuació dutes a terme fins llavors.

Després d'un llarg període de gestació, la Fundació Territori i Paisatge (FTP) es va crear el 18 de desembre de 1997 amb dos objectius fonamentals: contribuir a conservar el patrimoni natural i el paisatge, i conscienciar la població sobre els valors ambientals. L'entitat es va presentar a la Pedrera de Barcelona, on hi té la seu, el 5 de març de 1998. La FTP era una de les quatre fundacions amb les quals Caixa Catalunya estructurava la seva Obra Social; per tant, la major part de recursos econòmics de què disposava la FTP procedien de l'Obra Social de la segona caixa d'estalvis més important del país. Un dels principals impulsors d'aquesta nova fundació va ser el naturalista Jordi Sargatal, qui posteriorment va esdevenir-ne el director.

La primera línia bàsica d'actuació de la FTP era adquirir indrets que presentessin ambients naturals ben conservats amb un interès ecològic o paisatgístic elevat, per gestionar-los posteriorment i millorar-los o recuperar-los quan fos necessari. Aquest tipus d'actuació pretenia aplicar a Catalunya el que ja es feia dècades ençà en organitzacions com el National Trust a la Gran Bretanya, el Conservatoire du Littoral a França, el Natuurmonumenten als Països Baixos o el Nature Conservancy als Estats Units d'Amèrica.

La segona línia d'actuació de l'entitat era col·laborar i donar suport a entitats i organitzacions de tota mena per dur a terme projectes de conservació del paisatge, de la flora, de la fauna i del patrimoni natural en general.

Per últim, la tercera línia d'actuació consistia a fer una tasca continuada d'educació i conscienciació de la població, tant la infantil i juvenil com l'adulta, sobre els valors ambientals que caldria incorporar a la societat.

Adquisició d'espais d'interès ecològic o paisatgístic

Per referir-se als terrenys que anava adquirint, i com a complement a les tradicionals propietats pública i privada, la FTP va encunyar el terme *propietat social*, és a dir, terrenys de titularitat privada però gestionats en termes d'interès públic. El desembre del 2008, la FTP havia adquirit 24 espais, que en conjunt tenien una superfície de 7.834,58 ha.

Els indrets propietat de la FTP s'estenen per tota la geografia catalana. Entre aquests espais en destaquen alguns amb valors ecològics i paisatgístics molt elevats, com ara la muntanya d'Alinyà (la finca privada més extensa de Catalunya, amb 5.352 ha, a l'Alt Urgell), boscos de ribera com el de l'Alt Segre o el de Mig de Dos Rius (Alt Empordà), boscos mediterranis com el de Can Puig de Fitor (al massís de les Gavarres) o el de Vilalta (a les muntanyes de Prades), zones humides com la llacuna de l'Aufacada al delta de l'Ebre, el Ter Vell o l'estany d'Ivars i Vilasana, i zones de barrancs, cingles i penyasegats com els congostos de Mont-rebei o Fraguerau, el port d'Arnes (als Ports de Beseit) o el coll de Can Maçana, al massís de Montserrat.

Per planificar adequadament la gestió dels espais en propietat, la FTP elabora per a cadascun un pla de gestió seguint una metodologia avalada a escala europea per l'organització Eurosite. Un cop fet el pla, la FTP gestiona l'espai amb la col·laboració d'associacions, entitats i administracions locals vinculades als espais. Les actuacions que s'hi duen a terme són variades, però sempre dirigides a conservar i millorar els valors naturals i paisatgístics dels espais, promoure-hi un ús públic respectuós amb l'entorn, i dur-hi a terme activitats educatives i de conscienciació ambiental.

Un mecanisme alternatiu que va aplicar la FTP per conservar el patrimoni natural va ser l'adquisició de drets de tala de boscos subalpins de petites dimensions de pi roig, pi negre i avet. Aquestes reserves forestals, situades majoritàriament dins el Parc Natural de l'Alt Pirineu [2004:123], acullen arbres de fins a 300 anys i són l'hàbitat d'espècies amenaçades com el gall fer o el mussol pirinenc. Un cop adquirits, la FTP no exerceix els drets de tala, de manera que es garanteix que els arbres no es tallaran durant un període llarg de temps (fins a trenta anys). A final del 2008, la FTP mantenia 25 reserves forestals amb una superfície conjunta de 141,8 ha.

Acords de custòdia del territori

Per conservar el territori i el paisatge, la FTP també utilitzava els instruments de custòdia del territori, basats en acords i mecanismes de col·laboració contínua entre propietaris, entitats de custòdia (com la FTP) i altres agents públics i privats (Xarxa de Custòdia del Territori [2007:200]).

En aquests casos, el procediment comença amb la proposta d'establir un acord de custòdia per part de la propietat dels terrenys o de la FTP mateixa. Tot seguit, la FTP accepta integrar l'indret a la seva xarxa d'espais en custòdia aplicant-hi uns criteris de selecció interns (zones prioritàries, hàbitats prioritaris, etc). El primer any se signa un acord o conveni d'assessorament entre la propietat i la FTP a partir del qual una empresa consultora redacta un pla de gestió de l'espai seguint la metodologia europea Eurosite.

Un cop les parts aproven el pla de gestió, es procedeix a signar acords o convenis anuals de col·laboració per finançar totalment o parcialment les iniciatives més prioritàries previstes al pla. Atès que la FTP no sempre podia finançar actuacions a tots els espais, els recursos disponibles els distribuïa cada any en funció de la prioritat de les actuacions, la prioritat de l'espai, els antecedents de col·laboració entre la FTP i l'entitat i el tipus d'actuació.

Les entitats amb les que la FTP havia signat acords de custòdia eren variades: des d'ajuntaments (la tipologia més freqüent, gairebé la meitat dels acords), fins a pro-

pietaris privats, passant per consorcis, associacions i fundacions privades. A final del 2008, la FTP tenia acords amb entitats públiques en 78 espais, que conjuntament ocupaven gairebé 144.000 ha, i acords amb propietaris privats en 11 espais, que assolien junts 463 ha. En acabar el 2007, la inversió acumulada en custòdia del territori (incloent-hi els espais on s'havien adquirit els drets de tala) superava els 2,4 MEUR.

Suport a projectes per conservar la natura i el paisatge

La temàtica dels projectes que rebien el suport de la FTP era molt variada, però s'agrupaven en dos àmbits: conservació de la natura i el paisatge, i educació ambiental. En el primer àmbit, els projectes estaven destinats a conservar o recuperar el territori, el paisatge, la flora, la fauna i el patrimoni natural mitjançant actuacions sobre el terreny, estudis diversos, iniciatives de custòdia del territori o creació d'itineraris. En l'àmbit de l'educació ambiental, els projectes incloïen cursets, jornades, actes, campanyes, materials d'educació ambiental i publicacions diverses, entre d'altres.

Per tal de regular millor aquest tipus de suport, la FTP va iniciar l'any 2002 una convocatòria anual d'ajuts a projectes dels dos àmbits indicats que presentessin entitats sense ànim de lucre i administracions locals. A més d'aquesta convocatòria oberta, la FTP donava ajuts a projectes específics: projectes vinculats a institucions capdavanteres en la conservació de la natura i el paisatge i que sobresortien per la seva importància temàtica o econòmica, projectes que derivaven d'ajuts d'anys anteriors, i projectes de suport a la conservació i difusió d'espècies sotmeses a algun tipus d'amenaça o en perill d'extinció (linx ibèric, llúdriga, ós bru, cigonya blanca o mussol pirinenc, entre moltes altres).

Entre el 1998 i el 2008, la FTP va donar suport a 852 projectes promoguts per 424 entitats de tota mena: associacions, consells, consorcis, fundacions, ajuntaments, escoles i universitats, entre d'altres. Durant aquells deu anys, la inversió de la FTP associada a aquesta línia d'actuació va ser de més de 10 MEUR.

Educació ambiental

L'educació ambiental promoguda per la FTP es materialitzava per mitjà de diverses línies de treball. En primer lloc, duent a terme programes d'activitats als espais en propietat i en custòdia que incloïen visites guiades, recorreguts autoguiats, punts d'informació sobre els espais, festes (com la de la cigonya) i campanyes diverses, i camps de treball i estades de natura; així mateix, per als espais s'editaven materials informatius i educatius (mapes, fullets, guies de flora i fauna, guies d'itineraris, etc.).

En segon lloc, la FTP promovia per iniciativa pròpia o donava suport a nombroses activitats, programes i projectes d'educació ambiental adreçats a escolars o a la ciutadania en general. En aquesta línia hi havia l'elaboració de materials educatius i publicacions diverses, l'execució de projectes de conscienciació social, l'impuls de programes de voluntariat, la participació en fires o l'organització d'exposicions.

Per últim, un dels projectes més emblemàtics en l'àmbit educatiu va ser el Centre de Natura i Desenvolupament Sostenible dels Pirineus, situat a les Planes de Son (Pallars Sobirà) i inaugurat l'abril del 2002. Aquest equipament de l'Obra Social de Caixa Catalunya i gestionat per la FTP està destinat a sensibilitzar i educar la societat envers el desenvolupament sostenible i la conservació de la natura i el paisatge.

El centre, integrat en el paisatge i amb instal·lacions energèticament eficients, ofereix programes d'un sol dia, de caps de setmana i de vacances. Les activitats organitzades inclouen visites a l'edifici i als equipaments annexos (un centre de fauna, un observatori astronòmic i una estació meteorològica), recorreguts per descobrir l'entorn de les Planes de Son, excursions per conèixer la fauna d'alta muntanya, i itineraris per altres indrets propers com el bosc de la Mata de València o el Parc Nacional d'Aigüestortes [2007:107]. L'any 2008 el centre va acollir 15.309 pernoctacions (des del 2002, el total ascendia a 95.637) i 1.627 persones van fer-hi estades d'un dia. A més, aquest equipament s'utilitza com a espai de recerca per a la comunitat científica universitària i com a lloc per dur-hi a terme jornades, congressos i seminaris.

Participació en xarxes

La FTP estava integrada o col·laborava amb xarxes d'entitats d'escales diverses dedicades a la conservació de la natura i el paisatge. Entre aquestes destaquen Eurosite, la Unió Internacional per a la Conservació de la Natura (UICN) i, a escala catalana, la Xarxa de Custòdia del Territori (XCT). De fet, la FTP va esdevenir una de les organitzacions pioneres en l'impuls de la custòdia del territori, amb l'organització dels dos primers seminaris sobre la matèria i amb un important suport continuat a la XCT.

D'altra banda, la FTP col·laborava amb xarxes d'entitats dedicades a l'educació ambiental, entre les quals destacaven la Xarxa de Recerca en Educació per la Sostenibilitat, la Xarxa d'Educació Ambiental "Per uns Pirineus Vius" i la Xarxa de Voluntariat Ambiental de Catalunya.

La celebració dels deu anys

Per celebrar el 10è aniversari, el 30 de març de 2008 la FTP va organitzar conjuntament amb Catalunya Ràdio –que celebrava el 25è aniversari– una plantada d'arbres d'ampli abast. Es van plantar simultàniament 35.000 arbres en 35 indrets de Catalunya, i es va arribar a una superfície plantada conjunta de quasi 70 ha. Dels 35 espais, 21 estaven protegits per la FTP (11 espais de propietat social i 10 espais en custòdia) i 14 els van proposar entitats locals.

L'acte va comportar una gran mobilització popular. Només en l'organització hi van participar 1.000 voluntaris, 44 entitats privades (associacions i fundacions) i 48 entitats públiques (diputacions, ajuntaments, consorcis i parcs naturals). I durant el dia de la plantada, es va estimar que hi van assistir més de 40.000 persones.

L'Obra Social de Caixa Catalunya es reestructura

A mitjan juny del 2008, el consell de Caixa Catalunya va decidir fusionar les quatre fundacions de l'Obra Social (Caixa Catalunya, Territori i Paisatge, Viure i Conviure i Un Sol Món) en una sola entitat amb l'objectiu de fer-la més àgil i flexible i guanyar més visibilitat social. Això va comportar que la FTP, poc després de complir deu anys, deixés de ser una fundació com a tal i passés a ser l'àrea de Territori i Paisatge de l'Obra Social de Caixa Catalunya, mantenint, però, els mateixos objectius i línies d'actuació duts a terme fins llavors.

XBR-X3EA

Més informació

Fundació Territori i Paisatge (2005). *Paisatges vius. Espais de la Fundació Territori i Paisatge 1997-2004*. Barcelona.
Fundació Territori i Paisatge (2006). *Projectes vius. Iniciatives de la societat civil a favor de la natura amb el suport de la Fundació Territori i Paisatge (1996-2005)*. Barcelona.
Memòries anuals de la Fundació Territori i Paisatge. Anys 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006 i 2007. obrasocial.caixacatalunya.es

GASODUCTE MARTORELL-FIGUERES 54

A mitjan març, el Ministeri d'Indústria adjudica la construcció d'un gasoducte entre Castellví de Rosanes i Avinyonet de Puigventós a l'empresa Enagàs. Aquest projecte, que respon al doble objectiu –espanyol i català– d'establir una nova connexió gasística amb l'estat francès i d'abastir de gas les comarques gironines, topa, però, amb l'oposició de nombrosos municipis del Vallès, la Selva, el Gironès i l'Empordà, que demanen que el seu traçat avanci paral·lel al de l'AP-7 per evitar l'escampament d'infraestructures sobre el territori i minimitzar l'impacte ambiental que podria representar per a diversos espais protegits.

L'Estat espanyol disposa de tres gasoductes que el connecten amb altres estats i que li proporcionen aproximadament una quarta part del gas natural que consumeix anualment. La major part d'aquest subministrament prové d'Algèria, a través del gasoducte de Tarifa, i la resta, de les dues conduccions que connecten amb l'Estat francès a través del Pirineu basc i navarrès.

El gas de la connexió del nord arriba a Catalunya per la Terra Alta i el de Tarifa arriba pel Montsià. Les dues canonades s'uneixen al Baix Camp en una de sola que continua cap al nord i que dóna servei a les centrals tèrmiques de nova generació de Vandellòs i Tarragona i al polígon petroquímic d'aquesta ciutat, i, més endavant, al port de Barcelona i a les centrals de generació elèctrica de Sant Adrià de Besòs.

Durant els primers anys del segle XXI, diferents crisis polítiques entre alguns dels països de la Unió Europea (UE) i Rússia van posar entredit la seguretat del subministrament de gas rus. Davant d'aquesta situació geopolítica, l'increment de l'abastament pel sud apareixia com una opció estratègica en la qual l'Estat espanyol, per la seva connexió amb el subministrament del nord d'Àfrica, podia desenvolupar un paper important. Per aquest motiu, la Planificación de los Sectores de Electricidad y Gas 2008-2016 del Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç (MITC) va preveure la construcció d'una nova connexió amb l'Estat francès, que es faria per Catalunya i que es concebia com una prolongació del gasoducte català existent fins a Barcelona.

Aquesta nova conducció, d'altra banda, permetria també assolir alguns dels objectius establerts al Principat en matèria gasística, ja que el PLA DE L'ENERGIA DE CATALUNYA (2005:120) i les bases del Pacte nacional per les infraestructures estableixen que calia garantir la disponibilitat de gas a la demarcació de Girona per tal d'abastir les futures plantes tèrmiques de cicle combinat que es preveia construir en aquesta demarcació, on encara no n'hi havia cap.

El MITC defineix el traçat del nou gasoducte

A mitjan març, el Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç (MITC) va adjudicar el projecte de la construcció d'un nou gasoducte a l'empresa Enagas, i el va posar a informació pública. La infraestructura naixeria com un ramal del gasoducte català al terme de Castellví de Rosanes (Baix Llobregat), i continuaria per Sant Esteve Sesrovires fins a Abrera, des d'on avançaria en paral·lel al tram que ja estava en construcció de l'AUTOVIA B-40-QUART CINTURÓ [10] per Viladecavalls, Ullastrell (Vallès Occidental), Terrassa i Sabadell. Posteriorment, fins a les Franqueses del Vallès (Vallès Oriental) seguiria per la franja de municipis, amb els quals la Generalitat estava intentant consensuar la continuació del Quart cinturó,[1] resseguint el traçat d'aquesta via; i des de les Franqueses, continuaria paral·lelament a la línia en construcció del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) entre Barcelona i Girona, fins a Riudellots de la Selva (la Selva).[2] A partir d'aquest punt –i per tal d'evitar l'entrada a la ciutat de Girona– el gasoducte es desviaria cap a l'oest,[3] per acabar tornant a connectar amb el traçat del FAV a Palol de Revardit (Pla de l'Estany), des d'on seguiria cap al nord fins a Avinyonet de Puigventós (Alt Empordà).[4]

La nova infraestructura consistiria en una canonada de 0,9 m de diàmetre que transportaria gas a 80 bar de pressió. Tenia un pressupost de 78,6 MEUR, 40,5 per al traçat pel Baix Llobregat, el Vallès i la Selva, i la resta per al traçat del Gironès, el Pla de l'Estany i l'Alt Empordà. Es preveia que entraria en servei l'any 2011 i que permetria que la interconnexió de gas amb l'Estat francès passés d'una capacitat de 5 bcm (milers de milions de metres cúbics) a 12,5 bcm. En total, el gasoducte recorreria 165 km i, si bé no connectaria directament amb l'Estat francès, la proximitat a la frontera permetria eventualment aquesta connexió quan aquest construís la seva part de la instal·lació.

Acostament a l'AP-7 i reducció de l'impacte ambiental, objectius dels municipis

L'anunci de la construcció del gasoducte va generar malestar en diversos municipis del Vallès, que es queixaven que la infraestructura comportaria la destrucció d'espais d'interès natural i ecològic sotmesos a diferents règims de protecció d'acord amb el planejament vigent. La major part dels municipis coincidien a demanar que, per minimitzar l'impacte de la infraestructura, s'acostés el seu traçat al de l'AP-7 en lloc de fer-ho al del Quart cinturó. En total, van ser una quinzena als municipis vallesans que van presentar al·legacions al projecte, d'entre els quals, Sentmenat i Sabadell van ser dos dels que van manifestar una oposició més forta.[5]

L'acostament del traçat del gasoducte al de l'autopista era també una petició expressa dels municipis gironins afectats, que a començament d'abril van presentar conjuntament les seves al·legacions al projecte. Aquests municipis, a més, reivindicaven l'adopció d'altres mesures, com la creació d'un fons d'un 1% de la inversió en la infraestructura per a la construcció d'equipaments socials, el soterrament de la canonada a una profunditat mínima d'1,5 m per evitar accidents amb la maquinària agrícola, i la construcció d'una conducció paral·lela que els permetés connectar-s'hi. Pel que fa a l'impacte ambiental, en aquest tram, els punts més polèmics eren la riera d'Arbúcies, els estanys de Tordera i els de Sils, la riera de Santa Coloma i el PEIN dels Turons de Maçanet.

A mitjan maig, el president d'Enagàs, Antonio Llardén, va anunciar que el gasoducte seguiria sempre que fos possible el traçat de l'AP-7, el Quart cinturó o el TAV i es va comprometre que els tècnics de l'empresa estudiarien les propostes de cada municipi, tot i que va advertir que el procés podria allargar-se uns mesos. Malgrat que les previsions inicials eren que l'obra pogués entrar en funcionament l'any 2011, a final d'any semblava difícil que es poguessin complir perquè tant el MITC com el Ministeri de Medi Ambient encara estudiaven les al·legacions i no havien concedit les autoritzacions administratives pertinents per començar les obres.

MSM

1 Travessant els termes municipals de Castellar del Vallès, Sentmenat, Caldes de Montbui, Lliçà de Munt, Santa Eulàlia de Ronçana, l'Ametlla del Vallès, la Garriga i Cardedeu.

2 Travessant els termes municipals de Sant Antoni de Vilamajor, Llinars del Vallès, Santa Maria de Palautordera, Sant Celoni, Gualba, Fogars de la Selva, Sant Feliu de Buixalleu, Hostalric, Maçanet de la Selva, Sils, Caldes de Malavella i Vilobí d'Onyar.

3 Travessant els termes municipals d'Aiguaviva, Vilablareix, Bescanó, Salt i Sant Gregori.

4 Travessant els termes municipals de Cornellà de Terri, Vilademuls, Borrassà i Avinyonet de Puigventós. Malgrat que el gasoducte no passava ni per Martorell ni per Figueres, era conegut amb el nom d'aquestes dues poblacions perquè eren municipis més grans situats en les proximitats del principi i el final de la infraestructura.

5 Sentmenat s'oposava a la possibilitat - no confirmada per Enagás-, que s'hi construïssin una estació de compressió de gas i el naixement de dos ramals del gasoducte (un cap a Andorra i l'altre cap a Sant Adrià de Besòs); Sabadell entenia que la instal.lació afectaria de ple alguns dels seus espais protegits més destcats (el Parc Agrari, el bosc de Can Deu i el riu Ripoll).

GESTIÓ DE RESIDUS SÒLIDS URBANS AL VALLÈS OCCIDENTAL 55

L'any 2008 continua el rebliment de l'argilera Elena de Cerdanyola del Vallès amb bales de residus inertitzats procedents de l'ecoparc-2 de Montcada. El procés continua amb l'oposició d'entitats polítiques i ambientalistes que ho consideraven un abocador "encobert". Al març l'Ajuntament de Vacarisses dóna llum verd a la construcció de l'ecoparc comarcal a l'abocador de Collcardús que s'havia de clausurar a final del 2009. Per altra banda, a final d'any es fa públic l'informe sobre l'antic abocador de can Planas a Cerdanyola, en uns terrenys afectats pel pla urbanístic del Centre Direccional, i amb un cost de reparació avaluat entre 15,4 i 200 MEUR.

El 2005 es va anunciar l'emplaçament de les futures instal·lacions de gestió de residus al Vallès Occidental una vegada s'hagués clausurat l'ABOCADOR DE COLLCARDÚS [2005:1] a Vacarisses. En el mateix emplaçament s'hi ubicaria un ecoparc –una planta de classificació i transferència de residus–, mentre que les bales de residus inertitzats –la fracció de rebuig empaquetada– es dipositarien a l'antiga ARGILERA ELENA [2007:11] de l'empresa Ceràmiques Sugrañes situada a la plana del Castell de Cerdanyola del Vallès.

El mes d'abril de 2005 s'inaugurava l'ECOPARC-2 [2005:157] a Montcada i Reixac, per tractar 240.000 tones de residus anuals de deu municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona. L'equipament havia tingut l'oposició de la plataforma Vallès Net de Ripollet per considerar-la tan sols una planta de transferència, pas previ al trasllat de les deixalles a abocadors o incineradores. L'obertura de l'ecoparc va suposar la clausura de la incineradora situada al polígon de la Ferreira del municipi vallesà.

El rebliment de l'argilera Elena, un espai afectat pel PLA URBANÍSTIC DEL CENTRE DIRECCIONAL [2007:139], va començar el novembre del 2007 i havia de finalitzar el 2010 per no afectar la construcció del sincrotró Alba. Mentre el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i l'Ajuntament de Cerdanyola consideraven que el procés era "modèlic", diverses organitzacions ambientalistes i polítiques criticaven que es tractava d'un abocador encobert.

Continua la polèmica

A començament del 2008 la polèmica no cessava. El grup municipal COP-Compromís per Ripollet (CpR) va denunciar al ple de gener que les bales de l'ecoparc 2 anaven a parar a l'argilera de Cerdanyola, un fet que suposava incomplir el pacte signat entre el consistori i l'Entitat Metropolitana del Medi Ambient a canvi d'acceptar la instal·lació de l'ecoparc . L'alcalde de Ripollet, Juan Parralejo (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), responia que es tractava d'una qüestió de Cerdanyola i fruit de la demanda del Consell Comarcal del Vallès Occidental que volia accelerar la restauració de l'argilera per evitar la interferència amb les obres de construcció del sincrotró. Segons Parralejo s'havia optat per les bales de Montcada mentre no estigués en funcionament l'ecoparc de Vacarisses.

En un debat sobre l'argilera Elena celebrat a Cerdanyola a començament de febrer, Eduardo Giménez, de la Plataforma Vallès Net, va insistir que als ecoparcs no es feia cap tipus de triatge. Per la seva banda, Òscar López, del Centre d'Ecologia i Projectes Alternatius (CEPA), va qualificar l'argilera "d'abocador", ja que la transferència "es realitzava sense tractar". Aquestes i altres entitats van anunciar que es plantejaven mobilitzacions.

Una altra qüestió que generava preocupació a Cerdanyola era l'antic abocador de can Planas també en terrenys del projecte urbanístic del Centre Direccional. L'abocador l'havien clausurat el 1995 després de quinze anys d'activitats i contenia, segons dades de diversos estudis, 643.650 Tm, de les quals 118.000 sals de fosa d'alumini i 7.000 terres contaminades barrejades amb residus de construcció.

A l'espera d'un estudi encarregat per l'Ajuntament de Cerdanyola sobre les possibles afectacions a un projecte que pretenia urbanitzar 340 ha, Rosa Guallar, de l'entitat Via Verda, alertava de la possibilitat que s'haguessin de traslladar part dels edificis en espais que afectessin la connectivitat entre Collserola i Sant Llorenç del Munt. Per la seva banda, el president del Gremi de Constructors de Cerdanyola recordava que "la llei no permet construir sobre sòl contaminat" i anunciava possibles accions judicials a nivell europeu.

L'ecoparc de Vacarisses endavant

A final de febrer l'Ajuntament de Vacarisses va aprovar el pla especial per construir el

Pancarta de la plataforma Cerdanyola sense abocadors. Foto Néstor Cabañas

nou ecoparc comarcal a les instal·lacions de l'abocador de Collcardús. Finalment els primer treballs van començar el mes de juliol –quatre mesos més tard del previst– i es pretenia que els primers residus hi entressin a partir de l'octubre del 2009 per poder tancar l'abocador. Anualment hi arribaven 905.000 tones i el juliol de 2008 només n'hi faltaven 556.000 per assolir el límit.

En una sessió informativa amb la directora tècnica del Consorci per a la Gestió de Residus del Vallès Occidental, Concha Zorrilla, els veïns van expressar la preocupació per les possibles pudors de la instal·lació. Zorrilla va explicar que els camions descarregarien a l'interior d'unes naus "tancades hermèticament" i amb uns sistemes de recirculació i de pressió de l'aire per minimitzar la pudor. Els veïns també van insistir, sense èxit, per saber on anirien a parar les bales a partir del 2010, quan s'hagués completat el rebliment de l'argilera Elena. L'ecoparc de Vacarisses tractarà 245.000 tones anuals durant quinzeanys.

El 24 de juliol el conseller del DMAH, Francesc Baltasar (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), va donar per iniciats els treballs de construcció de l'ecoparc i va explicar que "aprofundiria en el canvi de model de gestió" basat en la separació, el reaprofitament i la reducció dels residus no aprofitables. A final d'any, les previsions s'havien tornat a allargar i situaven l'entrada en funcionament de l'ecoparc per al primer trimestre del 2010.

A mitjan novembre *El Punt* anunciava un possible nou emplaçament per destinar-hi el rebuig dels ecoparcs, EL PINELL DEL BRAI [3] (la Terra Alta). L'Agència de Residus de Catalunya (ARC) hi volia instal·lar un abocador de residus de la construcció però el consistori també feia gestions per acollir les bales dels ecoparcs metropolitans. La instal·lació, de titularitat privada, podria encabir el rebuig de la futura planta de Vacarisses així com la de Montcada, ja que les obres del sincrotró podien suposar deixar d'enviar-los a l'argilera Elena.

Informe de l'abocador de can Planas

A final de novembre el Consorci del Centre Direccional de Cerdanyola va rebre la primera part de l'informe sobre l'estat i la restauració de l'antic abocador de can Planas. Segons una informació d'*El Punt* l'empresa Idom plantejava cinc opcions, amb un cost que oscil·lava entre els 50 i els 200 MEUR. En el moment d'encarregar l'informe, el gener del 2007, les administracions havien pressuposat gastar-se uns 6 MEUR.

El principal problema eren les 100.000 tones d'escòries alumíniques de segona fosa produïdes per empreses que recuperen l'alumini de la ferralla mitjançant el procés de fosa amb sals. El residu resultant és altament tòxic ja que genera amoníac, àcid sulfhídric i fluorhídric. L'alternativa més cara consistia a extreure i reciclar, mentre que la més barata suposava segellar la zona amb pantalles de formigó. En cap de les opcions no es permetria edificar-hi.

Dies després la Plataforma Cerdanyola sense abocadors –formada per entitats polítiques i ambientalistes del municipi i la comarca– van explicar que la restauració de can Planas es podria fer sense cost per l'Ajuntament i la Generalitat si demanaven fons europeus per a la descontaminació de sòls. L'entitat lamentava que ambdues administracions fossin reticents a la petició, ja que podia suposar paralitzar uns anys la urbanització del Centre Direccional. Així mateix recelaven que s'apostés per l'actuació més econòmica per "sobre de la salut de les persones i el respecte al medi ambient". Salvador Segarra, portaveu de la Plataforma, va exigir a l'alcalde de Cerdanyola, Antoni Morral (ICV), que li fes arribar una còpia de l'informe –que no s'havia fet públic– perquè, si no, li interposaria una querella criminal per prevaricació i ocultació de proves.

El document, fet públic el 22 de desembre, assenyalava que la superfície amb residus (12 ha) era el triple de la prevista, fet que obligava a replantejar part del pla urbanístic. Així mateix, les alternatives de descontaminació tenien un cost entre 15,4 i 200. El Consorci del Centre Direccional apostava per l'opció d'extreure una part petita dels residus i confinar-ne la resta amb un mur perimetral, una obra que es faria per un pressupost de 35 MEUR. L'estudi assenyalava que hi havia 2,4 milions de m³ de residus, un 13,5% dels quals considerats perillosos, formats per una mescla d'inerts, industrials i especials.

La reparació dels terrenys suposava traslladar els edificis previstos a altres parcel·les de la zona i dos anys de treballs. Al llarg del 2009 s'havia de determinar les modificacions en el pla urbanístic i determinar l'alternativa de tractament.

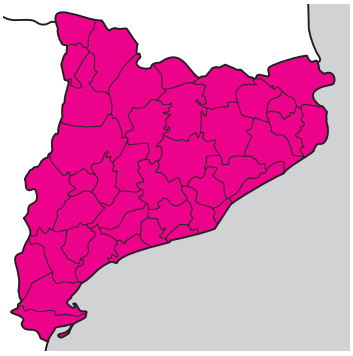
AUV

Més informació

cerdanyolasenseabocadors.blogspot.com
www.cresidusvoc.org

1 Les bales de l'ecoparc de Montcada –molt proper al terme de Ripollet– no podien anar a cap d'aquests dos municipis: ni a Cerdanyola i Barberà del Vallès

HABITATGE. CRISI 56



Els símptomes de la fi del boom immobiliari que ja s'havien manifestat l'any 2007 s'accentuen encara més durant l'any 2008. La construcció de nous habitatges disminueix dràsticament, el preu dels habitatges comença a caure en termes nominals, es formalitzen menys hipoteques, les vendes s'aturen i el sistema financer decideix aplicar una política restrictiva en la concessió de crèdits. En aquest context, emergeix el rol de la política d'habitatge com a element anticíclic.

Antecedents | 2003:66; 2004:99; 2005:83; 2006:75: 2007:74

Durant la darrera dècada, el sector de la construcció havia estat un dels motors que havia impulsat el creixement macroeconòmic general a Espanya i Catalunya, i havia arribat a generar una riquesa equivalent gairebé al 10% del producte interior brut de Catalunya (PIB) i a ocupar més de 460.000 persones. Si aquest creixement s'anà produint de manera ininterrompuda i exponencial amb el pas dels anys, l'aturada, contràriament, fou brusca i completa.

La nova edificació, sota mínims

La construcció de nous habitatges, un dels indicadors que més ràpidament reacciona davant els canvis de conjuntura, assolí durant l'any 2008 un mínim històric, només comparable amb el que s'havia registrat a principi dels anys vuitanta. El contrast a curt termini fou absolut: dels més de 120.000 projectes visats pels col·legis d'aparelladors l'any 2006, es passà als pocs més de 25.000 de l'any 2008. La davallada en l'inici de noves obres fou generalitzada a tot el territori, per bé que molt més pronunciada a les Terres de l'Ebre, el Camp de Tarragona i les Comarques Centrals.

Si cada vegada es començaven menys promocions, alhora s'acceleraven els esforços per concloure les que estaven en marxa, ja que, per cinquè any consecutiu, els habitatges acabats se situaren per damunt de les 70.000 unitats, la meitat de les quals localitzades dins l'àmbit metropolità.

El contrapunt al daltabaix en la construcció residencial el posà l'habitatge protegit. Amb l'impuls del PACTE NACIONAL PER A L'HABITATGE 2007-2016 [2007:103], la major dotació pressupostària i les modificacions generals en la normativa de preus màxims, règims i ingressos dels beneficiaris, s'aconseguí iniciar 10.542 habitatges amb protecció oficial a tot Catalunya, és a dir, més del 35% de tots els habitatges iniciats. Aquesta important producció protegida es distribuí heterogèniament segons el territori i la tipologia. D'una banda, perquè entre el Barcelonès, el Baix Llobregat i el Vallès Occidental sumaren més de la meitat del total i, de l'altra, perquè el 56% foren en règim de propietat, destacant-hi els prop de 1.700 de la nova modalitat de preu concertat introduïda en el Pla pel Dret a l'habitatge 2004-2007 de la Generalitat, d'un preu màxim situat entre l'habitatge lliure i el "clàssic" habitatge protegit de règim general. Un senyal evident que les perspectives de negoci en el mercat lliure començaven a ser molt pessimistes és que foren justament els habitatges amb protecció oficial promoguts per promotors privats els que protagonitzaren el major increment. Aquest fenomen sempre s'ha produït en èpoques de crisi econòmica, com ara a mitjan dècada dels vuitanta i dels noranta, quan l'habitatge protegit era percebut com un valor refugi per assegurar un nivell mínim d'activitat.

Descens de preus

El darrer *boom* immobiliari s'havia caracteritzat per un llarg i intens període d'alces contínues dels preus de compravenda dels habitatges lliures. Per tant, una vegada arribà a la seva fi, calia preveure que els preus s'anessin reduint. Tanmateix, tal com succeí en els moments d'expansió, tampoc no es produí un consens sobre la magnitud de l'ajust. Hi ha qui d'entrada parlà de suau reajustament o de desacceleració i d'altres, de forta caiguda. Agafant l'exemple del mercat de segona mà de la ciutat de Barcelona, les desavinences foren ben evidents: segons Tecnocasa, els preus mitjans baixaren un 17,3% en un any; segons el portal immobiliari Fotocasa, un 16,7%; segons els Agents de la Propietat Immobiliària (API), un 10,7%; segons l'Ajuntament de Barcelona, un 10,1%; segons el portal immobiliari Idealista.com, un 8,6%; segons la Generalitat, un 8,2%; i, en canvi, segons el Ministeri d'Habitatge, amb prou feines un 1,0%. El fet és que, tot i les discrepàncies, aparegueren iniciatives de promotors, entitats bancàries i intermediaris que, o bé oferien descomptes directes en el preu, o bé, com a contrapartida, mantenien el preu incloent-hi, però, serveis i equipaments addicionals com ara l'aparcament, el garatge, la pòlissa d'assegurança, etc. Així, l'Associació Corporativa d'Empresaris Immobiliaris (ACd'EI), instituïda a final del 2007 com a unió de petites i mitjanes empreses del sector de la construcció, recordava que disposava de dos mil habitatges a preu de cost a tot Catalunya, la majoria concentrats a les demarcacions de Lleida i Tarragona.

Per la seva banda, en el mercat de lloguer no es produí tant una reducció de preus com un nou augment de la demanda i una estabilització de les rendes contractuals. En el conjunt de Catalunya es registraren més de 80.000 fiances de lloguer durant l'any 2008, un 28% més que durant el 2007. El lloguer mitjà contractual, però, tan sols s'apujà un 1,1% fins a situar-se en 908,52 € al mes. Les comarques amb els lloguers més elevats, per damunt dels 1.000 € al mes, foren el Barcelonès, el Baix Llobregat i la Cerdanya.

El punt d'inflexió que experimentaren els preus no comportà una millora substancial de les condiciones d'accés al mercat de l'habitatge. De fet, el diari francès *Libération* publicava a principi de maig un reportatge monogràfic sobre la incapacitat de la població jove per emancipar-se a la ciutat de Barcelona, basant-se en diversos testimonis reals i donant veu al moviment okupa. Igualment, l'Observatori Jove d'Habitatge (OBJOVI) del Consell de la Joventut d'Espanya (CJE) remarcava que, una vegada més, l'esforç econòmic que hauria de realitzar una persona jove per adquirir un habitatge era absolutament impossible, atès que equivaldria al 98,3% del seu salari net o a més de la meitat, el 59,1%, dels ingressos nets d'una llar jove. Una de les estratègies més comunes per trobar habitatges lliures a un preu més assequible consistí, com destacà la Cambra de Par-

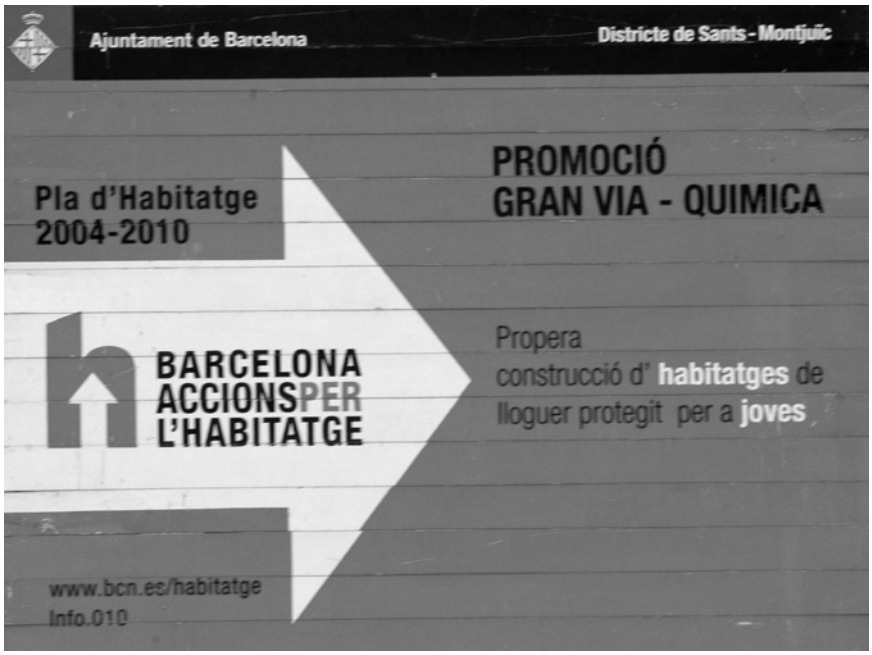
cel·listes de Catalunya, a ocupar de manera permanent els habitatges d'urbanitzacions, encara que moltes no gaudien del desenvolupament urbanístic suficient per tal que els ajuntaments n'assumissin la gestió. En cinc anys s'estimava que a Catalunya havia crescut un 70% la població que havia abandonat les ciutats per anar a viure a urbanitzacions.

Restriccions en el sistema financer

Quan les entitats financeres estaven concedint grans quantitats de préstecs per a la compra i la promoció d'habitatges, tant el Banc d'Espanya com altres organismes internacionals havien avisat reiteradament que s'estaven assumint excessius riscos que, a la llarga, podrien donar lloc a situacions d'insolvència i desequilibris en els comptes de resultats. Tant és així que una vegada sorgiren els primers interrogants sobre les perspectives macroeconòmiques i es difongueren els primers daltabaixos bancaris a nivell mundial, el sector bancari reaccionà endurint els requisits en les noves operacions i restringint-ne el volum, particularment les adreçades a l'activitat immobiliària.

Aquest canvi de política es posà de manifest de diverses maneres. En primer lloc, amb la pujada dels tipus d'interès aplicats als préstecs hipotecaris, fins a arribar gairebé al 6%, nivell impensable dos i tres anys abans, quan els diferencials que s'aplicaven i els tipus oficials havien assolit valors ínfims. En segon lloc, exigint de manera més inflexible que les hipoteques per adquirir un habitatge no podien formalitzar-se per un import superior al 80% del preu de venda de l'habitatge, segons dictava un cànon estès i consensuat per determinar la viabilitat de les sol·licituds. Segons recollia el Banc d'Espanya, a mitjan any 2006, en plena efervescència immobiliària i crediticia, prop del 20% de totes les hipoteques signades havien superat aquesta ràtio òptima; a final del 2008, només el 10%. En tercer lloc, eliminant la pràctica d'anar allargant els terminis d'amortització que, durant anys, permeté esmorteir la pujada dels tipus i alleugerir la càrrega inicial de les hipoteques a canvi d'augmentar el pagament d'interessos al final de la vida del préstec. I, en darrer lloc, escurçant els recursos mobilitzats, com ho prova el fet que el saldo viu del conjunt del crèdit immobiliari a Espanya, tal com recollia el Banc d'Espanya, augmentà menys d'un 4% en un any. Entre 1997 i 2007, en canvi, les taxes de variació sempre havien superat el 15%, fins a un màxim del 29,2% l'any 2005. En un interval de pocs anys, doncs, el canvi de ritme fou molt acusat.

De tot plegat se'n derivà que el nombre de noves hipoteques a Catalunya disminuí, en comparació l'any 2007, un 40,8% i que, per primera vegada des que es tenien sèries històriques, l'import mitjà també queia en termes anuals un 8,9%. Paral·lelament, es multiplicaren els esforços per renegociar les clàusules dels préstecs vigents per tal d'esquivar possibles impagaments. En tan sols un any a Catalunya es modificaren les condicions de 30.258 hipoteques sobre habitatges, el 70% localitzades a la demarcació de Barcelona.



Promoció d'habitatges de lloguer protegit. Foto Arxiu Territori

Com era d'esperar, l'aturada en el circuit hipotecari reflectia una disminució de les transaccions d'habitatges. Durant l'any 2008, els col·legis de registradors comptabilitzaren un caiguda interanual del 44,3% de les compravendes d'habitatges a Catalunya, molt més accentuada en el mercat de segona mà que no pas en l'obra nova. Ni l'habitatge protegit s'escapà d'aquesta tendència, tot i representar tan sols el 5,2% de totes les compravendes escripturades. A final d'any començaren a sortir a la llum casos particulars de beneficiaris d'habitatges protegits que, malgrat ser adjudicataris de ple dret, finalment s'havien de fer enrere per la negativa dels bancs i caixes a concedir-los els préstecs preferencials convinguts prèviament amb l'Administració. La proporció de renúncies podia ser molt significativa: en una promoció de 220 habitatges de preu concertat a Barcelona, 4 de cada 10 adjudicataris s'havien quedat sense el finançament necessari per afrontar el pagament mensual de l'habitatge.

Morositat i tancament d'empreses

Les dificultats financeres s'estengueren per tots els racons del sector residencial: des dels compradors finals fins a les constructores, passant per les empreses de subministraments, la mateixa Administració pública o les entitats socials. Però foren les immobiliàries les que reberen els impactes més immediats i violents, experimentant un brusc increment de la morositat. De cada cent préstecs concedits i no cancel·lats per a activitats immobiliàries, sis es podien qualificar com a dubtosos i amb poques garanties de cobrament.

A la pràctica, l'excés d'endeutament de les empreses del sector es traduí en una prolongació dels tancaments i les declaracions d'insolvència que arrancà l'any 2007. La diferència, però, és que el nombre d'empreses anava creixent i cada vegada n'afectava de més importants. La immobiliària gallega Martinsa-Fadesa, que en pocs anys s'havia situat al capdavant del sector, es declarà en suspensió de pagaments amb un deute inicial reconegut de 5.200 MEUR, i va arrossegar també les seves sis filials. Moltes de les obres que tenia en marxa quedaren en suspens i van afectar 2.410 habitatges a Catalunya repartits entre els municipis de la Torre de Cabdella, l'Hospitalet de Llobregat, l'Aldea (CAMP DE GOLF I PLA URBANÍSTIC DE LA PALMA -L'ALDEA- [17]) i Sitges. La resta d'empreses que cotitzaven en el mercat de valor també tancaren l'exercici del 2008 amb números vermells: 875 MEUR Reyal Urbis, 737 MEUR Metrovacesa, 243 MEUR Afirma, successora de l'antiga Astroc i 45 MEUR Realia.

Al marge de les grans corporacions, també les llars individuals rebien els efectes de la destrucció de llocs de treball sobre la seva capacitat econòmica per fer front al pagament mensual de l'habitatge. Les execucions hipotecàries a Catalunya augmentaven un 147% i, per donar veu a les problemàtiques de sobreendeutament, naixia la l'Assemblea d'Afectats per les Hipoteques.

Habitatges sense vendre i mesures anticrisi

La combinació d'una intensa construcció amb una congelació de les compravendes provocà la formació de nombrosos estocs d'habitatges nous sense vendre. Per bé que a Catalunya no es podien identificar grans promocions "desertes" com les de Seseña a Madrid, sí que hi havia casos concrets d'ambiciosos projectes urbanístics que, de cop i volta, s'havien quedat a mig enllestir com a Roda de Barà o a Sant Cugat del Vallès. L'Associació de Promotors de Barcelona estimà que a Catalunya hi havia 65.442 habitatges d'obra nova pendents de vendre, el 53% a Barcelona, el 27% a Tarragona, el 16% a Girona i el 4% a Lleida. Ara bé, el Centre de Sostenibilitat Territorial (CST) subratllava que, després d'una dècada d'intensa construcció, associada a un elevat consum de recursos i sòl, s'havia acabat estenent per tot el territori l'urbanisme de baixa densitat i el model de ciutat difusa.

Recuperant en part la figura de l'antic preu taxat, que tanta difusió tingué a la primera meitat dels noranta, el Govern de la Generalitat creà, amb la publicació del Decret 152/2008, de 29 de juliol, l'habitatge existent concertat (HEC), una nova modalitat que permetia als compradors d'habitatges lliures ja finalitzats o en procés de construcció acollir-se a uns préstecs i ajuts preferencials, sempre que no se superessin uns preus màxims, variables segons el territori. Al concloure l'any, a Catalunya s'havien declarat com a HEC 1.054 habitatges, 658 a Barcelona, 233 a Girona, 124 a Tarragona i 39 a Lleida. Una altra mesura expressa que anuncià el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Francesc Baltasar, fou que la Generalitat assumiria directament, per mitjà de l'Institut Català del Sòl (INCASÒL), la compra de 500 habitatges lliures a fi d'oferir-los com a habitatges de protecció oficial.

Vista general de l'Hospitalet de Llobregat. Foto Arxiu Territori

A mesura que l'any 2008 anava avançant i s'anaven confirmant els presagis més negatius sobre l'evolució del sector, es multiplicaren les formulacions de mesures "anticrisi". El Govern espanyol iniciava l'elaboració del nou Pla de l'habitatge (PLA ESTATAL D'HABITATGE I REHABILITACIÓ [96]) i obria la possibilitat de sol·licitar una moratòria en el pagament de les hipoteques per a persones en atur; la Generalitat reconeixia que hauria d'anticipar algunes de les mesures previstes en el Pacte nacional per a l'habitatge per a més endavant i aprovava el projecte inicial de les àrees residencials estratègiques. D'altra banda, des del vessant privat, les promotores i immobiliàries procuraven renegociar el seu deute amb les entitats financeres, alhora que es consolidaven les primeres fusions i absorcions d'empreses.

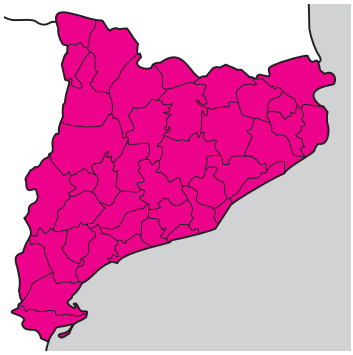
El marge de maniobra, si més no a curt termini, no era infinit. La recessió econòmica global, que tot just havia mostrat les seves primeres manifestacions, comportà una caiguda de 1.141 MEUR dels ingressos de la Generalitat i, per tant, un risc sobre la viabilitat i l'abast del ventall d'actuacions anunciades. En canvi, les necessitats d'habitatge protegit seguien creixent. La Federació Espanyola de Municipis i Províncies (FEMP), recollint informació de totes les comunitats autònomes en un estudi presentat el 5 de novembre, assenyalava que a Catalunya en els propers quatre anys hi hauria una demanda d'habitatge social de 200.000 habitatges, el volum més elevat d'Espanya. La reestructuració del sector en el marc d'un nou context econòmic i la major pressió social per esmorteir els efectes perversos del creixement immobiliari i creditici desmesurat dels darrers anys s'erigiren com els eixos prioritaris del futur més immediat.

JLO

Més informació

afectadosporlahipoteca.blogspot.com
mediambient.gencat.net
www.bde.es
www.femp.es
www.ine.es
www.poderjudicial.es

57 INSTITUT DEL TERRITORI



El gener del 2008 es presenta l'Institut del Territori, una iniciativa nascuda a València per aportar reflexió, diàleg, investigació i informació entorn del territori. El seu naixement pretén cobrir el buit d'una sensibilització creixent de la qüestió al País Valencià que fins ara s'havia expressat de manera atomitzada i reactiva. Malgrat que té el seu focus d'acció a les comarques valencianes, la nova entitat pretén abraçar el conjunt dels Països Catalans. Al llarg del seu primer any de vida s'han celebrat jornades temàtiques, un cicle de pensadors ambientals, debats públics, una línia de publicacions i un observatori estadístic sobre vectors amb incidència territorial.

El gener del 2008 es presentava en societat l'Institut del Territori (IdT), una iniciativa nascuda a València, a redós de l'Octubre Centre de Cultura Contemporània. L'objectiu de la nova entitat és, segons el seu director Eliseu T. Climent, "cobrir un buit creat per la sensibilitat creixent pel territori al País Valencià". El seu àmbit d'actuació, tot i estar centrat en les comarques valencianes, abraça el conjunt dels Països Catalans, i en qüestions concretes, pot prendre un escenari mediterrani o internacional.

Per a Climent hi havia la percepció que aquesta sensibilitat per les transformacions territorials estava atomitzada i era de caràcter reactiu. En aquest sentit definia els "Salvem" –quantitativament molt importants al País Valencià– com un element positiu però que "no passaven de fenòmens circumstancials, lligats a projectes concrets d'àmbits molt locals".

En aquest sentit l'IdT vol esdevenir segons el seu director un "pont entre els àmbits acadèmic de la societat civil" per permetre "donar elements de reflexió tenint en compte una visió de conjunt". En definitiva, per Climent, l'objectiu és "crear discurs en positiu sobre allò que succeeix al territori".

Consell assessor

El president de l'Institut és l'enginyer químic Vicent Pons i compta amb un consell assessor que, en paraules d'Eliseu T. Climent, pretén recollir tant una diversitat disciplinar –"el territori no es pot capitalitzar a través d'una sola mirada"–, com geogràfica, per "recollir visions des dels diversos territoris dels Països Catalans".

En formen part el catedràtic de Geografia de la Universitat de Girona (UdG) i director de l'Observatori del Paisatge, Joan Nogué; el catedràtic d'Anàlisi Regional del Departament de Ciències de la Terra de la Universitat de les Illes Balears (UIB), Onofre Rullan; el professor d'Urbanisme de la Universitat Politècnica de València (UPV), Joan Olmos; el catedràtic de Geografia Humana de la Universitat de València (UV), Joan Romero; i els periodistes ambientals Jordi Bigues i Maria Josep Picó. Les funcions d'aquest equip són la definició de les línies estratègiques de l'entitat i participar en la planificació del calendari anual d'activitats.

Tret de sortida i calendari d'activitats

El tret de sortida de l'IdT va ser un gran acte d'inauguració a l'Octubre de València el 23 de gener. Una conferència del catedràtic d'Ecologia Jaume Terrades va precedir una intervenció de l'exsecretari general de l'UNESCO, Frederico Mayor Zaragoza, sobre els valors de la solidaritat, i unes breus reflexions de l'escriptora Isabel-Clara Simó, del cantautor Miquel Gil, del periodista Adolf Beltran i de l'escriptor Joan Francesc Mira.

La tria de les intervencions va mostrar, segons Eliseu T. Climent, la "necessària visió transversal per assolir una nova ètica socioambiental i una nova cultura del territori". Així mateix, es va presentar la intervenció de Xavier Mariscal contra la desfeta del territori sobre un mural costumista de l'artista Fernando Cabedo Torrents que s'havia restaurat amb l'obertura de l'Octubre. Mariscal va explicar que "li feia plorar" la destrucció de l'horta valenciana, ja que es passa "d'una terra amb una gran biodiversitat a barris de ciment".

Una de les primeres activitats de l'IdT va ser el primer cicle de Pensadors Ambientals, per posar en valor les principals figures històriques i actuals del pensament ecologista. Pensadors que com Ramon Margalef, Henry David Toureau, Nicholas Georgescu-Roegen o Ivan Illich "han qüestionat el desenvolupament entès en termes economicistes".

Una altra de les primerenques propostes de l'Institut del Territori va ser el cicle "La gestió prudent, una necessitat. Construcció, aigües, infraestructures i energia al País Valencià", una activitat que pretenia, segons Eliseu T. Climent, actuar com a diagnosi i punt de partida de l'Institut i avaluar la situació de quatre vectors claus amb incidència territorial que en el cas del País Valencià es movien entre la necessitat –en falten més?– i el victimisme –comparació amb altres comunitats per reclamar un millor tracte–. Les conclusions apuntaven que molt sovint, i especialment en el cas de l'aigua, es confonien suposats dèficits amb la sobreexplotació dels recursos. El mes de desembre un nou cicle va abordar el paper de l'oci com a motor de la transformació territorial, amb la presència de professors universitaris d'arreu dels Països Catalans, com José Antonio Donaire, Fernando Vera, Francesc Sastre i Martí Boada, entre altres.

A banda d'aquest tipus d'esdeveniments de reflexió de caràcter puntual, l'Institut té en funcionament activitats permanents, com una llista de correu –Territori a la Xarxa– sobre notícies amb incidència territorial als Països Catalans. També cal esmentar l'Observatori Estadístic, que pretén, segons Climent, recollir dades i tendències sobre vectors com l'ús del sòl, l'habitatge, l'aigua o les infraestructures. La informació es presenta en informes encarregats a especialistes que interpreten les dades recollides per una consultora estadística.

Així mateix l'IdT ha obert, conjuntament amb l'editorial 3 i 4, una línia de publicacions sobre temàtica ambiental. Els primers volums, apareguts a començament de gener del 2009, són el *Petit tractat del decreixement*, el darrer llibre de Serge Latouche, així com una selecció de textos d'Ivan Illich, realitzada per l'escriptor i filòsof Jordi Pigem.

Les activitats de reflexió i estudi es combinen amb altres que tenen una major presència sobre el terreny, com un cicle d'excursions a peu "L'altre litoral. Espais costaners no urbanitzats" –previst per a la primavera del 2009– o l'organització de debats públics sobre la necessitat de construir infraestructures com la Via Parc Nord a Godella (l'Horta Nord).

AUV

Més informació

www.idtweb.org
www.octubre.cat

LÍNIA ELÈCTRICA DE MOLT ALTA TENSIÓ SENTMENAT-BESCANÓ-BAIXÀS 58

La línia elèctrica de molt alta tensió continua avançant en tots els trams mentre les plataformes opositores es mouen entre l'oposició al projecte i la lluita per aconseguir, almenys, un soterrament complet. Entre Sentmenat i Bescanó les obres ja estan molt avançades, malgrat que es produeixen petits actes de sabotatge. Entre Bescanó i Santa Llogaia d'Àlguema i al ramal de Riudarenes, el projecte surt a informació pública i s'hi presenten milers d'al·legacions. Finalment en el tram interfronterer, entre Santa Llogaia i Baixàs, els governs francès i espanyol acorden un soterrament total a instàncies del coordinador europeu Mario Monti.

Antecedents | 2003:72; 2004:1002; 2005:88; 2006:79; 2007:76

La línia elèctrica transfrontera de 400 quilovolts (kV), coneguda també com línia de molt alta tensió (MAT), és un projecte dels governs espanyol i francès que té com a objectiu augmentar el volum d'energia que l'Estat francès subministra a l'Estat espanyol. L'acord es va signar a començament dels anys vuitanta i consistia a augmentar en 1.000 megawatts (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 fins a 60 m d'alçada, 35 m d'ample i una superfície de base d'uns 400 m².

Els governs espanyol i francès, que són els qui tenen les competències en les línies elèctriques d'interconnexió, defensaven el projecte per reforçar el subministrament elèctric a les comarques gironines i per alimentar el futur Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) en el tram Barcelona-Perpinyà. També el Govern català defensava la interconnexió, per bé que Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) havien reclamat l'estudi d'alternatives menys impactants.

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 l'objectiu principal de la línia era vendre l'excedent nuclear a Portugal i el Marroc i no pas proveir les comarques gironines, 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.

Cartell contra la MAT a Albanyà. Foto Arxiu Territori

Al final del 2007 les obres del primer tram de la MAT, entre Sentmenat i Bescanó, estaven a punt d'iniciar-se després que el febrer del mateix any s'hagués aprovat el projecte executiu i s'hagués declarat d'utilitat pública. En un punt intermedi d'aquest tram, a l'alçada de Santa Coloma de Farners, en sortia una ramificació que avançava cap al sud fins a Riudarenes (la Selva) i que estava pendent de la presentació del projecte. A partir de Bescanó la línia es dirigia a Santa Llogaia d'Àlguema (Alt Empordà): després de diversos canvis en el traçat, aquest tram també estava pendent de la presentació del projecte per part de Red Eléctrica Española (REE). A Santa Llogaia i a Riudarenes la línia havia de permetre alimentar les subestacions del FAV. Finalment, des de Santa Llogaia d'Àlguema fins a Baixàs, la manca d'acord sobre el traçat entre els governs català, espanyol i francès (per la Jonquera, per la Vajol o per Maçanet de Cabrenys) van provocar que la Unió Europea (UE) nomenés un mediador, l'italià Mario Monti, que havia de decidir el traçat i les característiques del projecte.

Mario Monti presenta el primer informe

El dia 10 de febrer de 2008, coincidint amb la cimera francoespanyola celebrada a París, el coordinador europeu per a la interconnexió elèctrica, Mario Monti, va presentar el seu primer informe. Després

de constatar la preocupació existent al territori per l'impacte mediambiental de la MAT, l'excomissari europeu apostava per aplicar opcions tècniques excepcionals com per exemple el soterrament de la línia en paratges naturals especialment delicats, per bé que únicament en el tram de la interconnexió, entre Santa Llogaia d'Àlguema i Baixàs. Així mateix reclamava que es cobrés un impost a les empreses elèctriques que facin ús de la línia elèctrica i que aquests diners es destinessin a projectes locals per compensar el territori pel pas de la infraestructura energètica.

L'informe, però, no feia cap referència al traçat definitiu de la interconnexió, per la Jonquera –com preferien els governs espanyol i català– o per Maçanet de Cabrenys o la Vajol –opció preferida pel Govern francès. En aquest sentit, el president espanyol José Luis Rodríguez Zapatero i el president francès Nicolas Sarkozy van acordar, durant la celebració de la cimera, que abans del 30 de juny se n'acordaria el traçat definitiu i els detalls tècnics, econòmics i mediambientals, d'acord amb els informes presentats per Mario Monti.

Les plataformes contràries a la MAT, reunides pocs dies després a Arles (Vallespir), van valorar negativament els resultats de la cimera i van reclamar que, abans de parlar de soterraments, es justifiqués la necessitat de la línia. Així mateix van acordar celebrar dues manifestacions durant el mes de març a les comarques gironines i a la Catalunya Nord per reiterar el rebuig al projecte.

La primera d'aquestes manifestacions es va celebrar a Perpinyà l'1 de març on van assistir prop de 15.000 persones. Entre els manifestants hi havia el conseller de Governació, Joan Puigcercós (ERC), que va assegurar que "el Govern de Catalunya en cap moment no ha defensat en el seu Pacte nacional d'infraestructures la necessitat d'aquesta interconnexió". El 30 de març es va celebrar una nova manifestació, en aquest cas a Girona, que va acollir unes 18.000 persones segons l'organització i entre 12.000 i 14.000 segons la policia local. L'acte, organitzat per la Plataforma No a la MAT i l'AMMAT, tenia el suport dels dos principals sindicats agraris, Joves Agricultors i Ramaders de Catalunya (JARC) i Unió de Pagesos (UP). A més van participar a la protesta unes 3.000 persones vingudes de la Catalunya Nord. El portaveu de la Plataforma No a la MAT, Xavier Llorente, va reclamar de nou l'aturada del projecte i va reclamar al mediador europeu Mario Monti que tingués en compte l'elevada oposició al projecte en el seu informe.

S'inicien les obres del primer tram

Al principi del 2008 es van iniciar els treballs previs, bàsicament de desbrossament i obertura de camins, de les obres del primer tram de la MAT entre Sentmenat (Vallès Occidental) i Bescanó (Gironès), que creuava la comarca d'Osona. La llargada de la infraestructura era de 86 km i preveia la col·locació de 162 torres elèctriques de 20 a 60 metres d'altura. No va ser fins al mes de maig, però, que es van començar a instal·lar les primeres torres de la línia

L'inici de les obres va provocar les protestes de veïns dels pobles afectats, especialment a la comarca d'Osona. Així per exemple el 2 de febrer unes 200 persones van tallar intermitentment durant una hora l'eix Transversal a l'alçada de Calldetenes. A més, els alcaldes de la zona van reclamar l'aturada de les obres per tal que s'estudiés la possibilitat de soterrar totalment o parcialment aquest tram de la línia, com s'estava plantejant entre Santa Llogaia i Baixàs.

Durant l'execució de les obres es van produir diversos actes de sabotatge. Els casos més significatius van ocórrer el 4 de juny i el 10 de juliol. La matinada del 4 de juny uns desconeguts van incendiar un camió grua que treballava a les obres de la MAT entre els termes municipals de Folgueroles i Vilanova de Sau, a Osona. El vehicle, que

es trobava estacionat al costat d'una de les torres en construcció, estava valorat en uns 600.000 euros. Així mateix el 10 de juliol dues excavadores i dos remolcs van ser incendiats a Centelles. La Plataforma No a la MAT es va desvincular d'aquests incidents recordant que els seus actes eren "pacífics i divulgadors", si bé va recordar que la línia elèctrica generava una forta "crispació" en el territori.

D'altra banda les obres de la MAT es van haver d'interrompre unes quantes vegades per motius diversos. Així per exemple alguns municipis van denunciar REE per executar obres sense permisos o sense firmar actes d'expropiacions i en alguns casos van provocar l'aturada momentània de les obres. A més el mes de juny el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va paralitzar durant diversos dies les obres de nou camins d'accés a la línia a l'Espai d'interès natural de les Guilleries per manca d'Avaluació d'impacte ambiental.

Pintada contra la MAT prop de Saus. Foto Arxiu Territori

Es presenten dos trams més de la MAT

A mitjan abril Red Eéctrica Española va presentar l'avantprojecte de la MAT entre Bescanó (Gironès) i Santa Llogaia d'Àlguema (Alt Empordà). Aquest tram té una llargada de 42 km, preveu la construcció d'un centenar de torres i inclou dues subestacions a Sant Julià de Ramis i Santa Llogaia. El cost total de la línia es calculava en 14,5 MEUR sense comptar les expropiacions.

El traçat responia a les modificacions que el Departament de Treball i Indústria (DTI) havia enunciat l'any 2006, que descartaven l'opció inicial de seguir el corredor del FAV des de Palol de Revardit (Pla de l'Estany) fins a Santa Llogaia d'Àlguema. Així, des de Bescanó fins a Medinyà la línia seguia paral·lela a l'actual línia de 220 kV Vic-Bescanó-Juià. En aquell punt se separava d'aquesta línia per evitar passar massa a prop del nucli urbà de Medinyà i s'acostava al corredor de l'AP-7 i l'N-II, pràcticament enganxat a la línia de 132 kV existent entre Juià i Santa Llogaia. En total s'afectaven tretze municipis del Gironès, el Pla de l'Estany i l'Alt Empordà.

Els punts més delicats del traçat se situaven en una sèrie de nuclis habitats que es localitzaven a menys de 500 m de la línia i a diverses cases aïllades que s'ubicaven a menys de 100 m. Cal recordar que REE havia explicat que procuraria respectar aquestes distàncies mínimes de les zones habitades, ja que es considerava que garantien que no es produís cap tipus d'efecte sobre la salut de les persones. Així, per exemple, els nuclis de Can Murtra i de les cases de Montcal, al terme municipal de Canet d'Adri (Gironès), tindrien la línia a prop de 200 m. A la comarca de l'Alt Empordà els nuclis dels Masos (Llampaies), Ermedàs (Garrigàs), Vilamorell (Borrassà) i Santa Llogaia d'Àlguema també veurien la línia a menys de mig quilòmetre. A part d'aquests nuclis, deu masos i quatre granges se situarien a menys de 100 m de la línia, en alguns casos fins i tot a 30 m.

D'altra banda, al final de maig es va presentar el projecte executiu del ramal de Riudarenes. En aquest cas el Ministeri d'Indústria ja havia autoritzat la línia en tràmit d'urgència, fet que permetia fer-ne el projecte executiu i l'exposició pública sense passar pel tràmit de l'avantprojecte. El traçat d'aquest ramal, que avança entre Santa Coloma de Farners a Riudarenes, té 17 km on s'hi han d'instal·lar 37 torres d'una alçada que va dels 19 als 49 m. La zona afectada és bàsicament boscosa –principalment castanyers, pins, alzines i roures–, fet que obligaria a talar una important superfície forestal. En aquest cas la línia no passava tan a prop de zones habitades, si bé una desena de masies es localitzaven a una distància de prop de 500 m de la línia. Així mateix, diversos elements d'interès arquitectònic, com el castell de Farners o algunes ermites, se situaven també a poca distància de la línia.

El mes de juliol es va acabar el període d'al·legacions dels dos trams. En total se'n van presentar 6.125, de les quals un 43% corresponien al tram Bescanó-Santa Llogaia i el 57% restant al ramal de Riudarenes. La major part de les al·legacions eren adhesions massives promogudes per entitats, com la plataforma No a la MAT –que reclamava que no es fes la MAT en considerar-la innecessària– o l'AMMAT –que en reclamava el soterrament íntegre.

Els governs espanyol i francès acorden un soterrament parcial

El 27 de juny es va celebrar una cimera francoespanyola a Saragossa en la qual els governs espanyol i francès van acordar soterrar els 60 km del tram interfronterer entre Santa Llogaia i Baixàs i pagar-lo a parts iguals, malgrat que la major part del traçat passava per França. A més es va decidir que la nova línia aprofitaria els corredors existents, és a dir, que passaria per la Jonquera, un traçat que fins llavors el Govern francès sempre havia descartat per l'impacte ambiental i paisatgístic que suposaria sobre la plana del Rosselló. Es preveia que la línia estaria en funcionament l'any 2011.

El president del Govern espanyol va qualificar el dia d'històric, ja que s'havia arribat a un acord que permetria doblar la capacitat d'interconnexió entre els dos estats, fet que en la seva opinió resoldria els problemes energètics de les comarques gironines i de Catalunya. Per la seva banda, el president de l'AMMAT i alcalde de Crespià, Xavier Quer, va considerar que el soterrament de la MAT en un sol tram constituïa un greuge comparatiu per a la resta del territori i en demanava el soterrament íntegre des de Sentmenat fins a Baixàs. ERC i ICV es van sumar a la petició dels alcaldes, mentre

que el Govern català va reconèixer que es podrien soterrar alguns trams de la resta del traçat però en cap cas la totalitat.

REE no preveu el soterrament de la resta del traçat

Uns mesos després de l'acord entre els estats espanyol i francès, al final d'octubre, el coordinador europeu per a la interconnexió elèctrica, Mario Monti, va entregar el seu últim informe en el qual obria la porta a soterrar més trams de la MAT a part de l'interfronterer. En el document Monti –a part de reafirmar la necessitat de la interconnexió i de felicitar-se per l'acord entre els dos governs– proposava també que la UE pagués una part del soterrament del tram entre Santa Llogaia i Baixàs per tal d'evitar que el sobrecost repercutís en el consumidor. Pel que fa al possible soterrament de la resta del traçat, afirmava que en principi era desaconsellable per motius tècnics i perquè no permetria aprofitar la línia per al subministrament local. No obstant això, sí que es mostrava favorable al soterrament parcial en trams concrets, ja fos per la proximitat a habitatges o a paratges d'interès natural.

A final d'any REE va comunicar que estava ultimant la resposta a les al·legacions presentades per ajuntaments i entitats al tram de Bescanó a Santa Llogaia i al ramal de Riudarenes. Així, per exemple, assegurava que es desestimarien les al·legacions en les quals es reclamava el soterrament, a pesar de les últimes recomanacions de Mario Monti. Tampoc no acceptava la compactació de les línies de 132 kV i 220 kV preexistents amb la nova línia de 400 kV. En canvi, la companyia afirmava que acceptaria canvis de traçat per garantir el perímetre de 100 m a les cases aïllades i de 500 m als nuclis urbans. A més, en el cas de Santa Llogaia d'Àlguema, assegurava que acceptaria la petició de l'Ajuntament d'allunyar la subestació de la MAT –que ocupava 47.000 m^2– fins a 500 m del nucli urbà (anteriorment estava a 200).

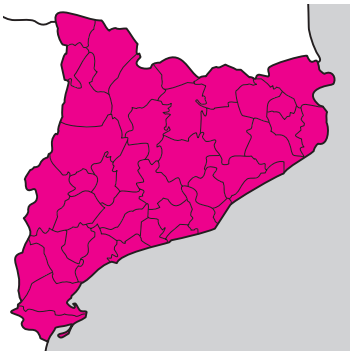
Al final d'any el tram entre Sentmenat i Bescanó seguia en obres i ja s'havien col·locat la major part de bases i torres de la línia. Entre Bescanó i Santa Llogaia d'Àlguema REE i el Govern de la Generalitat estaven estudiant les al·legacions presentades, a partir de les quals farien arribar un informe al Ministeri d'Indústria. Aquest, després de decidir si acceptava les al·legacions, podria aprovar l'avantprojecte i iniciar l'elaboració del projecte executiu definitiu. El ramal de Riudarenes, per la seva banda, estava en un estat de tramitació més avançat, ja que, un cop el Ministeri d'Indústria resolgués les al·legacions al projecte executiu, ja es podria declarar d'utilitat pública i iniciar els treballs. El darrer tram, el de la interconnexió, estava pendent encara de l'avantprojecte en què es definís el traçat exacte. Amb tot, l'objectiu era que la interconnexió fos una realitat el 2011.

MJP

Més informació

www.collectif-nonalatht.com
www.icaen.net
www.nomat.org

LLEI D'ESPAIS AGRARIS 59



Durant els últims trenta anys Catalunya ha perdut un 25% del seu espai agrari. Segons Unió de Pagesos això es deu a una deficient protecció del sòl agrari en benefici del creixement urbanístic i de tota mena d'infrastuctures. A mitjan gener a Girona es fa un seminari, organitzat per la fundació Agroterritori, que vol promoure l'elaboració, per part del Govern, d'una futura llei d'espais agraris de Catalunya. Científics, pagesos i Administració es reuneixen per debatre'n els continguts.

El febrer del 2005 s'iniciaven les activitats del CONGRÉS DEL MÓN RURAL [2006:46], una iniciativa engegada l'any 2004 des de la Generalitat de Catalunya, i que sorgia de la necessitat de reflexió col·lectiva sobre el present i el futur del món rural. Hi van participar organitzacions professionals, representants del món cooperatiu, la indústria i l'Administració catalana. Aquest congrés havia de ser un punt de partida per a un nou model de desenvolupament rural. Es considerava primordial recuperar els aspectes socials, culturals i econòmics del món rural on el sector agrari hi continua tenint un paper clau, estratègic i fonamental.

El Contracte global d'explotació (CGE) ideat pel Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural (DAR) i posat en marxa l'any 2005, volia perseguir bona part dels objectius del Congrés del Món Rural. El conseller Joaquim Llena (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) afirmava que la finalitat del CGE era incentivar les explotacions agrícoles i que calia desenvolupar un projecte d'explotació que integrés les funcions productives, econòmiques, mediambientals, paisatgístiques i socials de l'agricultura, a fi de fomentar la viabilitat de les explotacions i fer-les competitives.

El sindicat agrari Joves Agricultors i Ramaders de Catalunya (JARC) denunciava el maig del 2007 l'existència de *MOBBING* RURAL A LES COMARQUES GIRONINES [2007:97]. El sindicat criticava el desinterès de l'Administració per protegir el sòl agrícola i les activitats agràries mentre s'afavoria el procés d'urbanització d'aquests espais sense tenir en compte l'impacte que podia comportar sobre el sector agrari i el seu futur. També es reivindicava el paper de la pagesia en la protecció i conservació del medi ambient.

Pèrdua de sòl agrícola a Catalunya

El sindicat Unió de Pagesos (UP) afirmava que Catalunya ha perdut un 25% del seu espai agrari en només 32 anys, passant de 1.046.502 a 784.096 ha. La regió metropolitana de Barcelona és la més afectada, ja que n'ha perdut el 61% en 50 anys. Segons UP això es deu a una deficient protecció respecte als creixements urbanístics i les infraestuctures de tot tipus. El Coordinador d'UP, Joan Caball, alertava que si no s'elaborava, de manera urgent, una llei per establir els sòls d'interès agrícola a protegir, en pocs anys la situació podria ser irreversible.

Demanda d'una futura llei d'espais agraris

El 17 i 18 de gener de 2008 es va fer a Girona un seminari amb l'objectiu de promoure la redacció d'una llei d'espais agraris a Catalunya. El seminari el va organitzar la fundació Agroterritori, creada per la Càtedra de Geografia i Pensament Territorial de la Universitat de Girona (UdG), UP i la Cambra Agrària de Girona, per tal de promoure estudis i crear un observatori sobre el sector agrari. Al seminari hi participava l'Administració, organitzacions agràries i els agents culturals, econòmics, ambientals, polítics i socials vinculats a la temàtica.

Durant el seminari es van debatre accions fetes en altres països, com França, i altres zones de l'Estat com Galícia, Menorca, Tenerife o el País Basc, i es van intentar posar sobre la taula les línies bàsiques que hauria d'incloure la futura llei. Una de les intencions era fomentar l'economia agrària com a base del progrés social i econòmic de la població rural amb l'objectiu d'afavorir la cohesió del territori i frenar el despoblament rural. Es volia potenciar el respecte dels ciutadans envers l'agricultura, per aconseguir una sensibilització col·lectiva pel que fa als espais agraris i la pagesia de Catalunya.

La definició d'espai agrari havia d'establir que aquell territori presentava activitat agrària i que, per tant, constituïa un ecosistema transformat per l'acció i l'ocupació

Camp de blat prop de Breda. Foto Arxiu Territori

Espai agrícola de Gallecs (Mollet del Vallès). Foto Arxiu Territori

humana que es destinava a la producció d'aliments i de matèries primeres, tant d'origen agrícola com ramader. La definició havia d'incloure les explotacions agràries, les corresponents infraestructures (camins, regs, basses, etc.) i construccions complementàries, per bé que hi quedaven exclosos els terrenys forestals (ja que tenen definició jurídica i pla sectorial propis) o els urbans. Es proposava dissenyar i posar en marxa un sistema d'informació d'espais agraris amb catalogació i caracterització edafològica dels sòls agraris de Catalunya.

Es considerava que la futura llei d'espais agraris havia de recollir les àrees protegides ja existents (GALLECS [2005:127], el parc agrari del Baix Llobregat, EL PARC AGRARI DE SABADELL [2007:104] o les HORTES DE SANTA EUGÈNIA DE GIRONA [2006:140]) i incorporar les que es tenia voluntat de constituir (la Vall d'en Bas, el Baix Ter o el pla de Montserrat.). També havia de promoure que espais agraris clarament delimitats per instruments d'ordenació urbanística o territorial (com ara les CINC SÈNIES [2003:42] al PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER (PDUSC) [2005:128] i al Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Mataró) esdevinguessin perímetres de gestió amb graus de protecció i gestió adequats.

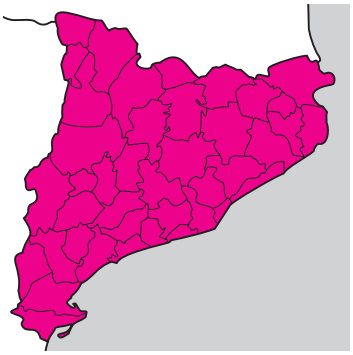
Un cop llançada la demanda, ara corresponia al Govern moure peça. Per la seva banda, tant el conseller de Política Territorial i Obres públiques, Joaquim Nadal (PSC), com el conseller d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural, Joaquim Llena, no van rebre amb gaire bons ulls la petició de la futura llei d'espais agraris. Ambdós consellers apostaven per aprovar menys lleis i aplicar-ne més. En aquest sentit, si no hi havia resposta, no es descartava recórrer a la iniciativa popular legislativa perquè el nou marc normatiu fos una realitat de futur.

MCM

Més informació

projectegripia.wordpress.com/about/banc-de-terres-custodia-agraria/
www.agroterritori.org
www.diba.es/parcsn/parcs/index.asp?parc=9
www.gobmenorca.com/

LLEI D'ORDENACIÓ DE LA PESCA CONTINENTAL DE CATALUNYA 60



El desembre del 2008 el Projecte de llei d'ordenació de la pesca continental de Catalunya inicia el tràmit parlamentari, que va veure la llum pública per primera vegada el gener del 2005. La Llei, esperada pel sector dels pescadors, rep un bon nombre de crítiques tan per part de les societats de pescadors i la Federació Catalana de Pesca com per part de CiU, que presenta una esmena a la totalitat .

Catalunya disposa de 5.000 km de rius i més de 18.000 ha d'embassaments, llacs i zones humides, a més d'una llarga tradició en l'activitat pesquera fluvial.

Fins ara, l'activitat es regulava d'acord amb la Ley de pesca, llei estatal del 1942. La transformació que ha sofert la societat, la sensibilitat ecològica i la contaminació de les conques hidrogràfiques foren els motius esgrimits per la revisió i redacció d'un nou projecte de llei, ara que la Generalitat de Catalunya té competències exclusives en matèria de caça i pesca fluvial.

L'any 2000, la Unió Europea (UE) aprovava la Directiva marc de l'aigua (2000/60/CE), d'obligada aplicació a tots els països membres de la UE. Es tracta d'un marc normatiu d'actuació en matèria de gestió de l'aigua per aconseguir una utilització d'aquest medi de forma sostenible i responsable, i assolir una qualitat òptima de l'aigua de cara a l'any 2015.

El gener del 2005, el conseller del Departament de Medi Ambient (DMA) del moment, Salvador Milà, i el director general de Medi Natural, Ramon Luque, van fer la presentació pública del Projecte de llei d'ordenació sostenible de la pesca recreativa i conservació dels ecosistemes aquàtics. Es preveia que el projecte entrés al Parlament abans de l'estiu i que el mateix any ja esdevingués llei. Tanmateix, el llarg període d'informació pública, juntament amb la tramitació de diversos informes jurídics i econòmics, i el canvi de legislatura va propiciar que la tramitació s'allargués més del compte.

El 9 de setembre de 2008, el Govern de la Generalitat aprovava el Projecte de llei i el 17 de desembre iniciava el tràmit parlamentari, amb la previsió d'una duració de vuit mesos. Convergència i Unió (CiU) va presentar una esmena a la totalitat, argüint que es tractava d'una llei excessivament intervencionista i que atribuïa al pescador la responsabilitat de tots els mals que afecten els rius catalans. Va ser rebutjada per 70 vots en contra (amb vots del tripartit format pels Partit dels Socialistes de Catalunya,PSC, Esquerra Republicana de Catalunya, ERC, i Iniciativa per Catalunya Verds, ICV), 59 vots a favor (CiU amb el suport del Partit Popular, PP) i 3 abstencions (Ciutadans-Partit de la Ciutadania, C). A partir d'aleshores es va crear al Parlament la ponència, dins el marc de la Comissió de Medi Ambient, que havia d'escoltar la veu dels sectors implicats i estudiar les esmenes dels grups parlamentaris.

Objectius de la llei

Amb el lema "els rius, més que aigua i peixos", la Llei persegueix i fomenta la captura sense mort; la sostenibilitat dels recursos pesquers; la formació dels pescadors, i l'obtenció d'un certificat d'aptitud per a la pesca recreativa, amb la demostració d'uns coneixements mínims sobre el medi fluvial i les espècies autòctones; la creació d'un fons per a la gestió de la pesca; el manteniment d'espècies de peixos autòctons i el control de la població d'espècies foranes; i l'obligació de reparar el danys provocats entre la fauna aqüícola i també l'enduriment de les sancions.

Per poder dur a terme totes les accions esmentades, amb l'aprovació de la llei s'elaborarà un pla d'ordenació, amb una durada per a uns tres o quatre anys. Aquest instrument permetrà classificar, delimitar i regular les diferents masses d'aigua i gestionar l'activitat pesquera. Es crearà el Consell Assessor de Pesca, com a òrgan consultiu, integrat per l'Administració, les universitats, investigadors i entitats implicades. Entraran en funcionament els consorcis territorials, encarregats de la gestió en els respectius territoris i s'obriran les *Escoles de riu*, centres on s'impartirà la formació i educació adequada per poder concedir les llicències de pesca.

Crítiques a la llei

Des de feia més de deu anys els pescadors sol·licitaven una nova legislació per a la pesca continental. Tanmateix la nova norma no va complaure al sector al qual anava dirigit.

El setembre del 2008, el Consell Comarcal del Pallars Sobirà, ajuntaments, societats de pescadors i entitats turístiques de la zona signaven un manifest unitari, conegut com "Manifest de Llavorsí", on es demanava una moratòria de l'aprovació i entrada en vigor de la llei, ja que l'esmentada norma no s'havia consensuat amb el territori.

El novembre del 2008, la Federació Catalana de Pesca (FCP) abandonava el Consell de Pesca de la Generalitat, com a protesta per "l'incompliment de convenis, per les decisions que es prenen des del govern i per la nova llei", segons anunciava el seu president Albert Vidal. La Federació censurava diversos fets, com que la llei ja es comencés a aplicar abans de ser aprovada; que s'impedia a la FCP el cobrament de les taxes; que els guardes fluvials (18 en tot Catalunya) feia dos mesos que no cobraven perquè la Generalitat no havia fet el traspàs dels més de 300.000 € que devia a la Federació; que la compra de tiquets solament es poguessin adquirir per internet, cosa que perjudicaria molts pescadors d'edat avançada que no estan familiaritzats amb la tecnologia i els usuaris que en bona part del Pirineu tenen una cobertura deficitària; que aquest darrer fet podria perjudicar les instal·lacions hoteleres i de restauració que fins aleshores havien dispensat tiquets; i que un bon percentatge dels espais fluvials pertanyen a la jurisdicció de la Cuenca Hidrográfica del Ebro (CHE) i, per tant, són de difícil aplicació de la llei.

A part de tot això, els pescadors pirinencs protestaven també perquè si bé la Llei preveu sancions per als qui practiquen la pesca, no ho fa amb aquells que duen a terme activitats que la societat pot considerar més perjudicial, com ara la hidroelèctrica o els esports d'aventura.

NTB

Més informació

www.fcpeic.cat
www.gencat.net
www.parlament.cat

61 MAGATZEM TEMPORAL DE RESIDUS NUCLEARS A ASCÓ

A començament de març, el Parlament aprova una moció en contra de la instal·lació del magatzem temporal centralitzat (MTC) a Catalunya, amb els vots de CiU, ERC i ICV-EUiA. A mitjan juliol, ENRESA adjudica la construcció d'un magatzem individual a Ascó, cosa que desperta les suspicàcies dels ecologistes, que temen que aquesta instal·lació serveixi per allargar la vida útil de la central i que sigui un primer pas per acabar construint l'MTC a Ascó. L'alcalde del municipi no descarta aquesta possibilitat, per bé que el Govern manté ferm el rebuig a la instal·lació, tot i que el conseller Castells recorda que és l'Estat qui té la responsabilitat de decidir-ne la ubicació definitiva.

Antecedents | 2005:34; 2006:87; 2007:80

La proximitat al punt de saturació de les piscines d'emmagatzematge de les centrals nuclears espanyoles i la previsió del retorn dels residus de Vandellòs 1[1] (Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, Baix Camp) van fer que l'any 2005 el Govern espanyol es plantegés la necessitat de construir un magatzem temporal centralitzat (MTC) on dipositar tots els residus nuclears d'alta activitat de l'Estat. Per això, l'any 2006 es va crear una comissió interministerial encarregada de trobar un emplaçament per a la instal·lació.

Per fer més atractiu el projecte, el Ministeri d'Indústria proposava construir al municipi receptor un centre tecnològic de recerca sobre residus nuclears, que gestionaria l'Empresa Nacional de Residus Radioctivos (ENRESA), i un viver d'empreses locals que gestionaria l'ajuntament. El magatzem faria 278 m de llarg, 78 d'ample i 26 d'alt, i es preveia que costaria 540 MEUR. A més, segons ENRESA, el magatzem suposaria una inversió total de 700 MEUR i la creació de 110 llocs de treball.

A començament del 2007 els membres de l'Associació de Municipis en Àrees de Centrals Nuclears (AMAC) es van comprometre a proposar un candidat si es mantenien les retribucions econòmiques que rebien per acollir residus radioactius. Tanmateix, davant la proximitat de les eleccions espanyoles del març del 2008, es va ajornar l'obertura del període de presentació de candidatures i l'any va acabar sense cap candidat oficial.

Davant la possibilitat que algun dels municipis catalans que tenen centrals nuclears acabés acollint el magatzem, l'any 2006 diverses organitzacions ecologistes van crear la Coordinadora Anticementiri Nuclear de Catalunya (CANC). Aquesta plataforma va promoure una campanya perquè les administracions locals i del Govern de la Generalitat es manifestessin en contra de la instal·lació del magatzem a Catalunya. Al final de 2007 ja eren 55 els municipis que ho havien fet, 38 del Camp de Tarragona i la resta de les Terres de l'Ebre, i sumaven el 58% de la població de la província de Tarragona. Tanmateix el Parlament continuava sense debatre la qüestió.

El Parlament, contrari a l'MTC

A mitjan juliol del 2007 els grups parlamentaris d'Iniciativa per Catalunya-Verds-Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) havien presentat una proposta de resolució contra la ubicació de l'MTC a Catalunya que no es va debatre al Parlament, cosa que va provocar reiterades queixes d'ambdós partits i de la CANC. Finalment, però, a la primeria de març del 2008 la proposta va ser debatuda i aprovada amb els vots a favor de Convergència i Unió (CiU), ERC i ICV-EUiA, els vots contraris del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i el Partit Popular (PP) i l'abstenció del Grup Mixt.

S'adjudica la construcció d'un magatzem individual a Ascó

Davant del fet que les piscines d'emmagatzematge de la central nuclear d'Ascó (Ribera d'Ebre), es preveien saturades per al 2011 i atesa la indefinició del projecte de l'MTC, a mitjan abril ENRESA va optar per treure a concurs les bases per dissenyar un magatzem temporal individual (MTI) per al combustible gastat dels dos reactors d'Ascó. A mitjan juliol ENRESA va adjudicar la contractació del disseny a l'empresa nord-americana Holtec International, per un import de 17,5 milions de dòlars (gairebé 12 MEUR).

La nova instal·lació seria un magatzem en sec (és a dir, sense piscines), a l'aire lliure, construït sobre una llosa de formigó, i consistiria en tres contenidors modulars de 150 t cadascun. Segons ENRESA, els contenidors presentaven el doble avantatge que, d'una banda, oferien garanties d'emmagatzematge segur durant un període mínim de cinquanta anys i de l'altra, eren transportables i, per tant, podrien moure's cap a l'MTC quan aquest es construís. Es preveia que l'MTI d'Ascó seria operatiu el febrer del 2011. Enresa va desvincular aquest projecte de la futura construcció de l'MTC, remarcant que la funció de l'MTI era d'albergar únicament els residus dels reactors d'Ascó i va recordar que tant l'MTI com l'MTC eren instal·lacions previstes en el sisè pla general de residus radioactius.

Arran de la convocatòria del concurs per al disseny de l'MTI, l'AMAC va advertir que no acceptaria la construcció d'un sistema d'emmagatzematge modular transportable a l'emplaçament de la central nuclear d'Ascó si no era com a magatzem pont, és a dir, que els residus s'hi dipositessin durant únicament un o dos anys, per després traslladar-los a l'MTC.

La construcció de l'MTI xocava de ple amb la filosofia de la nova cultura de l'energia defensada pels grups ecologistes, que continuaven demanant el tancament i desmantellament de les tres centrals nuclears catalanes en el moment que expirés l'autorització d'explotació vigent (2011 Ascó 1 i Ascó 2, i 2010 Vandellòs 2). Els ecologistes opinaven que augmentar la capacitat d'emmagatzematge de combustible irradiat representava en la pràctica acceptar que es prorrogaria la vida útil de les centrals. A més, temien que el nou dipòsit d'Ascó s'acabés convertint en un magatzem permanent.

D'altra banda, la CANC argumentava que el fet que vuit dels tretze municipis dels voltants de la central nuclear d'Ascó no haguessin aprovat mocions contra l'MTC havia estat un factor clau perquè ENRESA hi construís la instal·lació, per la qual cosa va instar de nou a mostrar el seu rebuig als ajuntaments d'Ascó, Garcia, Móra la Nova, la Palma d'Ebre, Riba-roja d'Ebre, la Torre de l'Espanyol i Vinebre, tots ells de la comarca de la Ribera d'Ebre..

El magatzem centralitzat, a Ascó?

Al final de juliol, Ecologistes en Acció va fer públic que el Govern estatal tenia quatre candidats per acollir el magatzem, dos dels quals, eren municipis de l'àrea de Vandellòs i Ascó. El MITC va desmentir aquesta possibilitat, assegurant que no havia obert el termini de presentació de candidatures ni tenia constància de l'oferiment de cap municipi.

A principi de setembre l'AMAC va anunciar que es comprometia a participar en la recerca d'un municipi candidat, ja que considerava lògic que la instal·lació es construís en un dels seus municipis, si bé va recordar que això no significava que el magatzem s'hagués de construir a Catalunya i que, en qualsevol cas, era una decisió que havia de ser consensuada entre els membres de l'associació.

Malgrat això, a mitjan octubre, l'alcalde d'Ascó, Rafael Vidal (CiU), va afirmar que no descartava la candidatura d'aquest municipi, cosa que va provocar la reacció dels grups ecologistes i dels partits polítics. Els primers van considerar que es tractava d'una maniobra tàctica per millorar la situació d'Ascó i situar-lo per davant de les opcions de Zorita (Càceres) i Trillo (Guadalajara), la primera amb una central en procés de desballestament i la segona amb un magatzem individual en actiu. Pel que fa als partits, la diputada d'ERC Marta Cid va respondre a Vidal que un ajuntament no podia prendre una decisió d'aquest tipus sense tenir en consideració el parer dels municipis veïns i va demanar que la qüestió de l'MTC s'abordés des d'una òptica territorial, no municipal. Uns dies més tard, el conseller d'Economia, Antoni Castells (PSC), va assegurar que el Govern no avalaria la instal·lació de l'MTC a Catalunya si aquest no tenia el consens polític i territorial necessari, i si no hi havia garanties absolutes de seguretat. En aquest sentit, el conseller va recordar que el Govern donava estricte compliment a la resolució del Parlament contrària al dipòsit aprovada el mes de març, si bé també va recordar que la decisió sobre la ubicació definitiva del magatzem era responsabilitat del Govern espanyol.

A mitjan novembre, després d'una reunió d'alcaldes de la Ribera d'Ebre per tractar la qüestió de l'MTC, el president del Consell Comarcal de la Ribera d'Ebre, Josep Solé (PSC), va manifestar que cap dels catorze alcaldes de la comarca havia manifestat ni insinuat la possibilitat de presentar el seu municipi a la convocatòria per acollir la instal·lació.

L'any es va tancar sense cap previsió de data per a l'obertura de la convocatòria perquè els municipis presentessin la sol·licitud per albergar el magatzem i sense cap candidat oficial.

MSM

Més informació

blogcanc.blogspot.com
ecologistesenaccio-cat.pangea.org/temes/nuclear/nuclear.htm
www.amac.es

1 A partir del 31 de desembre de 2010 havien de començar a retornar els prop de 700 m^3 de combustible gastat de la central nuclear de Vandellòs 1 que es van enviar a França a final de la dècada dels noranta en el moment de desmantellar la central. En cas que el retorn no fos possible, l'Estat espanyol hauria d'assumir el pagament a França d'una penalització diària de 50.000 €.

62 METRO. LÍNIA 9

Al llarg de l'any, les obres de la línia 9 del metro, la més llarga de Barcelona, continuen avançant. Alguns entrebancs lleus alenteixen les obres i la Generalitat en modifica alguns traçats encara no construïts a la recerca de més seguretat. L'alt cost de les obres obliga la Generalitat a fer entrar capital privat en la construcció de la línia. Algunes zones de la ciutat experimenten molèsties i talls de circulació i els botiguers se'n ressenten i es queixen d'unes obres que van superant successivament els terminis previstos.

Antecedents | 2003:80; 2004:107; 2005:97; 2006:91; 2007:82

L'any 1997, en el marc del Pla director d'infraestructures (PDI) 2001-2010, s'incloïa el projecte de la línia 9 del metro de Barcelona, que enllaçaria els municipis del Prat de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Barcelona, Santa Coloma de Gramenet i Badalona. Seria el túnel més llarg de Barcelona, amb 46,6 km, tindria 52 estacions, i creuaria la ciutat pels barris de l'interior, més o menys en paral·lel a la ronda del Mig. Un cop acabat, estaria format per un tronc central (Tram III) que, en els extrems, es dividiria en dos ramals: al sud-oest un ramal es dirigiria a la Zona Franca i al port de Barcelona (Tram I) i l'altre a l'aeroport del Prat (Tram II), mentre que al nord-est (Tram IV) un ramal arribaria al barri de Can Zam de Santa Coloma de Gramenet i l'altre al del Gorg de Badalona.

Les obres s'iniciaven el 2003 a Badalona preveient que el tram al nord de la Sagrera (fins a Badalona i Santa Coloma) entrés en funcionament el 2004 i que el 2007 ho fes la resta de la línia. Diversos contratemps, com l'avaria d'una tuneladora, l'increment de les mesures de seguretat com a conseqüència de L'ESFONDRAMENT AL CARMEL [2005:99], o modificacions respecte del projecte original, van fer que els terminis previstos per construir la línia de metro s'ajornessin successivament i el cost previst augmentés. A final del 2007, es preveia que les obres dels trams al nord de la Sagrera acabessin el 2010, i que la resta acabessin a partir del 2012.

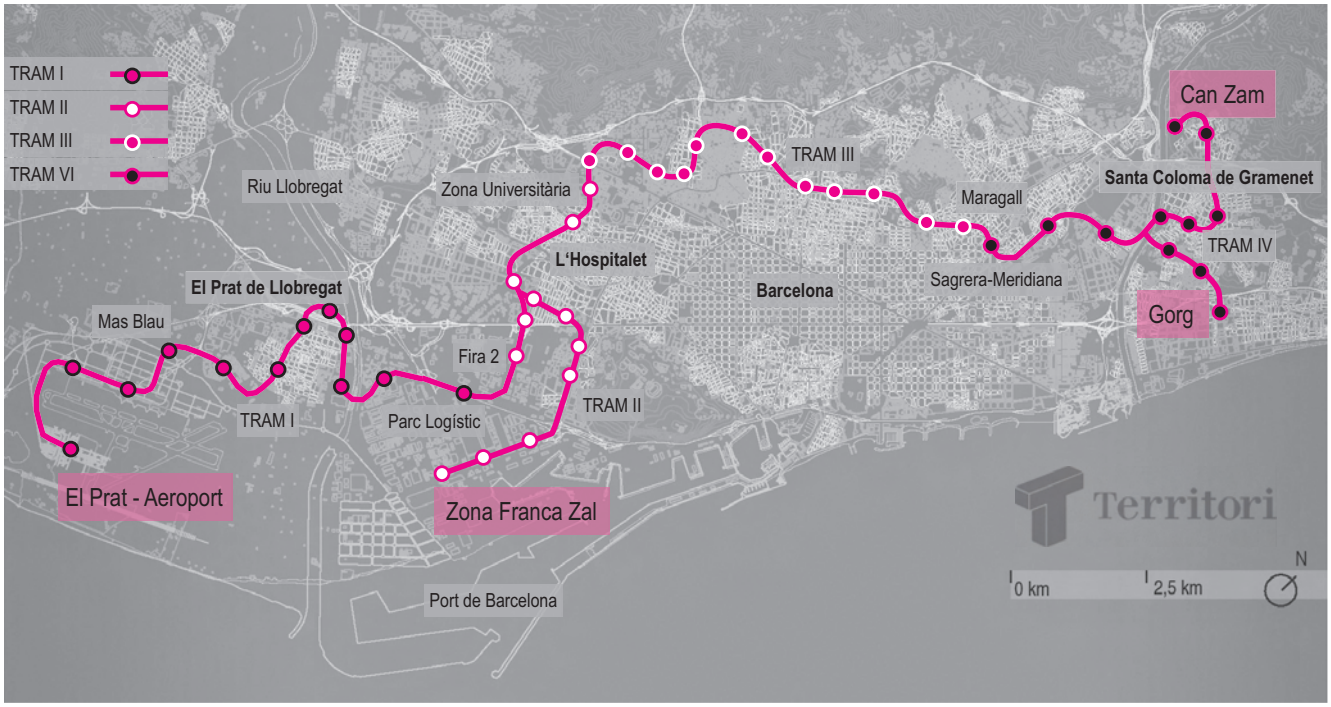
La seguretat de les obres

A final de febrer del 2008, una fuita d'aigua a les obres de construcció de la línia 9 del metro a la Zona Franca va causar dos esvorancs al carrer K, entre l'accés a Mercabarna i el carrer 40, sense causar ferits. Els esvorancs, el més gran dels quals feia tres metres de diàmetre i un de profunditat, van obligar a tallar el trànsit en aquest carrer. Una cinquantena d'operaris es van encarregar de restablir la normalitat a la zona, injectant formigó a les juntes mal segellades que havien permès la filtració de l'aigua que havia provocat els esvorancs i reposant el paviment del carrer danyat. Dos dies després es van reobrir al trànsit dos dels quatre carrils del carrer, i al cap de pocs dies i després d'haver obtingut els resultats dels estudis geològics, es va recuperar la normalitat en una zona on, ja se sabia, les obres eren molt complexes justament per l'alt volum d'aigües freàtiques.

Coincidint amb l'incident dels esvorancs a la Zona Franca, el grup municipal de Convergència i Unió (CiU) a l'Ajuntament de Barcelona va criticar que encara no s'hagués constituït la comissió de seguiment de les obres de la línia 9 a l'altura del districte de Sants-Montjuïc, prevista en el pla d'actuació del districte.

A final de març, després d'un any i mig de nous estudis i sondeigs, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va donar un impuls al tram que passa per la part alta de Barcelona, un dels més difícils i endarrerits, amb la publicació de l'estudi informatiu modificat del túnel entre la Sagrera i de Mandri (al districte de Sarrià-Sant Gervasi). Segons l'estudi, el recorregut del túnel es veuria lleugerament alterat, encara que no es canviaria la ubicació de les set estacions previstes, i guanyaria profunditat i, en conseqüència, seguretat. Segons Manel Nadal, secretari per a la Mobilitat, el canvi en el recorregut també permetria travessar zones més estables i reduir el nombre d'edificis per sota dels quals passaria la línia. Segons les previsions de DPTOP les obres podrien començar el 2009 i durar tres anys i el pressupost seria de 698 MEUR, un 11% superior al previst inicialment. A mitjan juny, també es va acabar la revisió del tram annex, entre Mandri i la Zona Universitària, que experimentava uns canvis similars, d'entre 25 i 125 m al nord o al sud del traçat original, a la recerca de més seguretat. En aquest cas, el

Obres de la línia 9 a la Sagrera. Foto Arxiu Territori



canvi en el traçat obligava a modificar imperceptiblement l'emplaçament de les estacions.

El mes d'abril, al Prat de Llobregat, les obres del túnel de la línia 9 van provocar "un petit assentament o moviment de terres" al carrer Llobregat, on s'estava construint l'estació del barri de Sant Cosme, segons van explicar fonts de DPTOP. L'incident, de poca importància, va obligar a aturar el trànsit unes hores però el mateix dia es va resoldre i la tuneladora va poder seguir treballant amb normalitat.

En una roda de premsa de principi de juliol, CiU va reclamar que la Generalitat informés setmanalment el Parlament sobre l'evolució de les obres, ja que considerava que no se n'estava fent una bona gestió. Segons Josep Rull (CiU), les tuneladores tenien un baix rendiment i havien estat llargues temporades sense funcionar i, a més, el cost del projecte s'havia gairebé doblat des del seu inici.

Els noms i la ubicació de les estacions

El mes d'octubre, el Futbol Club Barcelona (FCB), juntament amb altres entitats, va demanar que una parada de la línia 9 es digués Camp Nou. Pocs dies després, la Comissió de Seguretat i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona va aprovar una petició presentada per CiU, amb els vots del bipartit al govern (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC, i Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV) i del Partit Popular (PP), per instar l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) que l'estació de la línia 9 Campus Sud, situada a la confluència de les avingudes de Gregorio Marañón i de Xile, passés a dir-se Camp Nou. Ricard Martínez, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), va defensar el seu vot contrari i va dubtar que el nom de Camp Nou hagués de ser un referent a la zona, alhora que va advocar per sol·licitar primer l'opinió dels residents. Els dirigents veïnals van donar la raó al regidor republicà i Lleonard Ramírez, president d'honor de l'Associació de Veïns del Racó de les Corts, va declarar que no era correcte ni convenient que un equipament públic portés el nom d'una entitat privada que, segons el líder veïnal, tenia interessos immobiliaris com la requalificació del miniestadi (TRANSFORMACIÓ URBANA DEL MINIESTADI DEL FC BARCELONA A LES CORTS [143]). Els veïns volien que la parada recuperés el seu nom original d'avinguda de Xile.

Aquell mateix mes, DPTOP va explicar que la parada de metro Muntanya de la línia 9 s'ubicaria als jardins de Menéndez i Pelayo, a la Travessera de Dalt, minimitzant l'afectació al jardí de les monges de Sant Josep de la Muntanya, que havien presentat al·legacions al projecte inicial. Les monges continuaven en desacord amb la nova ubicació i alguns veïns de la zona trobaven il·lògica aquesta decisió, ja que, amb aquest canvi, l'estació s'allunyava del nucli d'habitatges i del centre d'atenció primària de Larrard, i es trobaria massa a prop de la parada següent, Lesseps.

El cost econòmic de la línia 9

A principi d'agost, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal (PSC), va anunciar que, per fer front a l'elevat cost de la línia 9, que superava els 6.500 MEUR, i guanyar liquiditat, la Generalitat demanaria a constructores privades que finançessin part d'aquestes obres, adjudicant-los la construcció, el manteniment i l'explotació de les estacions de dos trams de la línia 9, amb un import de 1.620 MEUR, dels quals 350 es destinarien a fer noves inversions en la mateixa infraestructura. A canvi, durant 30 anys, el Govern pagaria un cànon anual a les concessionàries, mentre que el Govern de la Generalitat mantindria la propietat de les estacions de la línia, i Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) en seria l'operador comercial. El conseller va admetre que aquesta fórmula a la llarga resultaria més costosa però, a la vegada, afirmava que "si tinguéssim un bon model de finançament no caldria recórrer al capital privat".

El mes de novembre el Govern va adjudicar la construcció, manteniment i explotació de la meitat de les estacions de la línia 9 als consorcis d'empreses liderats per Fomento de Construcciones y Contratas (FCC) i Dragados (ACS), per un termini de 30 anys. A final d'any, el BBVA, el Banco Santander, Caja Madrid i la Caixa van firmar un crèdit de 1.163,6 MEUR amb els dos consorcis d'empreses concessionàries, per tal que poguessin fer front al pagament inicial exigit pel Govern.

Tot i així, l'alt cost econòmic de la línia 9 representava al voltant d'un 38% de la in-

Obres de la línia 9 al barri de Collblanc, a l'Hospitalet. Foto Arxiu Territori

versió directa en infraestructures prevista en els pressupostos de DPTOP per al 2009, és a dir, uns 914 MEUR.

Les obres segueixen avançant

Tot i els entrebancs i les dificultats econòmiques, les obres van anar avançant al llarg de l'any 2008 i van provocar algunes molèsties als veïns i talls de circulació. A mitjan gener, es va començar a construir la plataforma per on havien de passar les vies a l'estació del Fondo de Santa Coloma. I a principi del mes de març, i altre cop al novembre, un tram de la Travessera de les Corts es va tallar al trànsit durant quatre dies, com a conseqüència de les obres de construcció de la nova estació de metro de Collblanc, que esdevindria un punt d'intercanvi entre la línia 5 i la línia 9. A mitjan abril, a l'estació de Collblanc de la línia 5, l'andana en direcció a Cornellà Centre va quedar fora d'ús degut a la construcció de l'intercanviador. Aquestes obres també van provocar problemes de trànsit al tram final de la Travessera de les Corts, ja que van obligar a restringir de tres a un els carrils de circulació, cosa que provocava col·lapses i soroll cada dia.

Precisament en el marc del Dia Mundial contra el Soroll, pocs dies després, un portaveu de l'Ajuntament de Barcelona va explicar que l'empresa constructora GISA (Gestió d'Infrastructures, SA), encarregada de dur a terme les obres de connexió entre la línia 9 i la línia 4 del metro al barri de la Sagrera, volia portar a terme un pla ambiciós en contra de la contaminació acústica.

Entre juliol i setembre, un carril de l'avinguda Meridiana d'entrada a Barcelona va restar tancat al trànsit de vehicles a l'altura del carrer de Felip II, a causa de la construcció de la nova estació Sagrera-Meridiana, on, en el futur, hi arribarien les línies 1, 5, 9, la prolongació de la 4, així com Rodalies de Renfe. Sense estar connectada amb aquest intercanviador, però molt a prop, hi hauria l'estació de la Sagrera del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) [45].

Al novembre, els botiguers de la Sagrera van denunciar la gestió de les obres de la línia 9 durant els anteriors quatre mesos, en què hi havia hagut afectacions als carrers i que, a parer dels comerciants, havien estat mal senyalitzades i sense avís. Segons Susana Bareche, presidenta de Sagrera Activa (l'associació de comerciants de la zona), aquestes molèsties van provocar "efectes nefastos", sobretot a la trentena de comerços del tram del carrer Sant Antoni Maria Claret que estava tallat, que van experimentar una davallada a la meitat en les vendes. Els botiguers van reclamar mesures per dinamitzar el comerç i compensacions econòmiques, pensant, sobretot, que encara els quedaven dos anys d'obres per davant.

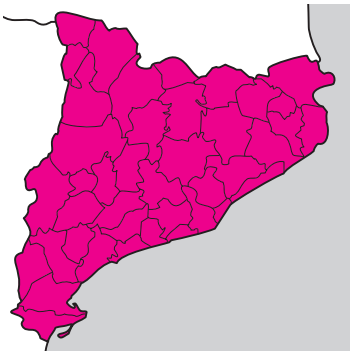
Aquell mateix mes es van iniciar els treballs a la futura estació de metro de Santa Rosa, a Santa Coloma. Segons fonts del DPTOP, la resta d'estacions d'aquesta localitat ja estaven pràcticament enllestides. Pel que fa a Badalona, les obres a les estacions anaven més endarrerides, i les parades encara es trobaven en fase d'acabats, tot i que podrien estar finalitzades abans de l'estiu següent. El responsable de la direcció general de Transports també va anunciar que a final del 2009 hi podria haver algun d'aquests trams de la línia 9 en funcionament. Així, els terminis previstos s'havien tornat a ajornar una vegada més.

PHE-X3EA

Més informació

www10.gencat.cat/ptop/AppJava/cat/actuacions/departament/public/metro/l9/index.jsp

MILLORA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL. CINQUENA CONVOCATÒRIA DEL PROGRAMA 63



El 2008 es desplega la cinquena convocatòria de la Llei de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen una atenció especial i en surten beneficiats 22 barris. Amb aquesta convocatòria s'arriba a una inversió global de pràcticament 1.000 MEUR des del 2004. Malgrat això, la crisi també comença a afectar el desenvolupament d'alguns plans integrals subvencionats i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques busca vies per solucionar els problemes que es preveuen.

Antecedents | 2004:103; 2005:175;2006:174; 2007:177

L'any 2004 el Parlament de Catalunya va aprovar la Llei de millora de barris, àrees urbanes d'atenció especial amb l'objectiu d'intervenir, de manera integral, en barris que es trobaven immersos en processos de regressió urbanística, amb problemes demogràfics i socials i amb mancances econòmiques que afectaven greument la qualitat de vida dels seus residents.

Per tal de desenvolupar la Llei, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va posar en marxa el Programa de barris i àrees urbanes d'atenció especial i va obrir la primera convocatòria d'ajuts per a projectes de rehabilitació integral de barris i àrees amb problemes socials, urbanístics i econòmics.

Mitjançant el Fons de Foment del Programa de barris, el DPTOP finançava entre el 50 i el 75% del pressupost global de cada pla integral, mentre que el municipi beneficiari se'n feia càrrec, de la resta, i es comprometia a executar el pla en un període màxim de quatre anys (prorrogable un o dos anys més). Per garantir un bon desenvolupament del pla, havia de crear un comitè d'avaluació i seguiment, integrat per representants de la Generalitat, de l'Administració local, de les entitats veïnals, dels agents econòmics i socials i de les associacions ciutadanes.

Les convocatòries anteriors del Programa de barris

A final del 2004 es va resoldre la primera convocatòria d'ajuts que es van atorgar a 13 plans integrals que s'havien d'executar entre el 2004 i el 2008. El juliol de l'any següent es va resoldre la segona convocatòria (2005-2009) que va subvencionar 17 municipis. El 2006 es van concedir els ajuts de la tercera convocatòria (2006-2010) a 17 projectes de 16 municipis. La quarta convocatòria (2007-2011) es va resoldre el juny del 2007 i es van subvencionar 24 plans integrals de 23 municipis.

Des del 2004 el DPTOP havia participat en el finançament de 71 plans integrals, concretament havia participat en el 50% del projecte, i l'ajuntament era el beneficiari encarregat de pagar la resta de la inversió o de buscar altres fons de finançament. Segons dades del DPTOP, dels 792 MEUR d'inversió global realitzada pel departament i pels ajuntaments, el 46,2% s'havia destinat a actuacions de millora de l'espai públic i de dotació d'espais verds, el 22,3% a la provisió d'equipaments d'ús col·lectiu, el 9,4% a la rehabilitació i equipament d'elements de consum d'edificis i el 8% a programes per a la millora social, urbanística i econòmica. A més s'havia destinat el 6,9% a millorar l'accessibilitat i eliminar barreres arquitectòniques, el 4,1% al foment de la sostenibilitat en el desenvolupament urbà, l'1,9% a projectes per fomentar l'equitat de gènere i l'1,2% a projectes per incorporar les tecnologies de la informació als edificis.

La cinquena convocatòria en marxa

El mes de febrer del 2008 es va obrir la cinquena convocatòria d'ajuts del Programa de barris i durant els cinc mesos següents es van presentar 58 plans integrals de 57 municipis. Al juliol es va fer pública la resolució per mitjà de la qual se subvencionava 21 municipis per desenvolupar, entre el 2008 i 2012, 22 projectes integrals. Com en anteriors convocatòries, el DPTOP es comprometia a finançar el 50% del pla (99 MEUR) mentre que la resta anava a càrrec del municipi beneficiari.

A cadascuna de les convocatòries el DPTOP havia invertit 99 MEUR, el 50% del cost total, mentre que els municipis beneficiaris hi posaven la resta; per tant, el pressupost total era de 198 MEUR, sense tenir en compte altres ajuts que poguessin obtenir els ajuntaments. Així doncs, des de la primera convocatòria fins a la cinquena, els plans integrals que rebien l'ajut eren 93 i la inversió global suposava 990 MEUR.

Polígons d'habitatge prop del metro Besòs Mar. Foto Moisès Jordi

En aquesta convocatòria, tres ajuntaments de les comarques gironines rebrien la subvenció. En primer lloc, Roses, amb el pla per rehabilitar socialment i urbanística el nucli antic, amb un pressupost concedit de 8,62 MEUR dels qual el DPTOP es comprometia a pagar-ne la meitat. En segon lloc, Palafrugell, que podria executar el projecte del sector Suleda-carrer Ample amb un pressupost total de 8,37 MEUR. Finalment, Figueres, que desenvoluparia el pla de millora del centre històric (9,83 MEUR d'inversió global) i que suposava el segon pla subvencionat pel DPTOP que la ciutat tenia.

Eren també tres els municipis de la Catalunya central que rebrien els ajuts. L'ajuntament d'Òdena, que podria dur a terme el pla integral del nucli urbà (9 MEUR) i la Pobla de Lillet, al Berguedà, que podria desenvolupar el pla de millora del barri de les Coromines (6,42 MEUR). A més a més, al projecte de rehabilitació dels barris de la zona sud de Vic (subvencionat a la segona convocatòria) se sumava ara el pla de millora del nucli històric (15,67 MEUR).

El nucli antic d'Artesa de Segre (1,39 MEUR d'inversió global) i el barri vell i l'eixample de Tremp (6,28 MEUR) [MILLORA URBANA DEL BARRI VELL I L'EIXAMPLE] eren els dos municipis de Ponent que rebrien l'ajut. També havia estat subvencionada l'Espluga de Francolí per al desenvolupament del projecte de rehabilitació del nucli històric (3,91 MEUR) [MILLORA URBANA DEL NUCLI HISTÒRIC DE L'ESPLUGA DE FRANCOLÍ].

De l'àmbit metropolità rebrien els ajuts 13 plans integrals de 12 municipis. Al Vallès es podria dur a terme la rehabilitació integral dels nuclis urbans de Caldes de Montbui (8,76 MEUR) i de Sant Feliu de Codines (5,53) i es milloraria el barri de la plana Lledó de Mollet del Vallès (2,86 MEUR) i de les Planes de Sant Cugat del Vallès (4,04 MEUR).

Hi havia dos municipis al Vallès que ja havien rebut l'ajut del Programa de barris en convocatòries anteriors. Un era Terrassa que ara rebia la subvenció pel pla de millora del barri de la Maurina (16,02 MEUR) [MILLORA URBANA DE LA MAURINA]; l'altre era Montcada i Reixac, que el 2005 va rebre l'ajut pel projecte de millora de la Ribera i ara el rebia per a la MILLORA URBANA DE CAN SANT JOAN [] (10,27 MEUR).

Al Baix Llobregat, es va atorgar a Esparreguera pel Mas d'en Gall (4,07 MEUR) [MILLORA URBANA DE LA URBANITZACIÓ MAS D'EN GALL], a Olesa de Montserrat pel seu nucli antic (8,37 MEUR), a Esplugues de Llobregat per desenvolupar el pla de millora de Can Vidalet (13,26 MEUR) i a Sant Joan Despí pel barri de les Planes (10,41 MEUR). De la comarca del Barcelonès, els municipis beneficiaris eren Santa Coloma de Gramenet, que rebria l'ajut per a la MILLORA URBANA DELS BARRIS CENTRALS (16,03 MEUR), i Barcelona, amb el pla de reforma integral del Maresme-Besòs (14,08 MEUR) i el pla de MILLORA URBANA DE LA BARCELONETA [] (16,11 MEUR). Amb aquests projectes, la ciutat tenia en marxa nou plans integrals desenvolupats en el marc del Programa de barris.

La situació de les àrees especials beneficiàries

La meitat dels projectes subvencionats en aquesta convocatòria tenien l'objectiu de revitalitzar i rehabilitar el nucli històric o el centre urbà del municipi. Alguns d'aquests, com ara l'Espluga de Francolí o Vic, tenien un nucli antic amb importants elements de patrimoni històric, alguns dels quals es trobaven en mal estat de conservació. A més a més, la majoria dels nuclis tenien problemes similars com ara la baixa qualitat d'algunes construccions, el mal estat d'algunes cases o de l'espai urbà o la manca d'equipaments col·lectius als habitatges. Al nucli antic de Roses, per exemple, el 12% dels habitatges estava en estat de ruïna i el 85% dels edificis de més de quatre plantes no tenien ascensor. Aquest municipi presentava un elevat nombre de locals buits (el 4,56%, aproximadament), com també l'Espluga de Francolí on a més s'havien detectat 200 habitatges desocupats al nucli històric.

Una de les problemàtiques socials més destacades a la majoria de barris que havien estat beneficiaris dels ajuts era l'envelliment de la població. A tall d'exemple, al centre de Caldes de Montbui, el 21,5% de la població tenia 65 anys o més, set punts per sobre de la mitjana de la ciutat.

Un altre fenomen que també era present i comú era la pèrdua de població autòctona i l'augment considerable de població nouvinguda, fet que generava un procés accelerat de substitució de la població. La majoria de nuclis urbans que rebien l'ajut tenien un percentatge de població estrangera entre el 30 i el 50%, com ara el 48% de població estrangera que vivia al nucli antic d'Artesa de Segre. S'observava que en aquests centres urbans era molt elevada la presència de sectors de població en risc d'exclusió social.

Respecte a les actuacions planificades als projectes integrals, cal destacar l'esponjament de determinats espais, la urbanització o arranjament de carrers o els ajuts a les comunitats de veïns per instal·lar ascensors. També es preveien construir nous equipaments o crear nous espais verds com ara el Parc del Carrilet al barri de la Sauleda de Palafrugell. En aquest pla integral i en el de la Barceloneta també es preveia instal·lar plaques solars fotovoltaiques a alguns edificis públics. A més a més, hi havia algunes accions destinades a dinamitzar el teixit social i comercial dels barris, així com programes per millorar l'ocupabilitat i fomentar la igualtat d'oportunitats dels col·lectius en risc d'exclusió social.

Centre històric de Figueres. Foto Moisès Jordi

La crisi afecta les previsions

Al setembre es començaven a observar les primeres conseqüències de la crisis financera mundial iniciada l'estiu del 2007 amb la crisi de les empreses *subprimes* (hipoteques d'alt risc). La davallada del sector de la construcció començava a repercutir greument en els ingressos municipals, de tal manera que feia minvar els projectes planificats (HABITATGE. CRISI [56]). Així ho apuntava Salvador Esteve, president de l'Associació Catalana de Municipis i Comarques, que assenyalava les dificultats que tindrien alguns ajuntaments per pagar el 50% dels plans integrals subvencionats pel DPTOP.

En aquest sentit, alguns ajuntaments beneficiaris dels ajuts havien manifestat les seves dificultats financeres per desenvolupar els seus plans integrals. Banyoles i Roses, per exemple, van informar que ajornarien les actuacions més costoses per executar-les quan la crisi no fos tan greu.

A més a més, a final d'any s'exhauria el període d'execució dels plans integrals finançats a la primera convocatòria (MILLORA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL. ESTAT D'EXECUCIÓ DE LA PRIMERA CONVOCATÒRIA [64]). Dels tretze plans subvencionats, només tres havien complert el termini: l'Hospitalet de Llobregat amb els barris de la Torrassa i Collblanc, Terrassa amb els barris del Districte II i Barcelona amb Santa Caterina. El Departament havia concedit pròrrogues d'un o dos anys a la resta d'ajuntaments.

A l'octubre Convergència i Unió (CiU) va fer una proposta al Parlament en la qual s'instava el govern a augmentar la subvenció fins a arribar al 75%. De fet, la llei ho preveia però fins al moment el DPTOP havia finançat tots els plans integrals amb el 50%. També proposava que, en el cas dels municipis petits que no poguessin pagar la seva part, els terminis d'execució de les actuacions planificades fossin més flexibles.

A final d'any el conseller del DPTOP va anunciar al parlament que s'ampliaria al 75% el percentatge de finançament dels plans integrals del municipis petits i mitjans. El conseller també va informar que als ajuntaments petits que finalitzessin els plans integrals però que argumentessin a l'informe d'avaluació final la necessitat de seguir amb una determinada actuació, se'ls finançaria un màxim del 50% d'aquestes accions per desenvolupar en un termini de dos anys.

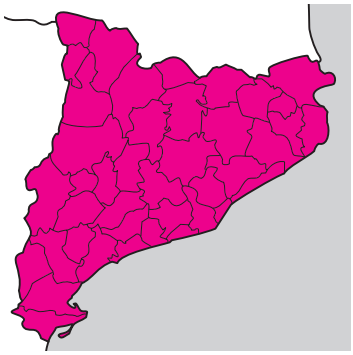
A més a més, el conseller va anunciar que el sistema de convocatòria dels ajuts a partir del 2009 seria diferent. D'aquesta manera, les convocatòries ja no es farien anualment sinó que s'obririen a mesura que acabessin els plans integrals subvencionats.

RCN

Més informació

www.gencat.cat/dptop

64 MILLORA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL. ESTAT D'EXECUCIÓ DE LA PRIMERA CONVOCATÒRIA



Quatre anys després de l'aprovació de la Llei de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen una atenció especial, se'n comencen a veure els primers resultats. Aquest any s'exhaureix el període d'execució dels projectes d'intervenció integral subvencionats a la primera convocatòria d'ajuts del Programa de millora de barris. Per tant, ja es comença a fer un balanç de la situació, tot posant en evidència l'endarreriment de la majoria de projectes i les dificultats d'avaluar l'impacte social a mitjà termini.

La Llei de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen una atenció especial va ser aprovada pel Parlament el juny del 2004 i va representar la primera iniciativa del primer govern de la Generalitat dirigit pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds i Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA).

L'objectiu de la Llei era intervenir en barris que estaven immersors en processos de regressió urbanística, que patien importants dèficits d'equipaments i espais verds; llocs on es detectaven problemes demogràfics, socials, econòmics o ambientals especialment greus. La Llei incidia en la necessitat d'una intervenció integral en aquests barris, que denominava àrees urbanes d'atenció especial i establia una intervenció planificada, amb uns objectius determinats i un període de quatre anys per dur a terme múltiples actuacions en àmbits molt diversos com l'urbanisme, l'economia, la integració i inclusió social, la sostenibilitat o el foment de la igualtat d'oportunitats i de gènere, entre altres.

La Llei es va posar en funcionament el mateix any, atès que el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va obrir la primera convocatòria d'ajuts del Programa de barris i àrees urbanes d'atenció especial [2004:103] per desenvolupar projectes d'intervenció integral (PII) en aquestes àrees urbanes d'atenció especial. La Llei establia un finançament per part del DPTOP que oscil·lava entre el 50% i el 75% del pressupost, i de la resta se n'encarregava l'administració local corresponent a l'àrea d'actuació.

A final del 2008, el període d'execució dels plans integrals de la primera convocatòria d'ajuts del Programa de barris van arribar a la recta final. S'iniciava d'aquesta manera els mecanismes d'avaluació previstos per la Llei per tal d'analitzar quin havia estat el grau de compliment dels objectius establerts i dels projectes planificats.

Els beneficiaris de la primera convocatòria

A la primera convocatòria d'ajuts es van presentar 77 projectes, dels quals 13 van ser els beneficiaris. Hi havia sis PII per millorar la situació dels nuclis antics de Barcelona (Santa Caterina i Sant Pere [2006:193] del Districte de Ciutat Vella), de l'Hospitalet de Llobregat (Collblanc-la Torrassa [2007:83]), de Manresa, d'Olot [2006:99], de Balaguer [2005:103] i de Reus (barri del Carme).

Tres dels PII subvencionats eren de barris que s'havien construït entre els anys seixanta i setanta amb la finalitat d'acollir la població nouvinguda de la resta de l'Estat, els quals patien dèficits urbanístics i problemes socials greus (la Mariola de Lleida, barri de l'Erm de Manlleu [2006:96] i el sector Salt 70 de Salt).

La resta eren PII de barris que havien nascut de processos d'urbanització marginal o poc regulada com ara el barri de Roquetes de Barcelona, els barris del Districte II de Terrassa (Ca n'Anglada, Montserrat, Torressanta i Vilardell) i els barris de la serra d'en Mena [2006:101], (tres dels quals corresponents al municipi de Badalona i quatre a Santa Coloma de Gramenet).

A grans trets, les principals problemàtiques d'aquestes àrees urbanes d'atenció especial eren la manca d'espais públics, d'equipaments i zones verdes; la mala qualitat i l'estat degradat del parc d'habitatges; en alguns casos, fins la detecció d'infrahabitatge, o el greu deteriorament urbanístic de carrers i façanes.

En l'àmbit social, eren barris on el percentatge de població en risc d'exclusió social era molt elevat, la població estava molt envellida i s'hi observava la fugida de població autòctona cap a barris més atractius. Paral·lelament, l'augment accelerat de po-

Parc de Rodrigo Caro al barri de Roquetes. Foto Moisès Jordi

Escales mecàniques al barri de Collblanc. Foto Arxiu Territori

blació nouvinguda, majoritàriament amb molt pocs recursos, feia evident un procés de substitució de l'estructura tradicional del barri. El nivell educatiu en aquestes àrees d'atenció especial era generalment baix i les taxes d'atur eren més elevades que la mitjana del municipi. A aquesta situació se sumava la pèrdua de dinamisme de l'activitat econòmica i comercial i, en alguns casos, la pràctica inexistència d'un teixit associatiu que donés recolzament a la vida cultural i social del barri.

La inversió per al desenvolupament dels plans

El pressupost total dels 13 PII era de 198 MEUR, dels quals el DPTOP es comprometia a finançar la meitat (99 MEUR). Les ajudes atorgades pel DPTOP oscil·laven entre 9 i 4 MEUR. Així era el PII de Collblanc-la Torrassa de l'Hospitalet qui tenia el pressupost més elevat (un total de 18,7 MEUR, la meitat finançada pel DPTOP), seguit pel projecte de la serra d'en Mena dels barris de Santa Coloma de Gramenet (18,6 MEUR). Aquells que tenien un pressupost més reduït era el PII del nucli antic d'Olot que disposava d'un total de 7,3 MEUR, dels quals el Departament proporcionava la meitat.

Respecte a la distribució de la inversió en el conjunt dels projectes, pràcticament la meitat (el 45,77%) era per a actuacions de millora de l'espai públic i de creació d'espais verds; la segona partida més gran (21,94%) anava destinada a la provisió d'equipaments per a ús col·lectiu com ara centres cívics, casals o hotels d'entitats, entre d'altres; el 9,83% de l'ajut anava destinat a la rehabilitació d'edificis i la instal·lació d'elements col·lectius (majoritàriament per a ascensors); el 8,68% per al desenvolupament de programes socials, urbanístics i econòmics; el 6,43% per suprimir barreres arquitectòniques i millorar l'accessibilitat i mobilitat del veïnat; el 4,31% de la inversió per actuacions que fomentessin la sostenibilitat del desenvolupament urbà; i, finalment, les partides més petites eren per projectes de foment de l'equitat de gènere en l'ús de l'espai urbà i dels equipaments (1, 95%) i per incorporar les tecnologies de la informació en els edificis (el 1,2% del pressupost).

A més a més, durant aquests quatre anys altres departaments de la Generalitat van crear programes específics per desenvolupar en el marc dels PII beneficiaris del Programa de barris. És el cas del Departament de Treball que va encetar als tretze PII de la primera convocatòria el Programa "Treballa als barris". El Departament de Salut, per la seva banda, amb el Programa "Salut als barris", va proporcionar ajuts a la majoria de PII de la primera convocatòria.

L'Institut Català del Sol (Incasòl) va concedir ajuts per incentivar la construcció d'edificis per a determinats col·lectius (gent gran amb dificultats, joves, etc.) en vuit plans integrals, i la Direcció General de Participació Ciutadana, per la seva banda, va donar recolzament a diverses iniciatives participatives encetades en quatre PII.

Problemes en l'execució dels plans de millora

El maig del 2008, el municipi d'Olot va informar de la intenció de demanar una ampliació del termini d'execució del PII del nucli històric. En aquest sentit, la Llei preveia aquestes situacions i concedia una ampliació del període d'execució de dos anys com a màxim.

L'endarreriment de les actuacions d'aquest pla es devia, en part, a la complexitat d'un dels projectes més importants que es feia: l'ampliació de la plaça Campdenmàs, on es volia crear un nou espai de trobada, la qual comportava processos d'expropiació i l'enderrocament de diversos edificis que havien allargat, en conjunt, el termini previst en el pla.

En una situació similar es trobava el PII del barri de l'Erm de Manlleu. Una de les actuacions més importants planificades era l'enderroc dels sis blocs d'habitatges de Can Garcia; al març se n'havia iniciat el procés d'expropiació i es calculava que els tràmits acabarien a final d'any i que tot seguit es procediria a la demolició i al reallotjament del veïnat. Al juliol, però, només havien executat un 29% del pla i el consistori decidia demanar al DPTOP l'ampliació del termini de desenvolupament del PII.

Finalment, entre els mesos d'estiu i octubre, deu dels tretze projectes integrals de la primera convocatòria d'ajuts del Programa de millora de barris necessitaven ampliar el període d'execució i els seus municipis respectius havien demanat una pròrroga al DPTOP.

L'estat d'execució a final d'any

Al desembre, atès que s'exhauria el període de desenvolupament dels PII subvencionats per la primera convocatòria d'ajuts del Programa de millora de barris, el DPTOP va informar sobre el grau de desenvolupament dels tretze projectes, en funció de la inversió compromesa.

D'aquests només tres plans complien el termini. Barcelona, amb el Pla de millora de Santa Caterina i Sant Pere (100% del pressupost compromès); Terrassa, amb el PII del Districte II (100%), i l'Hospitalet, amb el PII de Collblanc-la Torrassa (99%).

Avinguda Barcelona a Ca n'Anglada (Terrassa). Foto Moisès Jordi

De la resta de projectes, només quatre tenien un ritme de desenvolupament òptim, ja que quedava pendent de determinar el 20-25% de la inversió. Pel que fa al Pladel barri de Roquetes (Barcelona), quedava pendent de comprometre el 19% del pressupost, al de Salt el 24% i al projecte integral de la serra d'en Mena, el 25%.

En una situació més endarrerida es trobava el Pla de millora del nucli històric d'Olot que tenia compromès el 70% de la inversió, Lleida (la Mariola) el 66%, Reus (el barri del Carme) el 53% i Manresa (nucli antic) el 42%.

La ciutat de Manlleu amb el PII del barri de l'Erm tenia pendent de determinar el 64% del pressupost. Però era el PII del centre històric de Balaguer el més endarrerit de tots, ja que només havia compromès el 33% del pressupost atorgat. La situació s'explicava en part pels problemes tècnics que havien aparegut a les actuacions properes a l'antiga muralla, l'endarreriment de la construcció del Casal de Ciutat per la necessitat d'expropiació i enderroc, així com pel retard en les millores de diversos carrers, entre d'altres.

Els plans finalitzats

A Barcelona, la reforma integral dels barris de Santa Caterina i Sant Pere havia suposat una inversió de 14,6 MEUR, a més de les intervencions indirectes de diferents departaments i del sector privat. L'actuació més costosa havia estat la urbanització del Pou de la Figuera que havia suposat la creació d'un nou espai públic per a aquests barris. També s'havia adequat l'antic convent de Sant Agustí com a centre cívic, s'havia instal·lat un sistema de recollida automàtica de residus, entre altres actuacions.

Amb el PII dels barris de l'Hospitalet s'havia guanyat diversos espais públics i verds com ara la plaça de la Sènia, l'ampliació i reforma del Parc de la Marquesa; s'havien ampliat també voreres, eliminat barreres arquitectòniques i millorat la mobilitat i l'enllumenat públic. A final d'any s'havien realitzat aproximadament 75 de les 80 actuacions previstes, entre les quals quedava reformar l'edifici Torre Barrina per instal·lar-hi un centre de formació en tecnologies de la informació.

El tercer pla integral que no necessitava ampliar el termini d'execució era el PII del Districte II de Terrassa. La urbanització de l'avinguda Barcelona havia significat guanyar un espai per passejar; l'adequació i millora dels ponts dels carrers de Navarra, Salamanca i Extremadura; la instal·lació d'una passarel·la al carrer Amistat i d'un pont al carrer de Cantàbria van significar la millora de la connexió entre els barris i la resta de la ciutat i una major cohesió social.

Al juliol es van fer les primeres sessions d'avaluació del PII del Districte II amb diferents entitats socials i veïnals. Aquestes van coincidir en l'evidència dels canvis urbanístics dels barris però van mostrar-se crítiques amb els avenços socials, especialment per la dificultat de mesurar el seu impacte. Mesos més tard les entitats veïnals van mostrar la seva preocupació per l'acabament dels programes socials vinculats al PII; consideraven molt necessari dotar aquests projectes de continuïtat per la millora dels barris. En aquest sentit, des de l'Oficina del Pla de barris van informar que estaven buscant noves fonts de finançament.

L'avaluació inicial un cop acabat l'any

Un estudi de la Fundació CIREM sobre "la incidència social de la llei de Barris"[1] proporcionava dades sobre l'evolució dels barris de la primera convocatòria. Si s'analitzava la mitja dels tretze PII, s'observava que s'havia millorat a grans trets. Atès que inicialment es va puntuar (a partir de diversos indicadors) els barris per tal de ser considerats àrees urbanes d'atenció especial, a l'estudi es comparava aquesta nota amb la que rebrien a l'actualitat.

D'aquesta manera, s'observava com la puntuació mitja s'havia reduït 3,58 punts, cosa que significava que la situació havia millorat lleugerament. Entre els barris que milloraven més la seva situació de partida hi havia el barri del Carme de Reus (s'havia reduït 11,6 punts) i els barris del Districte II de Terrassa i el centre històric de Balaguer (7 punts respectivament). D'altra banda, el nucli històric d'Olot, el barri de l'Erm de Manlleu, Roquetes a Barcelona i la part de la serra d'en Mena de Badalona, havien empitjorat lleugerament la seva situació de partida entre 1 i 3 punts.

Per 2009 es preveia que la majoria de projectes de la primera convocatòria arribessin a la seva recta final, juntament amb els de la segona ja que aquests, iniciats al 2005, arriben al final dels quatre anys d'execució previstos. Malgrat això, Tortosa i Berga ja havien anunciat la necessitat de prorrogar el període i es preveia que se sumessin més municipis subvencionats amb la segona convocatòria d'ajuts.

D'altra banda, davant la necessitat de donar continuïtat a alguns dels projectes endegats en el marc d'aquests plans finalitzats, el conseller del DPTOP, Joaquim Nadal, va anunciar a final de desembre la concessió d'ajuts.Concretament va assenyalar que, a partir dels informes d'avaluació i de la justificació de la necessitat de continuar determinades actuacions, valorarien la possibilitat d'atorgar ajuts econòmics per a aquesta finalitat.

RCN

Més informació

www.gencat.cat/dptop

1 CARDONA, A. *et al*. (2009). "La incidència social de la Llei de barris". Fundació CIREM en *Quatre anys d'aplicació de la Llei de barris.* DPTOP.

MILLORA URBANA DE CAN SANT JOAN (MONTCADA I REIXAC) 65

Durant el 2008, continuen les mobilitzacions de Can Sant Joan en contra de les infraestructures que generen contaminació al barri, especialment la cimentera i el dipòsit de ferralla. Paral·lelament, el consistori elabora el Pla integral de la Muntanyeta de Can Sant Joan per tal de poder fer una intervenció que ajudi a pal·liar els problemes urbanístics i socials existents. Al juliol el Departament de Política Territorial i Obres Públiques els concedeix l'ajut que permetrà desenvolupar el pla durant els propers quatre anys.

Can Sant Joan es troba a Montcada i Reixac i hi viuen aproximadament 5.000 persones (el 15% de la població del municipi). El barri està ubicat a la part sud de la ciutat, entre l'autopista C-33 i la via del tren i el riu Besòs, a tocar de la ciutat de Barcelona. El barri va néixer als anys seixanta, quan es van construir les primeres edificacions sense cap tipus d'ordenació urbanística. A la part alta de Can Sant Joan, al vessant nord, hi ha el turó de la Muntanyeta on viuen 1.700 persones.

La Muntanyeta té una extensió de 7,51 ha entre el carrer Bateria fins al Mirador de les Cultures (inaugurat el 2002). Té una orografia pronunciada que dificulta la mobilitat i l'accessibilitat i l'aïlla de la resta del municipi. És a la muntanyeta on es concentra un important nombre d'habitatges en males condicions i sense cap tipus d'equipament a la zona. El baix nivell educatiu, la manca d'activitat econòmica, l'envelliment de la població, així com l'arribada de població estrangera, són elements que posen en relleu la fragilitat del barri.

Problemes ambientals

A més a més, al voltant de Can Sant Joan s'ubiquen activitats que generen problemes de contaminació acústica i ambiental. Entre aquests destaca la cimentera Asland Lafarge –ubicada a 100 metres del barri– i el dipòsit de ferralla de l'empresa Transporte, Almacenaje y Materiales Siderúrgicos, SL (TRAYMAS), que és al costat de la via del tren.

Durant el 2007 el veïnat es va queixar reiteradament de totes dues. Respecte a TRAYMAS, es queixaven de les molèsties i els sorolls ocasionats per la càrrega i descàrrega de material, l'entrada de camions i l'emmagatzematge de ferralla que, segons el veïnat, es feia en condicions inadequades. Fruit d'aquestes queixes, a final d'any el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va determinar el cessament definitiu de l'activitat, decisió que no van acatar.

Pel que fa a la cimentera Lafarge, el veïnat es va començar a mobilitzar davant la possibilitat que aquesta pogués cremar residus biològics, biomassa (especialment llots de depuradora), en comptes d'utilitzar combustibles fòssils (petroli) per fer funcionar els seus forns. L'Associació de Veïns de Can Sant Joan, Greenpeace, Ecologistes en Acció i la Plataforma antiincineració que aglutinava aproximadament quaranta entitats s'hi oposaven, tot argumentant que la crema de biomassa augmentaria l'emissió de partícules de diòxid de carboni (CO_2) a l'atmosfera. Això podria incrementar el nombre de malalties respiratòries precisament en una zona que la Generalitat l'any 1993 havia declarat zona d'especial protecció ambiental.

El DMAH, però, considerava viable aquest projecte perquè, segons ells, reduïa les emissions i contribuïa a la lluita contra el canvi climàtic. De fet a final del 2006 l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), empresa pública adscrita al DMAH, va subscriure un acord amb l'Agrupació de Fabricants de Ciments que permetria desenvolupar programes perquè les fàbriques del sector substituïssin progressivament la crema de combustibles fòssils per combustibles biològics. Posteriorment, Lafarge va instal·lar un nou filtre per reduir les emissions de CO_2 i el juny del 2007 va iniciar els tràmits per obtenir l'Autorització Ambiental Integrada (AII) que li permetria fer el canvi.

El Programa de millora de barris com a esperança

D'altra banda, per tal d'intervenir i millorar la qualitat de vida de Can Sant Joan i especialment de la Muntanyeta, a principi de març del 2008, el consistori va organitzar una jornada de participació ciutadana per recollir propostes de millora i incorporar-les al projecte integral (PII) de Can Sant Joan i la Muntanyeta, el qual es presentaria a la cinquena convocatòria d'ajuts del PROGRAMA DE MILLORA DE BARRIS [63].

L'any anterior l'alcalde de Montcada i Reixac, César Arrizabalaga, havia manifestat la seva intenció de presentar-se a la quarta convocatòria. Però, finalment, el consistori, format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Convergència i Unió (CiU), no el va presentar perquè consideraven que no tenien la certesa que els el concedissin.

A partir de les jornades realitzades i, amb la col·laboració de la Diputació de Barcelona, finalment es va elaborar el PII. En aquest, tot i que la majoria d'actuacions estaven destinades a la Muntanyeta, hi havia diverses accions dirigides a la resta de Can Sant Joan.

A final d'abril tots els grups municipals van aprovar en un ple extraordinari la presentació de la Muntanyeta a la cinquena convocatòria d'ajuts del Programa de barris. D'altra banda, tots els grups de l'oposició, Iniciativa per Catalunya-Verds Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA), el Partit Popular (PP) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), van criticar la manca de participació i d'informació en el procés d'elaboració del pla.

El PII de la Muntanyeta rep l'ajut del Programa de barris

Al juliol el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va anunciar els 22 projectes integrals que havien obtingut l'ajuda del Programa de barris per desenvolupar-lo fins al 2012. El PII de la Muntanyeta de Can Sant Joan va ser acceptat amb un pressupost de 10,27 MEUR, dels quals la meitat seria aportada pel DPTOP i la resta pel consistori.

Aquest era el segon pla integral que el municipi rebia, ja que el 2005 el DPTOP havia concedit un ajut per dur a terme el PII del barri de la Ribera, situat entre Can Sant Joan i el centre de la vila. En aquest sentit, Joan Maresme, president de l'Àrea Econòmica i regidor d'Hisenda, Rendes i Tributs, va assenyalar que per a

Vista del barri de Can Sant Joan i la cimentera Asland. Foto Moisès Jordi

l'Ajuntament era inviable finançar els dos plans alhora atesa la gravetat de la crisi econòmica actual i que primer haurien d'acabar un i després iniciar l'altre.

Les principal actuacions del Pla

Un dels objectius del Pla de la Muntanyeta de Can Sant Joan era millorar la connexió amb el municipi tot pacificant-ne el trànsit i prioritzant la circulació de vianants. Entre les actuacions planificades destacava la reurbanització de carrers, la supressió de barreres arquitectòniques i la instal·lació d'escales automàtiques i ascensors, i també obres per fomentar la rehabilitació de les cases i la millora dels elements comuns dels edificis.

Respecte a les actuacions en l'àmbit local, un dels objectius principals del Pla era enfortir el teixit social i fomentar-ne la participació en el disseny i desenvolupament dels projectes previstos. Per tal d'eliminar els factors d'exclusió social, el Pla contenia una sèrie de programes per a col·lectius específics com ara gent gran, persones nouvingudes o jovent. La dinamització comercial, així com projectes per fomentar la sostenibilitat i l'ús de les noves tecnologies formaven part també de les actuacions planificades..

La creació de nous espais lliures era una altra de les actuacions a fer, així com la regeneració dels espais lliures ja existents com ara el Mirador de les Cultures. Es tenia previst crear un itinerari de lleure del carrer Cimal i augmentar–ne el nombre d'equipaments tot construint-ne un a la plaça del Bosc.

Mobilitzacions contra la crema de llots a la cimentera

Paral·lelament, durant l'any es van fer tot un seguit de mobilitzacions en contra de la crema de biomassa a la cimentera i el veïnat va aconseguir recollir 6.000 signatures per demanar el trasllat de la fàbrica.

A l'abril tots els grups municipals, excepte ICV-EUiA van elaborar una carta dirigida al DMAH on es demanava que iniciés les negociacions per tractar el tema del trasllat de la cimentera. Tot i estar a favor del plantejament de la carta, ICV-EUiA no la va signar perquè aquesta incloïa un informe sobre la crema de biomassa amb el qual no estava d'acord.

Finalment al juny, el DMAH va atorgar l'AAI a Lafarge però supeditant-la, en primer lloc, al fet que l'empresa adaptés les seves instal·lacions en un període de 18 mesos i, en segon lloc, al control de les emissions d'aquestes instal·lacions, a part que no acceptaria les al·legacions presentades pel veïnat i diverses organitzacions ecologistes.

Al novembre 31 entitats van presentar a la Fiscalia de Medi Ambient una denúncia per contaminació, especialment acústica, de la cimentera. Lafarge va reaccionar tot assenyalant que durant 20 anys havia invertit 40 MEUR per complir la legislació vigent. Al desembre, a la cimentera es va produir un accident que va provocar l'emissió de pols durant sis minuts i va enfortir els arguments en contra de la instal·lació pronunciats pel veïnat i els grups ecologistes.

El polèmic dipòsit de ferralla

A més a més, el veïnat es va mobilitzar contra el dipòsit de ferralla de TRAMYAS i va celebrar el tancament que el consistori va fer al març seguint l'ordre de cessament pronunciat pel DMAH. No obstant això, a l'abril el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) va denegar la suspensió d'activitat i va ordenar l'aixecament del precinte. L'empresa TRAYMAS mesos més tard va presentar un recurs tant al TSJC com al Tribunal Suprem.

Tot i no haver-hi encara una sentència dels recursos presentats, a l'octubre el DMAH va autoritzar al consistori a precintar per segon cop la instal·lació. El mes següent l'Ajuntament va determinar un període de 5 dies per desmantellar el dipòsit de ferralla per tal de garantir-ne el tancament definitiu.

Per al proper any s'espera que el DPTOP i el consistori signin el conveni que permetrà dur a terme el PII de Can Sant Joan. També es té previst iniciar les obres per al pas del Tren d'Alta Velocitat per la zona ferroviària de Montcada Bifurcació, al barri de Can Sant Joan, que podria ser una oportunitat també per transformar el barri i millorar la seva connexió amb la resta de la ciutat.

RCN

Més informació

www.montcada.org

MILLORA URBANA DE DALT LA VILA (BADALONA) 66

Durant el 2008 continuen les mobilitzacions del veïnat de Dalt la Vila, antiga Baetulo, contra el Pla de millora urbana atès que les previsions que inclou el Pla no permeten preservar la fisonomia del barri com a conseqüència del fet que per compensar les propietats en què s'han trobat restes arqueològiques a la planta baixa només es preveu pal·liar-ho augmentant la construcció en alçada, la qual cosa modificaria la imatge del barri. Després de l'estiu el consistori informa que s'han acceptat la majoria d'al·legacions, fet que significa el consens amb el veïnat i l'aprovació provisional del Pla al setembre.

Dalt la Vila conforma el nucli antic de la ciutat de Badalona, on es trobava el poblat romà de Baetulo que data del segle I aC. La fisonomia del lloc evidencia també el seu passat medieval, els carrers estrets, els passatges o atzucacs. Dalt la Vila se situa a la part central de la ciutat, tot prolongant el barri del Centre i formant part del Districte I. Al barri viuen 4.125 habitants, dels 217.093 ciutadans residents a la ciutat (padró del 2008).

El juny del 2004 es va organitzar una jornada sobre el present i el futur del barri on hi van participar diferents entitats veïnals i tècnics municipals. En aquesta es van tractar els problemes del barri i es va fer evident la necessitat de mantenir el nucli històric amb la seva tipologia característica, per bé que calia evitar-hi l'agrupació parcel·lària i fomentar-ne la rehabilitació. El veïnat es va mostrar especialment preocupat pel deteriorament del barri i pels processos de substitució de les edificacions existents per altres de nova construcció.

Església de Santa Maria. Foto Moisès Jordi

El mes següent el govern municipal, format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa-Verds i Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA), va decidir suspendre durant un any l'atorgament de qualsevol tipus de llicències d'obres en l'àmbit de la trama medieval, del nucli romànic i de l'àrea de parcel·lació gòtica del barri. Aquesta era una mesura temporal que permetia fer una diagnosi del barri i avaluar la idoneïtat del Pla especial de millora urbana (PEMU) del nucli històric Dalt la Vila, vigent des del 1997.

Tres anys més tard, el mes de febrer del 2007 es va presentar al Consell d'Entitats del Districte I la diagnosi elaborada sobre Dalt la Vila. Posteriorment, la Gerència Tècnica del barri va elaborar el Pla de millora urbana (PMU) de Dalt la Vila que va ser aprovat inicialment per la junta de govern al maig.

El Pla de millora urbana de Dalt la Vila i les reaccions

El PMU establia set polígons d'actuació i es planificaven diverses accions com ara l'alineació d'alguns carrers, l'ampliació o la requalificació d'algunes finques, l'agrupació de diverses propietats i la construcció d'alguns edificis. Per tal de conciliar els interessos del particulars amb la necessitat de preservar i museïtzar el patrimoni que es trobés a Dalt la Vila, es proposava, en alguns casos, augmentar el sostre edificable, tot reservant la planta baixa per conservar les restes.

Al juny, l'Associació de Veïns Dalt la Vila va organitzar una assemblea on va informar del PMU al veïnat. En aquesta assem-

Pintada reivindicativa al carrer de Barcelona. Foto Moisès Jordi

blea es va demanar l'aturada temporal de l'aprovació del PMU i es va organitzar una comissió de veïns que s'encarregaria d'analitzar el pla i mantenir informada la resta del residents.

Uns dies després, el nou govern municipal sortit de les eleccions (PSC, ERC i Convergència i Unió, CiU) va decidir ampliar el període d'exposició pública del PMU fins a l'octubre a fi de facilitar la presentació d'al·legacions.

A l'octubre es va celebrar una altra assemblea en què hi va haver una gran participació; en aquesta es va informar de les 68 al·legacions presentades i les 1.347 signatures recollides, entre les quals, també, la del Partit Popular –PP– que també s'adheria a la campanya en contra del PMU.

Les al·legacions resumien les demandes del veïnat per millorar el barri, entre les quals cal destacar la creació d'un protocol de prospeccions arqueològiques. El veïnat volia que el finançament de la cerca de restes i la seva museïtzació fos íntegrament públic, i que no recaigués en els particulars. A més a més, el veïnat es negava a la proposta d'augmentar l'edificabilitat per compensar la reducció de l'aprofitament d'immobles a què obligava el descobriment de les troballes arqueològiques, ja que tot plegat canviava la configuració originària de Dalt la Vila.

Per conservar aquesta configuració, exigien més paràmetres per dissenyar d'una manera més homogènia les reformes urbanístiques. En aquest sentit, demanaven una ordenança per regular i unificar els criteris d'implantació de mobiliari urbà i senyalització. Sobretot exigien que es considerés l'opinió del veïnat en els processos de millora del barri, motiu pel qual demanaven que l'associació de veïns tingués un representant a la Gerència Tècnica de Dalt la Vila.

Tot i que ICV-EUiA havia aprovat inicialment el PMU quan formava part del govern, donava recolzament al veïnat. Per ferho explícit, al ple del mes d'octubre ICV-EUiA va presentar una moció (amb el recolzament del PP) amb què denunciava que amb el PMU es perdia part del patrimoni i en demanava la paralització per iniciar un pla que tingués el consens del veïnat. En el mateix ple, els partits del govern van presentar, també, una moció on es demanava continuar el procés d'aprovació del PMU, però buscant el consens amb el veïnat. La primera moció no va sortir endavant i la segona va ser acceptada amb els vots a favor dels partits del govern i els vots en contra de l'oposició.

Salvem Dalt la Vila

A partir d'aquest ple, la mobilització veïnal va utilitzar com a eslògan "Salvem Dalt la Vila". D'aquesta manera, es van dur a terme diferents actuacions de sensibilització sobre la necessitat de rehabilitar el barri i donar-lo a conèixer a la resta de la ciutat; també es van organitzar diversos debats públics amb els diferents partits polítics i professionals per conèixer les seves posicions respecte al futur del nucli històric.

A final d'any, a la plaça de la Constitució es van instal·lar uns fanals moderns en substitució d'unes llanternes de principi del segle XX. Aquest fet va evidenciar el malestar veïnal, ja que aquests consideraven que no es podia col·locar cap tipus de mobiliari urbà si encara no s'havia redactat l'ordenança que el regulés. Finalment, el govern local va paralitzar les obres i el regidor de Cultura i Patrimoni, Jaume Vives (ERC), va anunciar que convocaria una reunió amb els veïns i els responsables del projecte d'urbanització.

La reforma d'aquesta plaça, juntament amb la plaça de la Font, responia a un conveni de col·laboració signat l'abril del 2006 per l'Ajuntament, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i l'Institut Català del Sòl (INCASOL), mitjançant l'aportació de l'1% cultural amb el qual el Ministeri de Cultura subvencionava programes de conservació del patrimoni històric.

Continua el malestar veïnal

El descontentament dels veïns es va agreujar a principi de l'any 2008, quan va aparèixer una pàgina web anònima on es criticaven les mobilitzacions contra el PMU i on es podia veure l'enregistrament realitzat feia un any de la presentació de la diagnosi de Dalt la Vila. Aquesta diagnosi havia estat reiteradament demanada per la comissió de veïns per poder-la comparar amb el contingut del PMU, però el consistori no els l'havia fet arribar. La comissió veïnal va aconseguir esbrinar que la persona que estava darrera de la pàgina web era Joan Carles Lacruz, coordinador del Districte I al mandat anterior.

A més a més, l'equip de govern no donava resposta a les reiterades instàncies realitzades per la comissió de veïns on demanaven les reunions amb els responsables tècnics i polítics que els havien promès a la primera reunió celebrada al novembre.

Al febrer, el grup municipal de CiU es va reunir amb la comissió per donar-los un document amb el seu posicionament respecte a les modificacions del PMU. Dies després, el regidor Jaume Vives va denunciar que aquest document contenia les propostes presentades per ERC en una reunió de govern. Aquest no era un fet aïllat, ja que s'havien viscut també altres mostres dels enfrontaments entre els diferents partits polítics al govern, especialment en relació amb la rehabilitació de Dalt la Vila.

Aquell mes, el regidor Jaume Vives es va posar en contacte amb l'associació de veïns

per informar que, un cop passades les eleccions generals, iniciarien les reunions a les quals s'havien compromès. A la comissió de veïns no va agradar que es condicionés les reunions als períodes electorals, però a la fi ho van haver d'acceptar, ja que l'última reunió amb polítics feta datava del novembre de l'any anterior i consideraven que urgia reunir-se.

Noves propostes

La comissió de veïns va anunciar que iniciava una altra línia de treball basada en la lluita contra el deteriorament del barri, tot intentant millorar el marc normatiu existent, com ara la Llei del patrimoni cultural català (1993).

Els veïns consideraven que, amb aquesta llei, la Generalitat s'atribuïa les competències sobre el patrimoni, però no preveia cap mecanisme per donar-lo a conèixer i conservar-lo. Una de les conseqüències era que els particulars n'havien d'assumir els costos, ja que per rehabilitar els seus habitatges havien de fer diversos informes i accions (per exemple, prospeccions arqueològiques), i en el cas que hi hagués troballes per museïtzar, els propietaris fins i tot havien de cedir l'espai particular sense cap tipus de contraprestació.

Els veïns demanaven l'agilització dels tràmits tècnics i administratius per evitar allargaments que fomentaven el deteriorament del barri; en aquest sentit posaven d'exemple el teatre romà descobert al 2001 al carrer de les Eres, on la situació de les restes i el seu entorn era d'abandó.

Per conèixer més concretament el posicionament de la comissió i la situació de Dalt la Vila, el veïnat va rebre diverses visites polítiques. D'una banda, el diputat republicà al Parlament, Uriel Bertran va visitar el barri i, de l'altra, s'hi va acostar, també, la diputada convergent, Marta Alòs. Aquesta va traslladar diverses preguntes al Govern de la Generalitat (PSC, ERC i ICV-EUiA) sobre la possibilitat de modificar la llei.

Inici del procés de diàleg

A final d'abril els veïns es van reunir amb l'alcalde de Badalona, Jordi Serra (PSC), el primer tinent alcalde, Ferran Falcó (CiU), i el regidor de Cultura i Patrimoni, Jaume Vives (ERC). Aquesta era la segona reunió que es feia amb la comissió de veïns des del mes de novembre del 2007, en què l'alcaldessa anteriro, Maite Arqué, s'havia compromès a ampliar l'equip de la Gerència Tècnica de Dalt la Vila i fer-lo multidisciplinari. Aquests canvis i la participació dels veïns a la gerència havien estat una de les demandes reiterades de la comissió. Al principi de la primavera, finalment es va produir el canvi en la direcció de la gerència tècnica.

A la reunió, l'equip de govern va anunciar que la seva intenció era aconseguir el consens veïnal abans de l'estiu. Per això van establir un calendari de reunions: n'hi hauria tres de tècniques, que serien les primeres, i l'última seria política. Amb això el veïnat va continuar empenyent les mobilitzacions programades, com ara la seva intervenció en el ple dies després. D'aquesta intervenció va sortir la reierada demanada de preservar i millorar la configuració urbana de Dalt la Vila, tot respectant el subsòl arqueològic i el patrimoni medieval, però sense augmentar l'edificabilitat del barri ni construir edificis moderns poc adequats a la seva fisonomia.

Durant el mes de maig es van celebrar les reunions tècniques on es van negociar les al·legacions presentades. Al final d'aquest mateix mes també es va fer la reunió política on el consistori va informar que volia tenir enllestit el PMU al ple del juliol. La comissió veïnal no ho veia factible i considerava que fins al setembre no es podria aprovar.

A final de juliol, la comissió va denunciar els incompliments del consistori, ja que no tenien cap resposta sobre les al·legacions i les propostes presentades. A l'agost la comissió va anunciar que hi hauria a principi de setembre una assemblea informativa on participarien tècnics per tal de donar a conèixer quina era la situació.

S'arriba al consens

El mateix dia de l'assemblea veïnal, el Govern va informar que retirava la major part del contingut del PMU. S'eliminava la compensació mitjançant l'increment en alçada de pisos en aquells habitatges que tinguessin restes arqueològiques a la planta baixa i s'adoptava el sistema d'expropiació a càrrec de fons públics de diversos espais del barri, com ara la masia de Can Trias, que continuaria catalogada i passaria a ser un equipament. A l'assemblea veïnal es va informar dels canvis, els quals van ser acceptats amb optimisme.

Al final de setembre el PMU es va aprovar provisionalment al ple municipal, amb els vots favorables de tots els partits polítics excepte el PP, que es va abstenir.

En acabar l'any, el diputat d'ERC, Uriel Bertran, va tornar a visitar Dalt la Vila i a reunir-se, juntament amb el director i subdirector de Patrimoni de la Generalitat, amb l'associació de veïns. Aquesta havia renovat junta i ara en formaven part membres destacats de la comissió de veïns. El diputat va informar que es preveia aprovar per al proper any la modificació del decret d'excavacions arqueològiques, fet que permetria agilitar els procediments burocràtics que afecten els propietaris.

Per al 2009 es preveia l'aprovació definitiva del PMU Dalt la Vila i també una nova direcció a la Gerència Tècnica del barri perquè el director anterior, Quim Ferrol, després d'un mesos del seu nomenament, deixava el càrrec.

RCN

67 MILLORA URBANA DE LA BARCELONETA (BARCELONA)

Les transformacions previstes al barri de la Barceloneta basades en el conegut Pla dels ascensors, el qual va generar mobilitzacions en contra per part dels veïns, experimenten, durant l'any 2008, un canvi de direcció. Es busquen noves solucions alternatives al Pla que obren el diàleg amb els veïns i s'adjudica l'ajuda de la Llei de barris de la Generalitat de Catalunya, destinada a millorar les condicions de vida d'entorns urbans fràgils on es detecten situacions de fractura social.

Antecedents | 2007:84

La Barceloneta és un dels barris tradicionals de la ciutat de Barcelona construït al segle XVIII amb la finalitat d'allotjar-hi els veïns desplaçats dels habitatges que van ser demolits per construir la Ciutadella. El barri va ser concebut i projectat per l'enginyer Verboom a partir dels preceptes higienistes, els quals indicaven que la ventilació creuada i el bon assolellament eren objectius fonamentals. Els pisos originals, de doble façana i de 120 m^2 de superfície, per causa del procés immobiliari, van ser dividits en dos habitatges, i posteriorment van ser fraccionats al seu torn en dos habitatges més. Això va donar com a resultat el que avui es coneix com "quarts de pis". Actualment al barri hi viuen 16.222 persones (segons el cens municipal del 2008), de les quals la majoria ho fan als habitatges esmentats. Des de l'Ajuntament es considerava necessari revertir les precàries condicions d'habitabilitat resultants del procés de subdivisió de la propietat i millorar, també, la qualitat de vida dels seus habitants.

El procés en el punt d'arrencada

La idea d'intervenir al barri de la Barceloneta ja era present des de feia diversos anys al consistori i finalment es va veure concretada en la Modificació puntual del Pla general metropolità (PGM), presentada a final de l'any 2006, pel que fa a la regulació de l'edificació tradicional de la Barceloneta. Aquesta modificació constituïa el marc normatiu per al desenvolupament del Pla de millora urbana (PMU), a través del qual es concretaven les actuacions de rehabilitació. Entre aquestes, la més coneguda és el Pla dels ascensors que havia d'anar acompanyada per altres intervencions com ara la transformació del mercat i la de la plaça i la demolició d'alguns edificis, considerats reemplaçables per l'Ajuntament,[1] per fer-hi possible la construcció de diversos equipaments.

La proposta del consistori municipal per a la millora de les condicions d'habitabilitat al barri de la Barceloneta es va iniciar oficialment el dia 30 de novembre de 2006, quan es va aprovar inicialment la modificació puntual del PGM, acció que era necessària per poder començar a discutir una intervenció en el barri a través de l'aplicació d'un PMU. Aquesta instància va rebre el consens de totes les forces polítiques del districte de Ciutat Vella de Barcelona. La principal proposta de transformació es traduïa en el Pla dels ascensors. Aquest pla plantejava tres situacions a les quals els veïns, però, van començar a oposar-se de seguida. En primer lloc al·legaven que les dimensions tan mínimes dels pisos no permetien instal·lar-hi ascensors sense eliminar-ne un per planta. En segon lloc, la col·locació dels ascensors obligaria les comunitats de veïns, que fins en aquell moment funcionaven de forma independent, a unir-se. Finalment, el Pla plantejava que la decisió de la col·locació d'ascensors havia de córrer a càrrec dels veïns.

Malgrat l'oposició veïnal, la modificació puntual del PGM es va aprovar de manera provisional, i l'aprovació definitiva va arribar el 2007. A final d'aquell any, però, es va obrir un nou panorama de diàleg i converses com a conseqüència del canvi experimentat entre el quadre d'autoritats del districte. Després de diversos mesos de tenses negociacions, l'arribada de la nova regidora del districte, Itziar González (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va aportar un nou diàleg per afrontar el problema.

Sense canvis aparents

L'any 2008 va començar amb diverses manifestacions per part de les diverses associacions veïnals contràries al Pla. Així, entre els mesos de gener i març hi va haver manifestacions en contra del *mobbing* immobiliari al qual eren sotmesos els veïns. Emilia Lorca, de l'associació de veïns de L'Ostia, demanava que cap veí no es veiés obligat a abandonar casa seva. D'altra banda, l'esperada participació ciutadana promoguda per la regidora Itziar González no havia arribat, segons expressaven els veïns, i com a conseqüència aquests

Habitatge en mal estat a la Barceloneta. Foto Arxiu Territori

reclamaven que s'iniciessin verdaderes instàncies de diàleg en què tots plegats es s'involucressin de debò.

Malgrat les contínues protestes dels veïns, el Pla de transformació de la Barceloneta ja havia estat posat en marxa, fet que incloïa l'inici dels primers processos judicials de desallotjament previstos per al mes d'abril a alguns llogaters per part dels propietaris dels habitatges. Aquest esdeveniment va provocar una marxa de protesta davant el Jutjat de Primera Instància núm. 41 de la ciutat de Barcelona, que va permetre als veïns presents lliurar al jutge una llista de signatures com a mostra de recolzament de la causa de les famílies afectades.

El mes de juliol, l'associació de veïns L'Ostia i la Plataforma d'Afectats en Defensa de la Barceloneta organitzaven una trobada en què va participar el reconegut antropòleg Manuel Delgado, el qual explicava les conseqüències socials de l'aplicació dels plans urbanístics. La presentació es plantejava com la primera d'una sèrie de xerrades emmarcades en el cicle anomenat "La Barceloneta parla i decideix", un procés de participació veïnal gestionat pels mateixos veïns, iniciat el mes de març.

Conseqüències i propostes per al futur

Els reclams veïnals, finalment, van ser escoltats pel consistori. La regidora González buscava, a mitjan juliol, noves alternatives per al Pla dels ascensors, i en va encarregar nous estudis.

Els primers dies de juliol, quan al barri se li adjudicava un dels ajuts previstos a la Llei de barris [2007:177], es va rebre una bona notícia que va contribuir a calmar la situació de conflicte i a encarar les transformacions necessàries. Aquesta adjudicació significava l'aportació de 16,11 MEUR per al desenvolupament de les millores de transformació proposades en la modificació puntual, la finalitat de les quals seria la inserció del barri en l'entorn i en la ciutat, amb la voluntat de trencar l'aïllament físic en el qual viu actualment.

D'aquesta manera, amb els fons rebuts de la Generalitat i amb els que aportava l'Ajuntament, els projectes inicials que va arrencar el consistori municipal per actuar al barri van incrementar amb una sèrie d'intervencions generals en els edificis, que no es limitaren només a la col·locació d'ascensors sinó que també es van concretar en accions de millora global. Es començava a parlar d'una reforma integral dels edificis d'habitatges, que tenia en compte, a més de la resolució dels problemes d'accessibilitat (a través dels ascensors), la millora de les façanes, escales, baixants, etc.

Detall d'un bloc de la Barceloneta. Foto Arxiu Territori

Així mateix, es va observar també, gràcies als nous fons, la possibilitat d'intervenir en la millora de l'espai públic, tant dels carrers com dels equipaments comunitaris, com una de les prioritats de l'Ajuntament, ja que aquest considera que la vida al carrer que es fa al barri de la Barceloneta és fonamental per a les relacions socials. Es plantejava, així, l'obertura d'un equipament dedicat a la sostenibilitat, la Fàbrica del Sol, per ubicarlo a l'antic edifici de la fàbrica de gas. Es proposava, també, intervenir al Parc de la Barceloneta i a les pistes de La Maquinista. Molts carrers van passar a donar prioritat als vianants i es van millorar les connexions dels carrers que enllacen amb la platja.

Finalment, es va plantejar també l'adquisició d'alguns dels espais ubicats en planta baixa que actualment estan ocupats per estacions transformadores, a fi de reutilitzarlos com a espais de trobada per als veïns. A això se sumava l'adquisició d'alguns edificis en desús per ser reutilitzats com a equipaments.

Les actuacions físiques, complementàriament, es van acompanyar amb accions de tipus social. Aquestes es van plasmar en ajuts a ancians que viuen sols, mares solteres o

persones amb escassos recursos; en un pla integral per facilitar l'accés d'aquestes persones a programes específics de formació i acompanyament, ubicats en l'àmbit de treball, i a la dinamització social i econòmica d'aquests col·lectius. Així mateix es preveia la creació d'un espai conegut com el Taller de la Barceloneta, on es concentraran les trobades entre veïns i Ajuntament per debatre l'avenç de les intervencions en el Pla.

Malgrat les novetats, algunes associacions de barri es van continuar oposant al nou pla integral proposat per l'Ajuntament. Des de l'associació de veïns L'Ostia, es continuava mantenint l'actitud negativa davant de les actuacions, mentre que des de l'Associació de Veïns de la Barceloneta es veia amb bons ulls i amb satisfacció l'arribada d'aquestes noves propostes.

Tot i la divisió dels veïns, el consistori municipal es mostrava optimista, ja que considerava que l'oposició tenia a veure amb l'escepticisme d'alguns grups veïnals, als quals creien poder convèncer de la necessitat de l'aplicació del Pla.

La promesa del consistori de buscar noves solucions per al Pla dels ascensors que no impliquessin la demolició d'un dels pisos de cada bloc va mantenir els veïns en certa calma fins a final de l'any 2008. Finalment, el mes d'octubre, l'Ajuntament es va retractar definitivament del Pla dels ascensors, tal com se'l coneixia fins al moment. Es va optar, llavors, per un diàleg obert amb els veïns i es va posar damunt la taula mitja dotzena d'alternatives "a la carta", segons paraules de la regidora González.

S'estipulava que el Pla podria trigar gairebé quatre anys a ser totalment aplicat, període en el qual l'Ajuntament assegurava que les actuacions es farien de forma conjunta amb els veïns, pactant tant les rehabilitacions als habitatges com les actuacions en l'espai públic.

Alhora, l'Ajuntament posava en marxa, a final d'octubre, un procés per catalogar els quarts de pisos del barri com a conjunt històric de la ciutat, impedint així qualsevol transformació en l'estructura actual dels habitatges.

Així, el 2008 acabava amb un clima de calma davant de les expectatives generades per les diverses actuacions promeses al barri i la recerca de noves solucions per als problemes d'accessibilitat als habitatges. Des de l'Ajuntament s'espera que el 2009 es comencin moltes de les obres previstes, i en especial la dels 150 nous pisos protegits previstos als terrenys de Rodalies (Renfe) i als del passeig Joan de Borbó, els quals estarien destinats a reallotjar els veïns més desfavorits del barri, a més de permetre que alguns pisos es desocupin provisionalment per fer-hi les intervencions de millora.

MDD-RCV

Mes informació

www.bcn.es
www.bdebarna.net
www.gencat.net
www.labarceloneta.org
www.liberinfo.net
www.sindominio.net

1 Entre aquests edificis hi ha el centre social conegut com Miles de Vivienda.

MILLORA URBANA DE LA COLÒNIA SEDÓ (ESPARREGUERA) 68

El procés iniciat amb el Pla director urbanístic de les colònies del Llobregat redactat el 2005 i aprovat definitivament el 2007 dóna els primers fruits concrets amb la posada en marxa del Pla especial urbanístic de la Colònia Sedó i del Pla de milora urbana (PMU) residencial i industrial. Aquests, seguint les directrius del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) d'Esparreguera, seran els instruments per rehabilitar i reconstruir la fesomia d'aquesta important colònia industrial del Llobregat..

Les colònies industrials construïdes al llarg del segle XIX resseguint les aigües del riu Llobregat tenen en la Colònia Sedó (Baix Llobregat) una de les representants més antigues, més ben conservades i de més capacitat industrial i residencial. Es troba ubicada al nord del nucli d'Esparreguera i a uns 35 km de Barcelona. Aquest centre industrial inicià el seu camí l'any 1846 quan Miquel Puig comprà el molí del costat del riu, i entrà en funcionament el 1850 produint filades i teixits de cotó. Després d'uns anys d'engrandiment i expansió, amb la construcció de la presa i la incorporació de turbines, un cop acabada la Guerra Civil ja es comencen a notar els primers problemes, dificultats que s'incrementen amb la crisi dels anys setanta i que obliguen al tancament l'any 1980. Amb tot, avui la colònia encara és un dels polígons industrials més importants del municipi, amb nombroses petites i mitjanes empreses, i presenta un petit sector residencial, amb uns 120 habitants dels més de 20.000 del municipi que en conjunt conserva notablement l'antiga fesomia colonial. Tot plegat la fa única a Europa.

La colònia vol reviure

L'estat de la part residencial i dels edificis històrics d'aquesta important colònia industrial van patir un abandonament continuat des del tancament de la fàbrica. Aquest fet va portar a la degradació continuada de les seves estructures fins a arribar a un punt en què la rehabilitació integral era obligada per part del municipi per raons d'utilitat i interès social.

Amb aquest fi, el 21 de març de 2003 s'inicià el procés de recuperació de la Colònia Sedó a través de la signatura d'un conveni de col·laboració materialitzat entre conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) d'aleshores, Felip Puig (Convergència i Unió, CiU), i l'alcalde d'Esparreguera, Xavier Sitjà, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), pel qual l'Institut Català del Sòl (INCASÒL) es convertia en propietari dels edificis i terrenys de la colònia i els seus voltants per dur a terme la promoció d'uns 65 habitatges i aparcaments, operació clau per desplegar un projecte l'objectiu del qual era rehabilitar l'entorn i recuperar un espai històric cabdal per al municipi i respondre a la finalitat, també, de ser declarat patrimoni comú de la humanitat per la UNESCO.

El gener del 2005, l'INCASOL i l'Ajuntament d'Esparreguera van iniciar l'ordenació del sòl de nova planta i la rehabilitació i reconstrucció dels edificis històrics de la colònia a través del desenvolupament del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) d'Esparreguera que qualificava el sector de la Colònia Sedó com a sòl urbà i que obligava a intervenir-hi mitjançant un pla especial urbanístic (PE 05). A més, es definia que els criteris generals d'intervenció serien fixats pel Pla director de la Colònia Sedó.

L'objectiu del Pla especial havia de ser coordinar les actuacions urbanístiques i assolir la rehabilitació integral de la colònia com a barri d'habitatges, sector industrial i lloc d'interès històric i paisatgístic, a la vegada que el POUM preveia també la redacció d'un pla de millora urbana (PMU-05.1) per al sector residencial i un pla de millora urbana per a la zona industrial (PMU-05.2).

Comencen les obres

El 18 de març de 2008 la Junta de Govern Local d'Esparreguera aprovà el projecte de portada d'aigua a la colònia, obres que assumia l'INCASOL, que ja les tenia adjudicades, a través de la concessió administrativa a l'empresa local Aigües Vidal. A la vegada, el regidor d'Urbanisme i Habitatge de l'Ajuntament d'Esparreguera, Iñaki Andrés, de l'Entesa pel Progrés (EP), anunciava la propera aprovació del Pla especial "procés de millora de la Colònia Sedó que dignifica, consolida i revalora un espai amb unes

Detall dels habitatges de la colònia Sedó. Foto Néstor Cabañas

característiques històriques, culturals i socials molt rellevants per a Esparreguera i els seus habitants". El mes de juny s'habilità un punt d'atenció a la colònia i una línia telefònica directa per acollir i resoldre les qüestions plantejades pels afectats pel projecte de remodelació.

L'aprovació definitiva del Pla especial, el Pla de millora urbana del sector residencial de la Colònia Sedó i el conveni amb l'INCASÒL per executar les obres arribà el 17 de juliol de 2008, amb la qual cosa quedà obert el procés per renovar i rehabilitar aquesta important colònia amb un projecte pioner que ha engrescat diferents empreses privades per comprar i rehabilitar altres colònies industrials de Catalunya.

L'agost del 2008 es van iniciar els primers enderrocs per fer realitat el projecte. L'11 d'aquest mateix mes, l'empresa pública encarregada d'executar les obres de rehabilitació i construcció, Remodelacions Urbanes, SA (REURSA), filial de l'INCASÒL, va enderrocar els blocs 2 i 3 del carrer Sant Martí que ja eren deshabitats, retirà les línies elèctriques aèries, que s'havien de soterrar, i inicià les obres per a l'abastiment d'aigua al recinte, obres aquestes últimes que no finalitzaren fins al desembre. El president de l'Associació de Veïns de la colònia, Juan Flores, destacava que "estem molt satisfets. Veure les màquines pel poble ens fa molta il·lusió, vivíem en unes condicions molt dolentes".

Església de la colònia Sedó. Foto Néstor Cabañas

Al setembre van continuar les obres, amb l'enderroc del bloc 1 del mateix carrer Sant Martí, seguit pels carrers Santa Elisa i Santa Adela, espai alliberat on es construiran els nous habitatges promoguts per l'INCASÒL.

Aquest pla de millora preveu la construcció de 229 habitatges, amb 138 de protecció oficial, dels quals 38 es rehabilitaran i es destinaran a les 50 famílies d'antics treballadors que encara hi viuen i que seran reallotjats per REURSA en habitatges rehabilitats o apartaments llogats en el nucli de la població mentre durin les obres. Del total, 90 habitatges es refaran conservant la fesomia històrica, 101 seran construïts de nova planta amb estil lliure i de promoció privada, 65 els construirà l'INCASOL per vendre i llogar i 35 habitatges més seran edificats per diferents cooperativistes sindicals, amb un cost global d'uns 12 MEUR. Per altra banda, el projecte també inclou un acord entre el Ministeri de Cultura, el Departament de Cultura de la Generalitat i l'Ajuntament d'Esparreguera per restaurar l'antiga església, construïda el 1892, que funcionarà com a centre cultural i de convencions i, a més, l'INCASÒL recuperarà el "jardí de l'amo", per obrir la Colònia al Llobregat, i n'urbanitzarà els carrers.

Vista de l'àrea industrial de la colònia Sedó. Foto Néstor Cabañas

Aquestes obres es preveu que s'allarguin durant uns vuit anys, tot i que els responsables afirmen que en dos anys ja s'hi veuran els primers resultats.

ABV

Més informació

INCASÒL, *Pla especial urbanístic de la Colònia Sedó*, Esparreguera (Baix Llobregat), Generalitat de Catalunya, Àrea de Planificació i Gestió, febrer del 2006.
www.aesparreguera.com
www.xtec.net

MILLORA URBANA DE LA MAURINA (TERRASSA) 69

L'Ajuntament de Terrassa decideix presentar-se a la convocatòria d'ajuts del Programa de millora de barris per tal de poder desenvolupar el pla integral del barri de la Maurina. Aquest es troba immers en un procés de deteriorament urbanístic que agreuja els problemes socials i econòmics que pateix. Al juny el consistori rep la noticia que la Maurina es beneficiarà de l'ajut per desenvolupar el pla que transformarà el barri des d'un vessant urbanístic i social.

La Maurina és un barri de Terrassa que se situa a la part sud-oest de la ciutat, al marge esquerre del torrent de la Maurina de la riera del Palau. Al nord delimita amb el passeig 22 de juliol i se situa entre els barris de Roc Blanc i Ca N'Aurell, amb els quals forma el Districte IV, juntament amb quatre barris més (la Cogullada, les Martines, Can Palet de Vista Alegre i Vista Alegre).

Als any quaranta es van començar a fer els primers assentaments de persones vingudes d'altres indrets de l'Estat i es van construir els habitatges que han esdevingut característics del barri, com són les edificacions d'autoconstrucció, de dues plantes, fetes majoritàriament amb material de baixa qualitat.

Actualment hi viuen 7.976 persones (segons padró del 2007), de les quals el 22,1% és població estrangera. D'aquestes, el col·lectiu més present prové del continent africà, majoritàriament del Marroc (un 59%). Paral·lelament a l'acolliment de nouvinguts, s'observa un procés d'emigració d'un elevat nombre de residents a altres parts de la ciutat, que produeixen acceleradament un procés de substitució de la població i de la morfologia social del barri.

També s'observa una desacceleració de l'activitat comercial, l'existència de greus problemes d'accessibilitat, una notable presència de col·lectius en risc d'exclusió social i una taxa d'atur que supera la mitjana de la ciutat. Tots aquests fenòmens es fan més evidents a la part nord de barri, cosa que posa de manifest notables diferències entre la part nord i la part sud i entre aquestes zones i la resta de la ciutat.

Proposta d'actuació

Tots aquests indicadors donaven mostres, d'una banda, del deteriorament i de la marginalitat del barri respecte a la resta de la ciutat i, de l'altra, de la necessitat d'intervenir en un barri on no s'havia actuat fins ara.

D'aquesta manera a principi del 2008, a la primera sessió de la Junta de Portaveus, l'equip de govern local 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) va proposar presentar el barri de la Maurina a la convocatòria d'ajuts del PROGRAMA DE MILLORA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL [63]. L'oposició, el Partit Popular (PP) i Convergència i Unió (CiU), van valorar positivament la iniciativa.

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) tenia previst obrir la cinquena convocatòria d'ajuts per a la millora de barris que requereixen una atenció especial el mes de febrer. En cas que fos concedit, el pla integral de la Maurina seria el segon pla de la ciutat amb ajuts del Programa de millora de barris, ja que l'any 2004 (primera convocatòria) la ciutat va obtenir l'ajuda per al districte II, format pels barris de Ca n'Anglada, Torre-santa, Montserrat i Vilardell.

Durant el mes de febrer l'equip de govern va obtenir el consens social necessari per presentar-se a la convocatòria d'ajuts. Es van organitzar diversos tallers de recollida de necessitats en què van participar diferents entitats socials i veïnals del barri, persones a tall individual, així com organitzacions significatives de la ciutat.

També durant aquest mes la Junta de Govern va aprovar inicialment el pla parcial urbanístic del sector les Aymerigues –dins el barri de la Maurina– que tenia com a objectiu desenvolupar l'ús residencial del sector (s'hi havia previst construir 3.282 habitatges) i ordenar l'articulació de les infraestructures que hi intersectessin com, per exemple, el passeig de Ponent on es preveia la canalització i el cobriment de la riera de Palau. El Pla també preveia la construcció de l'estació oest de tren i un nus de comunicació que connectaria la

Plaça de la Maurina. Foto Néstor Cabañas

Carrer de Nuria. Foto Néstor Cabañas

Maurina amb el barri de Roc Blanc, el qual facilitaria l'enllaç amb la resta de la ciutat.

El Pla de barris de la Maurina

Al juny el consistori va presentar el Pla de la Maurina que es calculava que tindria un cost de 19,6 MEUR. L'objectiu principal del projecte era, d'una banda, eliminar les fractures físiques entre nord i sud del barri i fomentar-ne la connexió amb la resta de la ciutat, i de l'altra, millorar el benestar i fomentar la cohesió social mitjançant diverses activitats culturals, socials i econòmiques.

Es volia millorar la xarxa d'espais públics i crear un espai de centralitat que fomentés la relació entre el veïnat. En aquest sentit es preveia remodelar la plaça de la Maurina, espai on també es volia construir un nou equipament. Es volia revitalitzar l'entorn dels blocs coneguts amb el nom de Vitasa (edificis de promoció pública construïts als anys cinquanta per l'empresa Vitasa) situats al carrer Núria. També s'havia planificat remodelar aquest carrer per tal de consolidar-lo com a eix comercial.

Així mateix s'havia projectat la urbanització de carrers com ara Dom Bosco, Pare Llaurador i Doctor Salvà o la cruïlla de la plaça Antoni Guiu, l'avinguda Àngel Sallent i Santa Maria Mazarello. A més es preveien diverses actuacions per tal d'eliminar les barreres arquitectòniques existents, recuperar façanes i millorar les instal·lacions comunitàries.

Respecte a l'àmbit social, les accions previstes havien de contribuir a revitalitzar el teixit associatiu, crear mecanismes per implicar el veïnat en el desenvolupament del pla, fomentar la participació a través de l'esport o organitzar un servei de mediació comunitària, entre altres. S'establien també actuacions per dinamitzar el comerç i millorar l'ocupabilitat de col·lectius de difícil inserció laboral. Els responsables polítics també assenyalaven que algunes de les accions es farien extensibles als barris fronterers com ara Ca n'Aurell, el Roc Blanc o la Cogullada.

L'ajuda es fa realitat

A principi de juliol es resol la cinquena convocatòria d'ajuts del Programa de millora de barris. La Maurina va esdevenir un dels 22 barris que rebrien ajudes del DPTOP, concretament 16,02 MEUR. Tot i que aquesta quantitat era menor que la que s'havia demanat, va ser la segona aportació concedida més elevada del conjunt.

Del cost total del pla, el Fons de Foment del programa de barris es comprometia a subvencionar-ne el 50%, mentre que el consistori es faria càrrec de la resta. En aquest sentit, a final d'octubre CiU va presentar al ple de l'Ajuntament una proposta de resolució demanant a la Generalitat flexibilitzar els terminis de compliment dels projectes per als ajuntaments que ho sol·licitessin, i ampliar també el Fons de Foment fins a cobrir un 75% dels costos. L'equip de govern finalment va denegar la resolució tot indicant que això ja es preveia a la llei.

Les primeres actuacions del pla estaven programades per a començament de 2009 quan es constituís la comissió d'avaluació i seguiment del Pla de barris i es designés la direcció de l'oficina del Pla, que s'ubicarà al carrer Atenes.

RCN

Més informació

www.terrassa.cat

MILLORA URBANA DE LA URBANITZACIÓ DEL MAS D'EN GALL (ESPARREGUERA) 70

L'Ajuntament d'Esparreguera aconsegueix, després de quatre convocatòries seguides, que la Generalitat de Catalunya inclogui el projecte de millora del barri del Mas d'en Gall a la cinquena convocatòria del Programa de barris. D'aquesta manera s'aconsegueixen els fons necessaris per afrontar les millores que, amb caràcter d'immediatesa, el barri necessita.

La urbanització del Mas d'en Gall és un barri situat a 3 km del centre de la ciutat d'Esparreguera, localitat situada a la comarca del Baix Llobregat, als peus de la muntanya de Montserrat, i veïna de les localitats de Monistrol de Montserrat, Olesa de Montserrat, Abrera, Collbató i Hostalets de Pierola.

El barri és una zona residencial que data dels anys setanta, que neix amb cases de segona residència o residències d'estiu sense cap procés clar de planificació, i que amb el pas del temps esdevenen primeres residències, fins que en l'actualitat representen el 50% del total, segons dades de l'Ajuntament d'Esparreguera. Precisament, la manera en què es va desenvolupar el barri, on el creixement residencial no va estar acompanyat de la dotació de serveis, equipaments i espais públics corresponents, és la causa dels problemes que actualment s'hi pateixen. Aquests eren els principals problemes que l'Ajuntament d'Esparreguera considerava que calia resoldre.

Actualment al barri hi habiten més de 1.900 persones, i les condicions de vida cada vegada són més precàries a causa d'aquestes manques infraestructurals esmentades més amunt.

Un esforç continuat

Davant d'aquesta situació, el consistori municipal va desenvolupar un projecte d'intervenció per millorar les condicions de precarietat que presentava el barri. Com que el pressupost de què es partia inicialment per al desenvolupament del barri era superior a la capacitat econòmica de l'Ajuntament, aquest va decidir presentar la proposta a la convocatòria de la Llei de barris [2007:177][1] de l'any 2005. A partir d'aquell moment, s'hi va anar presentant de manera ininterrompuda els anys següents fins al 2008.

Davant dels fracassos obtinguts en les presentacions del 2005, el 2006 i el 2007,[2] l'Ajuntament va posar en marxa un procés per ajustar la proposta d'intervenció de cara a la convocatòria del 2008. Atès que el pressupost inicial de 14 MEUR previstos l'any 2007 era excessiu per competir amb altres barris de Catalunya en el procés d'adjudicació dels ajuts de la Llei de barris, durant el transcurs d'aquest procés, l'Ajuntament va aconseguir que Catalana de l'Aigua (ACA) es fes càrrec de la instal·lació dels col·lectors d'aigua residuals que el barri demanava des de feia set anys. Aquesta obra d'infraestructura estava inclosa en el projecte inicial i constituïa un dels costos més elevats. Gràcies a aquesta mesura, i a altres, també, el pressupost va poder ser rebaixat fins a gairebé 6,8 MEUR.

Així doncs, l'Ajuntament va treballar durant la primera meitat del 2008 ajustant les diferències amb la Generalitat (per a això va mantenir contacte amb el Departament d'Obres Publiques i Política Territorial, DPTOP) i intentant que la proposta que volia presentar en la convocatòria següent fos la definitiva.

La cinquena convocatòria

Des de la primera presentació de l'any 2005, els veïns esperaven els ajuts de la Generalitat. La presentació del 2008 va generar una gran expectativa, a causa de la promoció que n'havien fet els organismes polítics corresponents. El maig del 2008 el projecte es va presentar a la Generalitat en la cinquena convocatòria de la Llei de barris, amb molt bones perspectives segons les paraules del regidor d'Urbanisme d'Esparreguera, Iñaki Andrés (Entesa). Finalment, el mes de juliol, després de quatre anys d'espera, el barri del Mas d'en Gall aconseguia 1 dels 22 ajuts atorgats entre els 57 projectes presentats.

El pressupost aprovat que aportava la Generalitat s'estimava en 2,03 MEUR; els 2,03 MEUR restants els assumiria l'Ajuntament mateix.

Les propostes de l'Ajuntament

Els principals punts del projecte que es pensava posar en pràctica consistien en:

Urbanització del Mas d'en Gall. Foto Néstor Cabañas

Vista de la urbanització del Mas d'en Gall. Foto Néstor Cabañas

- Urbanitzar els espais públics
- Millorar l'accessibilitat al barri
- Crear nous equipaments destinats a millorar la cohesió social
- Construir habitatges de protecció oficial a la zona del Flamenc

Aquests quatre temes apuntaven directament als dos problemes fonamentals que presentava el barri. D'una banda, resoldre la falta d'equipaments i infraestructures que patia la població i, de l'altra, consolidar el caràcter de residència permanent a través de la creació d'habitatge col·lectiu que complementés i modifiqués el caràcter actual d'habitatge unifamiliar que caracteritzava el barri, per contribuir, d'aquesta manera, a una consolidació urbana més forta.

Esperant el final del procés

Un cop designada l'ajuda, el projecte havia d'entrar en una fase d'estudi per poder ajustar les propostes de rehabilitació i adequar-les als pressupostos de la millor manera possible. La intenció de l'Ajuntament era poder arribar a mitjan tardor amb els projectes definits, coincidint amb el moment de firmar el conveni definitiu amb la Generalitat de Catalunya.

Finalment, i contràriament al que s'esperava, l'any 2008 es tancava sense els convenis firmats, per la qual cosa la cessió dels ajuts encara hauria d'estar subjecta a certs retards i conseqüentment se'n ressentirien les obres de transformació.

MDD-RCV

Mes informació

www.aesparraguera.com
www.llobregatmedia.com

1 La Llei de barris té com a objectiu promoure la rehabilitació de barris que presentin greus problemes de cohesió social, degradació física i/o faltes de les infraestructures bàsiques, a fi de garantir-hi unes adequades condicions de vida per als residents.

MILLORA URBANA DE L'ANTIC TRAÇAT DE L'N-II A TÀRREGA 71

S'inicien les obres del projecte de millora de l'antic traçat de l'N-II a Tàrrega. El projecte el redacta l'equip de RGA Arquitectes, que proposa la pacificació del trànsit en un vial de velocitat reduïda. Mentre els comerciants i la Cambra de Comerç demanen noves zones d'aparcament i adverteixen de les possibles molèsties, els veïns es queixen de les elevades contribucions previstes pel consistori. L'obra, encarregada a Dragados S.A. i iniciada al final del 2008, es preveu que estigui enllestida al final del 2010. El projecte parteix d'un conveni signat per l'Ajuntament de Tàrrega i el Ministeri de Foment el 2006 per al traspàs de la titularitat i la millora del vial.

Tàrrega, capital de la comarca de l'Urgell, és, com a conseqüència del fort creixement demogràfic dels darrers anys, un dels municipis més importants de la demarcació de Lleida, amb 15.515 habitants el 2007, la majoria dels quals residents al nucli principal. Les sis entitats menors (Altell, Claravalls, la Figuerosa, Riudovelles, Santa Maria de Montmagastrell i el Talladell) només sumen 619 habitants. Un 22,7% dels targarins són immigrants, amb col·lectius importants de magrebins i romanesos. Tàrrega gaudeix d'una situació geogràfica privilegiada, dins l'eix de comunicació de l'A-2 de Madrid a Barcelona. L'antiga N-II travessava el nucli urbà, però la conversió en autovia d'aquest eix als anys noranta i la circumval·lació de la ciutat han convertit l'antiga carretera en una via de servei que ara s'intenta integrar a la trama urbana.

Antecedents

El novembre del 2003 l'Ajuntament de Tàrrega va iniciar contactes amb el Ministeri de Foment (MIFO) per negociar el traspàs del tram de l'antiga N-II al seu pas pel terme municipal i per millorar-ne la subvenció otorgada per al seu arranjament, fixada inicialment en 1,25 MEUR.

L'octubre del 2005, arran d'una ordre ministerial que fixava les condicions de cessió de trams urbans de la Xarxa de Carreteres de l'Estat, el consistori va endegar un concurs per redactar el projecte de millora de la travessia.

L'abril del 2006 cinc gabinets d'arquitectura van optar a dissenyar la reurbanització del tram central de la travessia, de 1.500 m, entre la plaça El·líptica i la plaça de Riambau. El 22 de setembre del mateix any el Consell de Ministres acordava el traspàs definitiu del tram de 4,16 km al municipi de Tàrrega, al qual el MIFO aportaria 3,67 MEURS per a les obres de millora. L'octubre del 2006 el consistori va acordar per unanimitat adjudicar la redacció del projecte i les tasques de direcció de l'obra a RGA Arquitectes, amb la finalitat de convertir el que havia estat una carretera en un eix cívic. El novembre se signava el conveni pel qual el municipi assumia la titularitat de la via.

El juliol del 2007, en una sessió oberta al Teatre Ateneu, es va informar la ciutadania del procés de remodelació,i es va aprofitar el moment per anunciar la creació d'una comissió de seguiment del projecte integrada pels grups polítics municipals, propietaris, veïns i comerciants.

Per la seva banda, un grup de botiguers i la Cambra de Comerç de Tàrrega van lliurar 2.357 signatures, l'agost del 2007, per reclamar la construcció de pàrquings subterranis a la plaça del Carme i a l'avinguda de Catalunya. El consistori va acordar la construcció d'un aparcament subterrani en un finca municipal que actualment ja era utilitzada com a aparcament en zona blava, al costat de l'avinguda Catalunya, així com l'ubicació al llarg de la nova travessia de 86 places de zona blava.

El desembre del 2007 el consistori va demanar ajuts a la Generalitat per fer front al cost de l'obra, que amb les darreres modificacions arribava a 10,9 MEUR.

De carretera a eix cívic urbà

El març del 2008 es va aprovar definitivament pel ple de l'Ajuntament el projecte d'obra i es va endegar la licitació dels treballs. El projecte redactat optava per transformar el que encara era una carretera en un carrer integrat a la ciutat, potenciant-ne el caràcter d'eix comercial. La proposta es basa en l'eliminació de les voreres, amb vianants i vehicles a un sol nivell, i en la presència d'arbres i elements vegetals. La reforma reservava corredors laterals de 2,5 m a cada costat per als vianants, separats amb mobiliari urbà de les calçades per a vehicles (2,8 m per a cada sentit de la marxa) i amb una mitjana central que caracteritzarà el vial (1,4 m), on es plantaran els arbres i s'instal·larà l'enllumenat.

Obres a l'antic traçat de l'N-II. Foto Josep Ramon Mòdol

Tram encara sense obres. Foto Josep Ramon Mòdol

Amb això es cercava la pacificació del trànsit, atès que es limita a 30 km/h la velocitat màxima per a vehicles, i els vehicles pesants només podran emprar la via per a operacions puntuals de càrrega i descàrrega. El projecte incloïa la renovació del ferm des de la base i la modernització al subsòl de les xarxes de serveis bàsics com el clavegueram, la llum i l'aigua.

El cost final de l'obra es va fixar en 11,35 MEUR, comptant el pressupost inicial de construcció (10,9 MEUR), els honoraris de redacció del projecte, direcció d'obra i seguretat i salut, i el cost de l'estudi geotècnic. El finançament previst per cobrir aquest despesa provenia de les subvencions abans esmentades, que cobrien un 42% del cost, de les arques municipals, que aportaven un 34%, i de les contribucions especials a veïns, entorn dels 2,7 MEUR (24%).

Es modifica el projecte d'aparcament

Els comerciants de Tàrrega van mostrar el seu descontent l'abril del 2008 i afirmaven que les obres provocarien la paralització del comerç, especialment per la manca de llocs d'estacionament, per la qual cosa van demanar ser escoltats per la comissió de seguiment de les obres.

Al final del mes de maig, l'Ajuntament va aprovar el conveni urbanístic que possibilitava la construcció d'un pàrquing subterrani amb capacitat per a 367 vehicles en ple centre de la ciutat, a l'interior de l'illa delimitada pels carrers d'Alonso Martínez, Segle XX Sant Roc i l'avinguda de Catalunya.

L'acord entre l'ens local i els set propietaris afectats per aquesta intervenció preveia, també, la construcció en aquesta zona de 68 habitatges, locals comercials i una gran plaça pública a cel obert, i l'obertura d'un nou vial d'accés a l'aparcament. Els 10 MEUR que costava el projecte es pensaven finançar amb l'explotació del pàrquing i l'aprofitament urbanístic, gestionat per una junta de compensació formada pel consistori i els propietaris i a la qual es preveia incorporar l'empresa adjudicatària de les obres a partir de concurs públic.

La manca de promotors, però, va provocar que l'Ajuntament optés per mantenir la ubicació però va limitar el projecte a un pàrquing de 238 places públiques en el solar de titularitat municipal on actualment hi havia una zona blava a cel obert, amb accés des de l'avinguda Catalunya, i va abandonar el projecte de remodelació urbanística previ. El seu cost, reduït a 2,1 MEUR, va passar a dependre del Fons Estatal d'Inversió Local.

Protestes contra les contribucions

Prop de 300 veïns dels 1.467 afectats es van negar a pagar a final de novembre del 2008 les contribucions especials, d'entre 1.000 i 2.500 euros, establertes per l'Ajuntament per la millora de l'antiga N-II, i amb el suport de la Federació de l'Associació de Veïns de Tàrrega i d'associacions d'alguns dels carrers afectats van presentar uns 260 recursos de reposició.

La seva proposta era que els 2,7 MEUR de les contribucions fossin aportats per les diferents administracions, en considerar injust pagar per una via que empraria tota la ciutat i no només els residents dels carrers pròxims. Alguns veïns estaven disposats a anar al contenciós administratiu.

S'inicien les obres

Durant el mes de juny una trentena d'empreses pugnen per fer-se càrrec del projecte. El concurs es resol a favor de Dragados S.A., que va començar les obres el 7 d'octubre de 2008 en el primer tram, comprès entre la plaça El·líptica i la cruïlla amb avinguda de Balaguer. L'alcalde, Joan Amézega, de l'Agrupació Independents Progressistes Nacionalistes (AIPN), va qualificar l'obra com la més important de la ciutat en la història moderna. Dragados S.A. va instal·lar una oficina i un número telefònic d'atenció al ciutadà per atendre les possibles queixes i per informar de les desviacions de trànsit per motiu de les obres.

El calendari definitiu d'obres preveu la remodelació del vial en cinc trams i el seu acabament, l'octubre del 2010. El nou aparcament previst es licitarà i s'executarà durant l'any 2009.

JRMR

Més informació:

www.ajtarrega.es
www.infotarrega.com

MILLORA URBANA DE LES ESCODINES (MANRESA) 72

El barri de les Escodines de Manresa ha estat objecte, durant els darrers anys, de diversos instruments de planificació per part de l'Ajuntament de Manresa. El projecte de millora urbana de la via Sant Ignasi i del carrer Montserrat al barri de les Escodines, emmarcat parcialment al Pla de barris del nucli antic, projecta l'edificació d'habitatges de protecció oficial, la creació d'un aparcament i la millora la connectivitat i mobilitat amb la construcció d'una passarel·la per sobre de la via de Sant Ignasi. Bona part d'aquests treballs es duran a terme durant el 2009.

Les Escodines és un barri de Manresa del qual es té constància des del segle XI, que es troba situat al sud-est del centre històric, entre el torrent de Sant Ignasi i el riu Cardener. La part antiga la formen tres carrers situats sobre l'antic camí ral a Barcelona: les Escodines, Sant Bartomeu i Santa Clara.

El sector antic de les Escodines manté una identitat molt arrelada, amb un paisatge característic, format per balmes i construccions tradicionals sobre la roca. A partir dels anys setanta, el barri va créixer en direcció a la Balconada i la Sagrada Família, i es va crear un sector nou amb una morfologia urbana i unes característiques socials molt diferents de les del sector antic, del qual es troba separat pel barranc de les Saleses, que en dificulta la connexió.

Tot i que al conjunt del barri hi ha més de 5.000 habitants, només un miler viuen al sector antic, on el percentatge de població immigrada d'origen extracomunitari (bàsicament magrebins) supera el 40%. Encara que la mitjana d'edat és inferior als 40 anys, el percentatge de població major de 65 anys hi és superior a la mitjana de la ciutat (18%).

El barri pateix una forta degradació física, amb edificis en mal estat, habitatges i locals desocupats, esfondraments ocasionals, bosses de marginalitat i símptomes de fractura social. Actualment gairebé la meitat del habitatges i el 80% dels locals de planta baixa estan buits.

Plans de revitalització del nucli antic

El Pla integral de revitalització del nucli antic de Manresa (PIRNA) va ser aprovat per l'Ajuntament el 2001, amb l'objectiu d'aconseguir la revitalització d'aquest sector de la ciutat i millorar la qualitat de vida dels seus habitants. L'any 2003 es va redactar el Pla especial de les Escodines.

El sector de les Escodines fou inclòs el 2004 en la primera convocatòria de la Llei de Barris [2004:113] de la Generalitat, que destinava un ajut de 8,3 MEUR per a una sèrie d'actuacions encaixades en el marc del PIRNA, que afectaven tot el nucli antic de Manresa.

El projecte de millora urbana de la via de Sant Ignasi i carrer Montserrat dins del barri de les Escodines s'englobava dins el PIRNA i el Programa de la Llei de barris. A partir del 2005 es van dur a terme els treballs d'adquisició de terrenys, expropiacions i inici dels enderrocs, així com la preparació del sòl. Aquests treballs s'incloïen al Pla de barris, i tenien una subvenció de la Generalitat de 579.470 €.

A començament del 2007 es va aprovar un pla de xoc de les Escodines, elaborat conjuntament per l'Associació de Veïns de les Escodines (AVE) i l'Ajuntament de Manresa i destinat a donar coherència i una visió de conjunt a totes les accions previstes per revitalitzar el barri i transformar-ne l'estat físic i la imatge. El pla era un compendi de les accions descrites al Pla d'actuació municipal (PAM) i al PIRNA, amb una concreció més rigorosa de calendari, al qual s'havien incorporat contribucions del veïnat en matèria de seguretat en les obres i coordinació de les accions.

A mitjan mes de maig del 2008 es presentaven a la fira ExpoBages els principals projectes del Pla estratègic Manresa (PEM) 2015, entre els quals destacava el nou sector de les Escodines amb una nova passarel·la. El PEM recollia per a la zona els postulats del PIRNA i del Pla de barris.

S'inicien les obres al sector de les Escodines

A començament de febrer del 2008 es va enderrocar un edifici al carrer de Sant Marc que possibilitava que el Pont Vell fos visible des del carrer Codinella. L'enderroc d'aquesta finca s'emmarcava en el projecte de renovació de la façana sud de Manresa, que s'havia iniciat l'estiu anterior amb l'enderrocament de diversos edificis de la falda del puig Cardener.

El 28 de maig es van iniciar les obres de renovació urbana del barri de les Escodines, actuació promoguda per l'Ajuntament de Manresa a través de la societat municipal FORUM SA. La col·locació de la primera pedra va tenir la presència del subdirector general de Promoció de l'Habitatge de la Generalitat de Catalunya, Antoni Teignier, de l'alcalde de Manresa, Josep Camprubí, i dels regidors d'Urbanisme, Àngels Mas, i de Rehabilitació i Habitatge, tots ells del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), així com del gerent del FORUM, Francesc Carné.

Els treballs incloïen la construcció de 108 habitatges (58 de lloguer de règim protegit, 31 de venda a preu concertat i 19 de venda de renda lliure), d'un aparcament soterrat i d'una passarel·la que connectava el barri amb el nucli antic. El projecte era l'actuació de més volum que afrontava FORUM des de la seva creació l'any 1994, amb una inversió de 20 MEUR, i un termini de finalització de 24 mesos. L'actuació havia de permetre revitalitzar aquest sector del nucli antic com a espai urbà i culminar un procés de gestió de sòl que s'havia allargat durant vuit anys, segons explicava Àngels Mas.

Les institucions destacaven el gran esforç realitzat en la gestió del sòl, amb l'adquisició de 39 finques i el reallotjament dels respectius residents i activitats econòmiques. L'alcalde, Josep Camprubí, va remarcar que l'actuació a les Escodines era l'obra més important de regeneració endegada al nucli antic, mentre que avisava els constructors per tal que els terminis fossin respectats, i demanava als veïns comprensió mentre duressin les obres.

Josep Lluís Martínez, president de l'AVE, va afirmar que els veïns feia més de 25 anys que reclamaven les millores previstes, a la vegada que es queixava que el

Renovació urbana a les Escodines. Foto Josep Ramon Mòdol

projecte ja duïa dos anys de retard sobre les previsions inicials, tot i mostrar-se d'acord amb bona part del projecte i valorar positivament el seu respecte pel medi ambient.

Martínez va formular una sèrie de reclamacions per pal·liar la fragilitat social que presentava el barri, entre les quals destacava la petició que els inquilins dels nous habitatges es distribuïssin de forma equilibrada entre totes les franges d'edat, estatus socials i procedència, i que els veïns tinguessin un accés preferent i econòmic a les places del nou aparcament. L'AVE tenia una llista de veïns interessats en els nous pisos i places d'aparcament.

Pel que feia als quatre locals comercials previstos als baixos dels nous habitatges, Martínez dubtava que acabessin tenint activitat, atès que al llarg dels darrers anys s'havien tancat una setantena de locals al barri.

Es projecta un nou aparcament

L'inici de l'actuació de renovació urbana del sector de les Escodines suposava el tancament de l'aparcament situat al solar ubicat entre el carrer Montserrat i la via de Sant Ignasi. Com a alternativa, es va habilitar un espai a l'interior del recinte de Fàbrica Nova amb capacitat per a una quarantena de vehicles, i una zona situada al passeig del Riu, amb una capacitat aproximada de seixanta places.

El projecte del sector de les Escodines preveia crear un pàrquing soterrat de 219 places, que a més de cobrir les necessitats dels edificis nous que es preveien construir, també havia de donar servei al barri. Es preveia que l'aparcament, que havia de ser gestionat per FORUM, adoptés el sistema de rotació, de manera que pogués ser utilitzat tant pels veïns (mitjançant abonaments), com els comerciants i la resta d'usuaris que hi volguessin aparcar. Atès l'estat dels edificis veïns i les característiques del terreny, es va escollir un sistema de perforació especialment dissenyat per a limitar al màxim les vibracions que poguessin afectar els immobles propers, fet que encaria les obres.

Reclamacions veïnals

Al juliol l'AVE va mostrar la seva preocupació perquè es feia servir una piconadora en unes obres vora la plaça Sant Ignasi, davant el temor que es reproduís l'esfondrament del número 16 del carrer de les Escodines, que tingué lloc el març del 2006. Des de l'associació es recordava que l'estudi encarregat llavors a l'arquitecte César Díaz, de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), desaconsellava l'ús d'aquests mecanismes de perforació a la zona, i demanava que es fessin servir sistemes més segurs, com el que es projectava per a la construcció del nou aparcament.

Des del consistori es va assegurar que es tractava d'una obra de curta durada i s'afirmava que el terreny permetia l'ús de la piconadora, tal com recollia el projecte constructiu, a la vegada posava els tècnics municipals a disposició dels veïns.

Per a Martínez, president de l'AVE, la situació era una mostra més de manca de sensibilitat davant l'opinió veïnal, i posava com a exemple les obres a l'Hospital de Sant Joan de Déu i les del carrer de la Barceloneta, que també havien enfrontat veïns i Ajuntament.

A començament de desembre, l'AVE va fer pública la seva valoració negativa del PIRNA, assegurant que el pla no havia capgirat la situació de segregació que estigmatitzava el barri. L'entitat veïnal considerava que l'impacte del PIRNA sobre el sector vell de les Escodines era insuficient i lent, i provocava inversió especulativa, una escassa rehabilitació d'habitatges, la concentració de persones immigrants, l'expulsió de residents i tenia una incidència nul·la en la creació d'activitat econòmica.

Polèmica del club

Durant el mes d'agost, la possibilitat que s'obrís un prostíbul en un local del carrer Oms i Prat, per al qual la societat Serveis d'Hostaleria Villandreví havia demanat llicència municipal d'activitat a l'Ajuntament, es va trobar amb el rebuig dels veïns. Maria Obradors, membre de la comissió contrària a l'obertura del club, afirmava que no era

una activitat idònia en una zona on hi ha un col·legi, i temia que s'hi produïssin sorolls i aldarulls que afectessin la qualitat de vida del barri. També va manifestar que no dubtarien a manifestar-se si finalment la societat obtenia la llicència. El consistori manresà també era contrari a la implantació, en un conflicte que s'allargava des de feia tres anys i durant el qual l'empresa havia obtingut dues victòries legals al jutjat.

Davant la reiterada negativa del consistori, l'empresa va tornar a presentar un tercer contenciós administratiu en el qual a més de demanar altre cop la llicència, reclamava 1 MEUR a l'Ajuntament en concepte de danys i perjudicis. Paral·lelament, va denunciar, davant de l'Ajuntament, els veïns que protestaven contra el prostíbul mitjançant pancartes penjades en balcons i finestres, al·legant que l'ordenança municipal de convivència ciutadana prohibia expressament penjar roba al carrer. El consistori va procedir a la retirada de pancartes a començament de novembre.

Modificacions en els calendaris del projectes

A final de setembre el consistori preveia demanar una pròrroga de dos anys del Pla de barris, que finalitzava el 2008, perquè només s'havia desenvolupat en un 75%. Àngels Mas justificava el retard per la dificultat de gestionar el conjunt d'inversions. Bona part de les tasques que quedaven pendents se centraven en l'adequació de la façana sud de Manresa, on restava pendent la reurbanització del passeig del Riu i la construcció d'una nova rotonda d'entrada a la ciutat.

A l'octubre el consistori va anunciar que la nova passarel·la que havia d'unir el barri de les Escodines amb el nucli antic per sobre de la via de Sant Ignasi no seria una realitat fins al segon trimestre del 2010.

A principi de novembre, l'Ajuntament va signar un conveni de col·laboració amb el Ministeri d'Habitatge (MH) i el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) per al desenvolupament urbanístic del sector de les Escodines. L'acord establia per a la zona la consideració d'àrea d'urbanització prioritària i preveia la construcció de 50 habitatges de protecció oficial, concepte pel qual l'Estat aportaria 229.500 € i la Generalitat 850.884.

A final de novembre, l'AVE havia reaccionat mostrant comprensió davant la decisió de l'Ajuntament de posposar més enllà del 2010 la construcció d'una escala mecànica o un elevador a la baixada dels Drets, que permetés un accés més fàcil entre les Escodines i el centre urbà. El projecte, una de les demandes històriques del barri, s'exclo-ïa així de les actuacions previstes al Pla de barris.

L'Ajuntament de Manresa va anunciar a final de desembre que la ciutat disposaria d'uns 13 MEUR d'inversions del Fons Estatal d'Inversió Local, amb els quals pensava efectuar 28 actuacions, entre les quals hi havia la construcció de la nova passarel·la (que s'avançava al 2009) i la millora dels accessos al Casal de lesEscodines, obres que suposaven uns 1,5 MEUR d'inversió.

JRMR

Més informació

www.ajmanresa.cat

73 MILLORA URBANA DE VALLCARCA I EL COLL (BARCELONA)

La millora urbana dels barris del nord del districte de Gràcia avança a ritmes diferents. A Vallcarca s'aprova un pla de millora urbana i s'enllesteixen els habitatges que serviran per reallotjar els afectats per les expropiacions realitzades per ampliar l'avinguda de Vallcarca. El projecte, però, no convenç molts veïns, que en denuncien la lentitud i la manca de concreció dels terminis, així com un suposat tracte de favor de l'Ajuntament a les empreses immobiliàries. Per la seva banda, al barri del Coll es comencen a desenvolupar algunes de les accions previstes al projecte d'intervenció integral del barri, al qual l'any 2007 s'havia concedit una ajuda de la Llei de barris.

Antecedents | 2007: 94

Vallcarca és un barri de Barcelona que forma part del districte de Gràcia. Situat entre el turó del Putget i el del Coll, s'estructura a l'entorn de l'avinguda de Vallcarca (anomenada avinguda de l'Hospital Militar fins a l'any 2006) i del carrer Esteve Terrades i s'estén des de la PLAÇA DE LESSEPS [2004:109] fins a la d'Alfonso Comín. Tot i que l'any 1976 el Pla general metropolità (PGM) ja va formular una primera proposta de reforma urbana d'aquesta zona, el projecte no es va arribar a concretar fins que l'any 2002 es va aprovar una modificació d'aquest mateix pla per l'àmbit de l'avinguda de l'Hospital Militar-Farigola que preveia convertir l'eix central del barri en un gran passeig amb habitatges nous, serveis públics i zones verdes. Per fer-ho calia eixamplar la via en el tram entre Lesseps i el viaducte de Vallcarca demolint diversos immobles, per la qual cosa, entre els anys 2002 i el 2008, l'Ajuntament va haver de fer front a diversos contenciosos per l'expropiació de les finques afectades. Paral·lelament, el consistori va iniciar l'elaboració d'un pla de millora urbana (PMU) del barri i va començar, l'any 2007, la construcció de nous habitatges a la mateixa avinguda per a reallotjar els expropiats.

El barri del Coll, limítrof amb el de Vallcarca pel seu extrem sud, està situat a uns 300 m sobre el nivell del mar, a l'extrem nord-oriental del districte de Gràcia. S'estén al peu del turó del mateix nom, a ambdós cantons del curs alt de l'antiga riera de la Farigola. Es tracta d'un barri de forts pendents, que té l'avinguda de la Mare de Déu del Coll com a principal eix vertebrador i que està envoltat pel parc de la Creueta del Coll, el parc del Carmel i el parc Güell. El juliol de 2007 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va concedir al Projecte d'Intervenció Integral al barri del Coll una ajuda en el marc de la LLEI DE MILLORA DE BARRIS [63]. Amb un pressupost total de 15,7 MEUR, aquest pla es proposava adequar el teixit urbà deteriorat i dotar-lo de nous espais de relació, alhora que millorar la connectivitat i accessibilitat per fomentar rehabilitació residencial i la cohesió social. Es preveia que s'havia d'executar al llarg dels 5 anys posteriors.

Llum verd al PMU del barri de Vallcarca

A final de setembre, l'Ajuntament va enllestir el PMU del barri de Vallcarca, que a començament de desembre va rebre l'aprovació del districte de Gràcia i de la Comissió d'Urbanisme de Barcelona. El Pla ordenava el sector delimitat per l'avinguda Vallcarca, el viaducte de Vallcarca, la plaça de Mons i els carrers de la Farigola, Cambrils i Gustavo Bécquer, i conservava els límits d'edificabilitat previstos en la modificació del planejament de la zona que es va aprovar el 2002. Això significava més de 3.500 m² d'habitatge de nova construcció distribuïts en cinc edificis, tant de renda lliure com socials, d'altures que oscil·laven entre la planta baixa més un pis, a la planta baixa més quatre pisos. En un dels extrems del sector, el del triangle entre l'avinguda i els carrers de Cambrils i Farigola, es preveia aixecar un sisè bloc de planta baixa més tres i planta baixa més cinc, destinat exclusivament a la promoció pública. Es preveia la creació de zones verdes a l'entorn de les noves edificacions i l'obertura d'un vial per connectar aquesta nova àrea residencial amb els jardins de Maria Baldó, situats al vessant sud del turó del Coll. Perpendicular a aquest vial se'n projectava un altre de més ample per connectar amb la zona nord de Vallcarca i que tindria finalment un pendent més suau – d'entre el 8 i el 12%– del que es preveia en la modificació del PGM de 2002. Aquest canvi permetria mantenir la boca de l'estació de metro de Vallcarca (L4) del costat Besòs, que en la versió del 2002 desapareixia.

Una reforma polèmica

Tot i que a final de l'any 2008 es van acabar les obres d'un bloc de 40 habitatges

Actuació proposada en el marc del Programa de barris. Foto Arxiu Territori

Habitatges afectats per les expropiacions a Vallcarca. Foto Arxiu Territori

situat entre l'avinguda de Vallcarca i la de la República Argentina que serviria per reallotjar els desallotjats per les expropiacions del sector del carrer Farigola, l'operació de millora urbana continuava generant el descontentament d'alguns veïns, que entenien que el PMU seguia sense concretar els terminis d'execució de les obres previstes, amb la qual cosa es contribuïa a la continuïtat del procés de degradació del barri. Els veïns denunciaven, a més, que les compensacions econòmiques que els oferia l'Ajuntament eren insuficients i que s'estava produint un tracte de favor del consistori envers les empreses immobiliàries. En aquest sentit, a mitjan octubre, la plataforma veïnal Salvem Vallcarca va denunciar que l'Ajuntament havia expropiat la finca situada al número 7-23 del carrer Gustavo Bécquer, propietat de l'empresa Marial S.A. (filial de Núñez y Navarro), per un import quatre vegades superior al que l'empresa havia pagat per la parcel·la l'agost del 2003. L'Ajuntament, però, va adduir que el preu d'expropiació l'havia fixat el Jurat d'Expropiació de Catalunya, un organisme que depèn del Departament de Governació, i que ho havia fet en aplicació de la normativa vigent.

D'altra banda, a final d'octubre es va produir el desallotjament de l'Ateneu Popular de Vallcarca, que havia de ser derruït per la construcció d'un nou vial que comunicaria l'avinguda de Vallcarca amb la de la República Argentina. La desocupació va acabar amb enfrontaments entre la guàrdia urbana i el col·lectiu okupa que havia gestionat aquest espai durant dotze anys.

La millora urbana del Coll avança

A la primeria d'abril, l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, i el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, van signar el conveni pel qual es destinaven 15,7 MEUR al barri del Coll en virtut de la Llei de barris. Uns dies més tard, es va constituir la comissió de seguiment veïnal del Pla de millora i es va presentar el Pla d'intervenció integral del barri en dues sessions que van tenir lloc els mesos de maig i juny.

Un dels projectes prioritaris durant el 2008 va ser la instal·lació de dos trams d'escales mecàniques als carrers de Móra la Nova i Jaume Cabrera, que es va aprovar a final de març. Atesa l'amplada dels carrers, finalment es va optar per instal·lar una única escala de dues direccions (pujada i baixada), que seria la primera d'aquestes característiques de la ciutat de Barcelona. El pressupost del projecte era de 3,85 MEUR i l'Ajuntament estimava que el sistema d'escales reversibles suposava un estalvi de més d'un 50% respecte a la instal·lació de dues escales.

A començament de juny es va acabar la restauració de la finca San Salvador, una residència d'estiu d'estil modernista construïda l'any 1909 i obra de l'arquitecte Josep Maria Jujol. Aquesta restauració, que havia començat l'any 2006 i que va executar l'Institut del Paisatge Urbà i la Qualitat de Vida, s'emmarcava dins els propòsits d'aconseguir dotar el barri de més equipaments. Concretament es preveia que la instal·lació serviria com a espai de divulgació i foment del patrimoni històric i potenciador d'itineraris culturals per al Coll i que acolliria una mostra sobre l'obra de Jujol, així com la seu del Taller d'Història de Gràcia.

D'altra banda, a mitjan juny, l'ajuntament, amb els vots del Partit Socialista de Catalunya (PSC) i d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), va aprovar una proposta de modificació del PGM per a la remodelació i millora de l'àmbit del Portell que afectava 41.825 m^2 entre els carrers del Torrent del Remei, Pau Ferran, Tirso, Portell i Riu de la Plata. Els objectius de la modificació eren l'ordenació del sostre residencial per tal de resoldre els teixits edificatoris inacabats o

Una imatge del barri del Coll. Foto Arxiu Territori

els teixits edificatoris a substituir (cosa que suposava enderrocar vint habitatges però mantenir el 94% de les parcel·les existents), millorar l'estructura viària interna i construir nous equipaments, encara per concretar.

De cara al 2009, a Vallcarca s'esperava que continuessin les negociacions amb els veïns i les expropiacions, així com la demolició dels primers edificis expropiats. També es preveia la inauguració de la plaça Lesseps durant el primer trimestre de l'any. Al Coll, s'esperava que es continuessin desenvolupant els projectes inclosos al Programa de barris. Per al 2009, es preveia culminar els treballs d'instal·lació de les escales mecàniques, la renovació dels carrers Funosa-Llusà-Pineda, la urbanització de la plaça de la Laguna de Lanao i l'obertura del centre cívic del Coll de l'edifici de l'antiga editorial Bruguera.

MSM

Més informació

avvbarri-coll.blogspot.com
www.bcn.es/paisatgeurba/
www10.gencat.net/ptop
w3.bcn.es/fitxers/gracia/lleibarrisgracia.688.pdf

MILLORA URBANA DEL BARRI VELL I L'EIXAMPLE DE TREMP 74

El juliol del 2008 la Generalitat aprova, dins la cinquena convocatòria de la Llei de barris, el projecte de millora urbana del barri vell i l'eixample de Tremp, que ha de permetre millorar-ne la imatge urbana, condicionar-ne l'espai públic, impulsar-hi l'activitat comercial i turística i construir-hi nous equipaments culturals i socials. La inversió de projecte, que finalitza el 2012, puja a 6,28 MEUR, aportats a parts iguals per la Generalitat i l'Ajuntament. Tremp és la primera ciutat de l'àmbit de l'Alt Pirineu i Aran que rep aquestes ajudes.

La vila de Tremp és seu de la Delegació del Govern a l'Alt Pirineu i Aran, cap de partit judicial i capital comarcal del Pallars Jussà. La població municipal el 2008 és de 6.190 habitants, dels quals gairebé el 90% es concentren a la ciutat. De la resta de nuclis que formen el municipi, un total de 27, només supera el centenar d'habitants l'Entitat Municipal Descentralitzada (EMD) de Vilamitjana.

El nucli principal es troba ben connectat per la carretera C-13 que l'uneix amb Lleida i el Pallars Sobirà (eix del Pallars), i disposa d'estació de la línia de FERROCARRIL LLEIDA-LA POBLA DE SEGUR [2006:72].

El nucli antic de Tremp conserva les característiques morfològiques d'una ciutat medieval envoltada de muralles, i està format per carrers comprimits i estrets. A la zona delimitada al Pla de barris s'hi compten 1.103 habitants, dels quals més del 21% superen els 65 anys. El percentatge de població extracomunitària és del 16,1%.[1]

Tremp es presenta a la convocatòria del Pla de barris

El dia 22 de febrer de 2008 es va publicar al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) la resolució del conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal, que obria de nou el Programa de MILLORA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL. 5ª CONVOCATÒRIA DEL PROGRAMA [63].

La millora urbana del barri vell i l'eixample de Tremp estava, a principi de maig, entre els 57 municipis i 58 projectes presentats al DPTOP. El pressupost conjunt d'aquesta convocatòria era de 198 MEUR, aportats a part iguals per la Generalitat de Catalunya i els ajuntaments sol·licitants. Amb aquesta convocatòria, la inversió global dels cinc anys de programa se situava entorn dels 990 MEUR, distribuïts en més de noranta barris, i amb gairebé un milió de habitants afectats.

En les anteriors convocatòries del programa, la Generalitat havia escollit sis projectes de la demarcació de Lleida. Amb tot, cap dels quatre municipis (Bassella, Castell de Mur, Coll de Nargó i el Pont de Suert) de l'àmbit de l'Alt Pirineu i Aran que havien demanat l'ajut anteriorment havien resultat escollits. L'Ajuntament de Tremp no s'havia presentat a cap d'aquestes convocatòries.

Els quatre programes precedents havien deixat 65,7 MEUR d'inversions a la demarcació de Lleida.

Projecte de millora del barri antic i l'eixample de Tremp

El projecte presentat per l'Ajuntament de Tremp incloïa l'adequació del barri antic, del passeig de la rambla Doctor Pearson, de part de l'avinguda Espanya, i la segona fase de la plaça Catalunya. L'àmbit d'actuació ocupava unes 7 ha.

Es tractava d'una zona amb una població força envellida, lloc de residència de la nova immigració, i tot i els esforços previs del consistori, amb un evident perill de degradació física del parc d'habitatges, molts dels quals no dispoaven d'ascensors (concretament, el 67% dels edificis de quatre plantes o més), i necessitaven reformes exteriors. Un altre factor que preocupava el consistori era la gran presència de solars buits a l'àrea, fet pel qual se'n volia dur a terme un registre.

Un dels objectius principals del projecte era millorar la imatge urbana de la ciutat amb intervencions en façanes i cobertes deteriorades, en el condicionament de l'espai públic (zona de prioritat de vianants a la plaça Princesa Sofia i nova zona verda a la plaça Catalunya) i en millores en els accessos per evitar barreres arquitectòniques, sempre fent, amés, un èmfasi especial en els edificis públics.

En segon lloc, es preveia donar un impuls important a l'activitat comercial i turística,

Rambla Doctor Pearson. Foto Josep Ramon Mòdol

Detall del barri vell. Foto Josep Ramon Mòdol

amb l'arranjament dels locals comercials buits, programes de dinamització i promoció del comerç, ajudes als nous emprenedors i posada en valor dels productes locals.

Finalment, es volia millorar el nivell d'equipaments culturals i socials de qualitat necessaris per elevar el nivell de qualitat de vida dels veïns. La reconstrucció del Teatre de la Lira n'era el principal exponent, amb un pressupost de 4,4 MEUR, el més elevat del projecte. També calia destacar les actuacions previstes de foment de la sostenibilitat, com ara la instal·lació de plaques solars al nou teatre i a la biblioteca, la utilització de bombetes de baix consum en l'enllumenat públic i la reforma de set punts de recollida de residus.

Les actuacions més importants se centraven en l'enderroc i reconstrucció de l'esmentat teatre, la peatonalització de la plaça Princesa Sofia, la substitució de la xarxa de clavegueram a la rambla del Doctor Pearson, el soterrament de les xarxes de serveis aeris (electricitat i telefonia), la dotació d'un nou espai públic amb arbrat a la plaça Catalunya, el programa de dinamització comercial, i el foment, amb ajudes directes als propietaris, de la instal·lació d'ascensors i la realització d'obres de millora de façanes i cobertes als edificis de la zona afectada.

En l'àmbit social, destacava la creació d'un nou punt d'assessorament i informació a la dona al Teatre de la Lira per tal d'atendre les demandes i necessitats de les dones de l'àrea, a nivell social, cultural, de convivència i econòmic. En aquest sentit, a Tremp ja hi havia en funcionament un servei d'informació i atenció a la dona (SIAD), sorgit del Pla local de polítiques de dones de Tremp del 2006. Dins el Pla de participació ciutadana, es preveia constituir una comissió de seguiment encarregada del seguiment i dinamització del projecte i que actuava com a fòrum de foment de la participació ciutadana. També es va preveure un programa per promocionar la ciutat fora de la comarca.

El pressupost del projecte era de 6.324.550 euros, mentre que l'aportació de la Generalitat pujava a 3.162.275 euros, el 50% del total. El projecte fou redactat per Valeri Consultors Associats S.R.L. (VCA) i l'equip redactor va estar integrat per les arquitectes Natàlia Bellés i Cristina de León.

El projecte de Tremp és escollit

Joaquim Nadal va informar a començament de juliol del 2008 el consell executiu de la resolució dels ajuts previstos a la cinquena convocatòria de la Llei de millora de barris, àrees urbanes i viles que requerien una atenció especial. Entre els 22 projectes escollits hi havia el de Tremp, el primer de l'àmbit de l'Alt Pirineu i Aran a rebre aquest tipus d'ajudes. Els barris que havien rebut les ajudes més importants (vuit projectes de més de 10 MEUR d'inversió) es trobaven tots a la demarcació barcelonina, que acaparava més del 80% del pressupost total. El pressupost finalment aprovat fou de 6.278.550 euros, en no aprovar-se la realització del registre de solars buits, valorat en 46.000 euros.

Reaccions i primeres iniciatives

L'alcalde de Tremp, Víctor Orrit, considerava que aquestes ajudes havien de permetre que la ciutat afrontés el futur amb més garanties, a la vegada que destacava que ajudarien a pal·liar els dèficits existents en la zona antiga de la ciutat. Respecte als projectes als quals es destinaran les ajudes, Orrit va explicar que es pensava treballar en projectes d'obra pública i en altres de caràcter social que tenien com a objectiu que no es formessin guetos marginals i que fomentessin el dinamisme comercial en la part antiga de Tremp, a fi de fer-la més habitable i accessible per a la gent gran.

L'alcalde va destacar com a obra més emblemàtica la construcció d'un edifici polivalent a l'actual Teatre la Lira, on s'ubicarien dependències municipals com un teatre, una sala de cinema, l'auditori o l'escola de música, entre altres. Des del consistori es destacava que la reconstrucció del teatre avançaria el seu calendari d'obres, atès que durant el 2008 ja se'n va fer l'enderrocament. Orrit va explicar que també estava previst modernitzar el passeig de la

rambla del Doctor Pearson i unir-la amb el passeig Pompeu Fabra.

Des de VCA es lamentava que finalment s'hagués desistit d'incloure entre les activitats que es volien desenvolupar la creació del registre de solars.

El novembre del 2008 l'Ajuntament de Tremp va aprovar l'Avanç del POUM DE TREMP [123], que ja recollia que la ciutat havia rebut la dotació econòmica corresponent a la Llei de barris per a la renovació del nucli històric, i posposava per a posteriors modificacions del document el fet de recollir les actuacions per desenvolupar susceptibles de veure's reflectides al planejament.

Durant el 2009 es preveia implementar els ajuts per a l'instal·lació d'ascensors i la rehabilitació de façanes, a més de començar les obres de construcció del Teatre de la Lira, de reordenar la plaça Princesa Sofia i de millorar l'accessibilitat als edificis públics.

JRMR

Més informació

www.ajuntamentdetremp.cat

1 Aquest percentatge es va calcular segons les dades oficials del Cens de Població i Habitatge del 2001. Dades recents de l'Ajuntament situen la població extracomunitària a l'àrea entorn del 30%.

75 MILLORA URBANA DEL CARMEL (BARCELONA)

S'avança en les modificacions puntuals del planejament urbanístic vigent en el districte d'Horta i Guinardó. Després de mesos de negociacions i canvis substancials, el govern municipal i ERC aproven inicialment el mes de juliol, la modificació del Pla general metropolità (PGM) de l'àmbit del Carmel i els entorns. La proposta preveu 14 sectors de millora urbana –3 s'executaran pel sistema d'expropiació– i 21 actuacions aïllades. Es crearan nous habitatges, equipaments, espais públics i zones verdes. A final d'any es tanca el període d'exposició pública i al·legacions amb preocupació veïnal.

Antecedents | 2006:98

El barri barceloní del Carmel, i els veïns de la Teixonera i la Clota, al districte d'Horta-Guinardó, són un continu urbà densament ocupat que s'estén sobre diversos turons al peu de la serra de Collserola, on viuen unes 60.000 persones.

L'any 2002 l'empresa pública de la Generalitat GISA (Gestió d'Infrastructures, SAU), encarregada de coordinar l'execució de les obres del metro a Barcelona, 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. Les obres van ser adjudicades a una unió temporal d'empreses (UTE), formada per FCC, Copisa i Comsa, que al seu torn van subcontractar algunes feines a altres empreses. 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. La previsió era, llavors, que les obres estiguessin enllestides el primer semestre del 2006 amb un cost de 94 MEUR.

L'ESFONDRAMENT DEL CARMEL [2005:99] el mes de gener del 2005 va aturar les obres subterrànies de prolongació de la línia 5. El sinistre, conegut popularment com el Forat del Carmel, no va ocasionar cap víctima mortal però va obligar a desallotjar preventivament 1.276 persones de les quals 249 van perdre defintivament els seus habitatges, i es va generar una gran alarma social. El succés va esdevenir una de les crisis 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 del 2006, tots els afectats directes i indirectes havien cobrat les indemnitzacions i havien pogut tornar als seus habitatges, o havien estat reallotjats.

L'Ajuntament de Barcelona va constituir l'Agència de Promoció del Carmel i Entorns, SA a final d'octubre del 2005, amb cofinançament del Ministeri de l'Habitatge i del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH). La nova Agència va nèixer per aplicar el Programa d'intervenció integral d'actuacions de millora urbanística al barri del Carmel i els entorns, àmbit declarat poc temps abans com a àrea extraordinària de rehabilitació integral (AERI) per la Generalitat. L'Agència gestiona també els ajuts previstos en el PROGRAMA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL [63], conegut com a Llei de barris, per al nucli antic d'Horta. La inversió total prevista per al període 2006-2011 és de prop de 60 MEUR, destinats tant a rehabilitació d'habitatges com a millores urbanístiques a l'espai públic.

Durant el període 2005-2007 es van executar diferents actuacions de reforma de l'espai públic –s'aprovà el projecte d'una nova plaça a la zona de l'esfondrament–, es van iniciar setanta-cinc expedients de rehabilitació, es va atendre i informar gairebé uns cinc mil veïns i s'avançà en la modificació del planejament urbanístic de la zona. A final de l'any 2008 estaven pràcticament finalitzades les obres de rehabilitació dels 39 edificis de la zona d'actuació especial (ZAE), a més dels 22 que ja havia gestionat GISA. La suma d'aquestes actuacions de rehabilitació, fins al 31 de desembre de 2008, era de 479 edificis, que comprenen 5.157 habitatges, és a dir, el 17% d'edificis i el 26% d'habitatges del total del parc immobiliari de l'AERI. Paral·lelament, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va reenpendre les obres del metro del Carmel.

Paral·lelament, i arran dels fets del Carmel, l'Ajuntament de Barcelona va impulsar amb caràcter d'urgència un procés de revisió del planejament vigent i un programa de nou planejament derivat per programar noves actuacions en matèria d'espais lliures, equipaments, estructura viària i aparcaments, millora dels recorreguts per a vianants i obtenció de sòl per a habitatge protegit. Amb aquesta finalitat es van dividir els barris en tres àmbits de planejament: el Carmel i els entorns, la Vall d'Hebron i els Tres Turons. Per a cada un es va iniciar la tramitació de la Modificació puntual del Pla general metropolità (MPGM) corresponent i la redacció de diversos plans de millora urbana (PMU) i plans especials urbanístics (PEU) que desenvolupen les previsions de les actuacions. Durant el 2008, la majoria d'aquestes figures de planejament derivat es van aprovar definitivament i calia esperar-ne l'execució a partir del 2009.

Aprovació definiva dels PMU de la Teixonera i la Clota

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 –que havia estat aprovada definitivament l'any 2005.

El barri de la Teixonera esta dividit en dos sectors segons el planejament vigent: el PMU Teixonera 1, aprovat definitivament l'any 2006, i el PMU Teixonera 2, que a final del 2008 encara no havia estat aprovat definitivament. Ambdós abracen una superfície de prop de 5 ha delimitades pels carrers Trueba, Segur, Cortada, Coll i Alentorn i el passeig de la Vall d'Hebron. Ambdós instruments aborden la remodelació urbana, l'objectiu principal del qual és donar resposta a les necessitats d'habitatge públic de protecció al barri. Preveuen, entre altres actuacions, el trasllat de l'actual mercat de la Vall d'Hebron a la llosa de les cotxeres del metro, situada tot seguit, que és un equipament municipal de barri de 700 m^2. Respecte de l'edificació residencial, és previst un grup d'habitatges de po-

ca alçada, que donaran al carrer Trueba, i una dotació d'habitatge protegit. 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.

Pel que fa al BARRI DE LA CLOTA [2007:86], la modificació del PGM divideix el barri també en dos sectors objecte de planejament derivat: n'hi ha un, el PMU del sector la Clota Conservació –aprovat definitvament el 30 de maig de 2008–, que és fonamentalment un pla de preservació d'una morfologia urbana molt singular. L'objectiu 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 millora de la 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 m^2 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 m^2 de sostre– i també la proposta d'un nou marc normatiu que permeti substituir i millorar les edificacions existents que cal conservar.

L'altre sector, el PMU de la Clota Reordenació –aprovat definitvament el 29 de febrer–, 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 m^2, 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. Per ubicar el sostre terciari està prevista la construcció d'un edifici 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 m^2.

Aprovació inicial de la MPGM del Carmel i els entorns

El govern municipal va presentar la proposta de MPGM de l'àmbit del Carmel i els entorns, conegut popularment com Pla del Carmel, a la Comisió d'Urbanisme del 22 de febrer. El projecte va ser rebutjat pels partits a l'oposició –Convergència i Unió (CiU), Partit Popular (PP) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC)–, argumentant la desinformació veïnal i la seva disconformitat amb la inversió i els terminis d'execució del pla. Tots tres partits van voler deixar clar que "no és un vot contra el barri del Carmel, sinó contra la forma de fer del govern municipal", segons va afirmar Joan Puigdollers, regidor de CiU. El portaveu del govern bipartit, en minoria a l'Ajuntament, Jordi William Carnes (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va titllar la situació de "trampa política" i, tanmateix, va insistir que continuaria parlant amb l'oposició per arribar a un acord que permetés tirar endevant el pla.

En aquest context, el mes d'abril es va celebrar un ple al districte d'Horta-Guinardó en el qual els veïns van manifestar les seves inquietuds. La Coordinadora d'entitats afectades pel pla del Carmel i entorns considerava que era essencial aconseguir el compromís, tant del districte com dels partits a l'oposició, que la participació veïnal serà real i no només un plec de consultes: "una cosa és que diguin que ens informaran i que hi podrem participar, i una altra molt diferent és poder comprovar que aquesta participació és real", va assegurar el seu coordinador Jordi Castellà.

Després de mesos de negociacions entre el govern bipartit i els representants d'ERC, la Comissió d'Urbanisme va aprovar inicialment la MPGM en data 17 de juliol –amb publicació al BOP el 2 d'agost–. S'obria llavors un període d'al·legacions de quatre mesos. El nou document incorporava modificacions substancials respecte als punts proposats al febrer. La regidora del districte d'Horta-Guinardó, l'ecosocialista Elsa Blasco, que es va mostrar "molt satisfeta" per l'acord i va assegurar que des del primer moment el govern ja tenia intenció de reduir l'abast del pla, deia: "Entre tots hem millorat el document. Hem fet ara els retalls que segurament hauríem acabat fent entre l'aprovació inicial i la final. En la fase d'al·legacions sempre poden caure coses del projecte, però és difícil afegir-ne, i per això la filosofia era no deixar res fora", va dir.

El Pla del Carmel

El projecte de MPGM de l'àmbit del Carmel i els entorns, conegut popularment com Pla Carmel, abraça un total de 119 ha on hi hi viuen 50.893 residents. La reurbanització s'executarà en vuit anys a partir de l'aprovació definitiva del pla, amb una inversió total prevista de 84,9 MEUR.

La intervenció urbanística proposada parteix d'una visió de conjunt del barri en el context de la ciutat i, al mateix temps, posa l'accent en llocs precisos on es presenten conflictes localitzats. Un dels objectius és l'enriquiment de les relacions amb la ciutat per l'est, ateses les barreres físiques que s'interposen. Com a mesures concretes es proposa la permeabilitat d'un seguit de carrers mitjançant l'obertura de vies que romanen incompletes, com Granollers i Grífols, i la millora de la capacitat de servei d'altres vies. També es planteja la creació d'espais urbans transversals als feixos de carrers que s'han format sobre els vessants de pendent pronunciat i la intervenció als marges dels barris, amb la definició d'un llarg front verd i de dotacions, en gran part ja configurat, entre la plaça d'Isop i el carrer d'Argimon, al llarg dels carrers Coll i Alentorn i Lisboa, per reforçar-ne la entitat.

D'altra banda, es proposa la diversificació de les relacions internes del barri mitjançant la creació de possibles recorreguts alternatius per als vianants, amb la finalitat d'assolir un major equilibri intern en l'ús de l'espai públic, afavorir una distribució més regular del comerç i majors comoditats per a la població. En aquest sentit, es planteja una ordenació proporcionada de l'espai de la rambla del Carmel –lligada a la prolongació dels Túnels de la Rovira– que esdevindrà un ampli passeig central del barri, i millores i ampliacions en altres places. El conjunt d'aquestes intervencions en el teixit urbà comporta l'afectació d'edificis d'habitatges amb conseqüència d'enderroc i la necessitat de reallotjar en el mateix barri els veïns afectats.

Pel que fa als equipaments públics, es projecten millores i la creació de nous edificis d'habitatge dotacional, així com la construcció d'aparcaments soterrats a diferents zones del barri. En total, 533 habitatges estaran afectats per enderrocaments –274 dels quals ja ho estaven en els antics PERI (plans de reforma interior) dels barris del Carmel i la Teixonera, aprovats entre el 1986 i el 1987–. D'altra banda, es construiran 595 habitatges nous, més del 60% dels quals serà de protecció pública.

En total, la reforma aprovada preveu 14 sectors objecte de PMU i 21 actuacions aïllades. La iniciativa principal del conjunt d'actuacions serà de caràcter públic. Tres

dels sectors s'executaran pel sistema d'expropiació i els 11 sectors restants també seran d'iniciativa pública i seguiran un sistema d'actuació que es definirà per mitjà dels futurs PMU, així com les 21 actuacions aïllades.

Es tanca el període d'al·legacions amb preocupació veïnal

El període d'exposició pública i presentació d'al·legacions al Pla es va tancar el 2 de desembre enmig d'un augment de l'oposició dels veïns. Poc abans que es tanqués el període d'al·legacions, la Coordinadora d'Afectats, que aglutina més de mil afectats pel Pla, reclamava que "almenys cap veí no hi perdi diners en l'operació urbanística", segons va expresar el seu portaveu Pere Ferrer, i va instar els veïns a presentar-hi al·legacions, per bé que es lamentava també que "molts no saben que estan afectats". La Cordinadora va presentar finalment un total de 6.496 firmes a l'Ajuntament per mostrar el seu rebuig al Pla de reforma. Exigia continuar revisant la modificació del PGM perquè "el que es faci sigui realment important, necessari i sense arbitrarietats" i els afectats no hagin de pagar diners pel pis que els faciliti l'Ajuntament.

Paral.lelament, els veïns dels carrers de Llobregós i Dante, al barri d'Horta –on es concentra una part important de creació de nous edificis–, van contractar els serveis del despatx d'advocats Col·lectiu Ronda per presentar les seves al.legacions i defensar els seus interessos. "Defensem el manteniment d'un estil de vida representatiu d'Horta i ja gairebé extingit a la ciutat, davant l'amenaça de canviar-lo per un altre caracteritzat per la densitat edificatòria", va indicar Óscar Serrano, advocat del Col·lectiu Ronda. Segons l'Associació per la Defensa del Patrimoni Dante-Llobregós, la reforma comportarà la desaparició de quaranta cases antigues en contra de la voluntat dels seus propietaris."Estem d'acord amb la reordenació urbanística i la construcció de pisos de protecció, però no amb la destrucció de tot el conjunt", va afegir Serrano. Així mateix, els veïns han confeccionat un document alternatiu que preveu no enderrocar cases ocupades i que s'uneix a altres propostes elaborades per la Coordinadora d'Afectats.

Pendent l'aprovació inicial de la MPGM de Tres Turons

La tercera de les modificacions puntuals previstes en aquesta part de la ciutat es refereix a l'àmbit dels Tres Turons, i abraça una superície de 122 ha. La proposta de MPGM d'aquest àmbit preveia la creació d'un gran espai verd estratègic de la ciutat, a més d'equipaments, zones desafectades i zones de reallotjament, tot plegat amb un període d'execució de setze anys.

S'esperava que a la primeria del 2009 s'aprovaría inicialment la proposta de MPGM d'aquest àmbit i s'obriria un període d'informació pública de tres mesos.

MXA

Més informació

mpgmtt.agenciacarmel.cat/indexMpgmtt.html
mpgm.agenciacarmel.cat/indexMpgm.html
mpgm.agenciacarmel.cat/docs/veins/DIP%20MILLOR%20CARMEL%20WEB.pdf
mpgm.agenciacarmel.cat/docs/1%20Memoria.pdf

1 MPGM Vall d'Hebron i entorn immediat del vessant de Collserola inclou els PMU Teixonera 1, La Clota Reordenació Plaça Ciutadella, Teixonera 2, La Clota Conservació, i els PEU escola bressol Bernat Bransi-Sigüenza, concreció de l'ús del subsòl a l'avinguda de l'Estatut, Espai Alguer, entre Santuari i Murtra. La MPGM Carmel i els entorns que inclou els PMU espai delimitat per Sigüenza, Conca de Tremp i passatge Calafell. I la MPGM àmbit de Tres Turons.

MILLORA URBANA DEL NUCLI ANTIC DE SARRIÀ (BARCELONA) 76

A mitjan abril, l'Ajuntament de Barcelona aprova una modificació del Pla general metropolità que descarta l'alineació dels traçats dels carrers existents i la creació de nous vials al barri de Sarrià, mesures previstes a la versió del 1976. La modificació també inclou disposicions per regular la rehabilitació del teixit residencial i la conservació del patrimoni arquitectònic del barri. Paral·lelament, comencen les obres per a la construcció de la nova seu del districte Sarrià-Sant Gervasi a la plaça de Sarrià i la remodelació del tram inferior del carrer Major de Sarrià, on es preveu la pacificació del trànsit.

Sarrià és un barri de la ciutat de Barcelona que s'estén entre el límit municipal de ponent, el passeig de Manuel Girona, la Via Augusta i el carrer de Bosch i Gimpera. Al sud, limita amb els barris de les Tres Torres i les Corts; a l'est amb la Bonanova i Sant Gervasi de Cassoles, i a l'oest amb els municipis de Sant Just Desvern i Sant Feliu de Llobregat (Baix Llobregat). Forma part del districte Sarrià-Sant Gervasi, un dels més grans de la ciutat.

Sarrià va ser l'última vila que va passar a formar part de la ciutat de Barcelona, l'any 1921. A final del 2007, el barri tenia més de 23.000 habitants. El nucli antic del barri correspon al de la vila de Sarrià, un petit assentament urbà documentat des del segle XIII i que es va consolidar a redós de la parròquia de Sant Vicenç i del carrer Major de Sarrià com un nucli d'activitat agrícola i menestral. A partir de final del segle XIX, la burgesia barcelonina hi va construir torres i xalets d'estiueig i durant la segona meitat del segle XX, el barri va continuar creixent fins a ocupar un espai d'unes vint hectàrees entre l'avinguda J.V. Foix, la ronda de Dalt, la Via Agusta i el carrer Vergós, amb la qual cosa va assolir la continuïtat amb l'entramat urbà de la ciutat de Barcelona.

El Pla general metropolità (PGM), aprovat l'any 1976, establia que calia dur a terme una sèrie d'alineacions i obertures de nous carrers al nucli antic que suposarien l'expropiació de diverses finques i l'enderroc d'alguns habitatges. En conjunt, les alineacions afectaven entorn del 20% dels carrers del nucli i incloïen, entre altres, diverses operacions per fer recte el traçat del carrer Major de Sarrià. Aquestes operacions no es van arribar a dur a terme però tampoc van arribar a ser mai oficialment descartades, la qual cosa, amb el pas del temps, va anar generant un malestar creixent entre els veïns del barri, i va afavorir alhora el deteriorament de diverses finques en les quals els propietaris es van negar a fer reformes davant de la situació d'incertesa propiciada pel planejament. Veïns i Ajuntament coincidien a considerar que el planejament sols tenia en compte la continuïtat dels carrers, sense valorar l'interès patrimonial i urbanístic del teixit urbà del barri, per la qual cosa, l'any 2006, l'Ajuntament va començar a treballar per elaborar un nova proposta d'ordenació del nucli antic que s'hauria de plasmar en una modificació del PGM.

D'altra banda, a final del 2007 l'Ajuntament va aprovar el Pla d'actuació del districte de Sarrià-Sant Gervasi (PAD) 2008-2011, un document en el qual s'incloïen diverses mesures de dinamització social, econòmica i cultural del barri, juntament amb propostes urbanístiques de reurbanització i remodelació d'algunes espais urbans com el carrer Major de Sarrià, els entorns del mercat i la plaça d'Artós.

Es modifica el PGM per preservar el nucli antic de Sarrià

A mitjan abril l'Ajuntament de Barcelona va aprovar una modificació del PGM que resolia la polèmica del disseny de la trama viària i aprofitava per promoure algunes actuacions de millora urbana al nucli antic.

En relació amb la trama viària, la modificació va descartar definitivament un total de quatre propostes d'alineacions i ampliacions de carrers, les més destacades de les quals eren la del carrer Major de Sarrià i la del carrer Negrevernís (entre la plaça del Consell de la Vila i Clos de Sant Francesc). També es va descartar l'obertura de tres carrers nous, per bé que en dos casos es va establir la construcció d'un pas inferior. A més, la nova formulació del PGM reconeixia com a espais lliures diverses zones abans afectades, com ara la plaça Borràs, la petita plaça de davant de l'església de Sant Vicenç de Sarrià, a l'altar major de la qual hi ha les pintures al fresc de Josep Obiols, per on fins aleshores era previst de fer passar nous vials. En tots els casos, els canvis previstos van permetre

Carrer Major de Sarrià. Foto Moisès Jordi

desafectar diversos edificis que superaven les alineacions del PGM.

D'altra banda, la modificació també apostava per conservar l'estructura urbana i edificatòria pròpia del barri, tot promovent la rehabilitació del teixit residencial, tant de forma individual com de conjunt. A nivell individual, la modificació va servir per incorporar quatre cases al Catàleg de protecció de patrimoni arquitectònic del districte. D'aquestes cases –carrers Avió Plus Ultra 14, Dolors Monserdà 6, Major de Sarrià 154 i Santa Magdalena Sofia 12–, en cas de modificacions futures, se n'haurien de conservar tant la residència com el jardí. Pel que fa al conjunt, s'establia que qualsevol intervenció de nova planta o de millora d'una edificació existent hauria de complir uns requisits mínims, com ara l'adequació tipològica, el manteniment de les alçades, la limitació del creixement volumètric al 10%, la utilització de materials i colors adequats i l'assoliment d'una proporció de les obertures d'acord amb el tipus edificatori tradicional de Sarrià. Així, per exemple, la modificació establia que els edificis del passatge Mallofré o els del carrer Cornet i Mas tenien valor en tant que conjunt i que, per tant, en cas de reformes, haurien de mantenir unes característiques similars a les del voltant.

A l'últim, amb la modificació del PGM també es pretenia promoure els itineraris i la mobilitat dels vianants. Per fer-ho, es proposava convertir en carrers de vianants un total d'onze carrers, distribuïts en tres zones: a tocar de l'Institut Químic de Sarrià (carrers Isaac Albéniz, Tres Reis i Santa Magdalena Sofia), a l'entorn de la plaça del Consell de la Vila (la plaça mateixa i els carrers Rector Voltà, Negrevernís i Paletes) i a l'extrem oriental del barri (passatge Canet i carrers de Rocabertí, Abat Samsó i Cornet i Mas, entre Mañé i Flaquer i Tradició).

La nova seu del districte, al nucli antic

Al llarg de l'any es va dur a terme la demolició de dos edificis del costat Besòs de la plaça de Sarrià. Aquest va ser el primer pas del projecte de creació d'una nova seu del districte Sarrià-Sant Gervasi, que havia de reunir en un únic edifici tots els serveis que aquesta seu oferia i que, fins al moment, es trobaven repartits entre l'edifici de l'antic ajuntament de la plaça Consell de la Vila i uns espais llogats al carrer Anglí. Segons va explicar la regidora del districte, Sara Jaurrieta (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), es preveia que les obres de construcció començarien durant la legislatura en curs i s'esperava poder inaugurar la seu durant la legislatura següent.

Passatge de Mallofré. Foto Moisès Jordi

Aquesta operació va suscitar les queixes de l'Associació de Veïns de Sarrià, que considerava que enderrocar edificis de la plaça de Sarrià desvirtuava els canvis introduïts per la modificació del PGM i demanava que en aquests edificis es construís l'ambulatori del barri. Segons Jaurrieta, però, les cases enderrocades no tenien cap valor arquitectònic i l'edifici nou, tot i que encara no estava del tot definit, seria respectuós amb l'entorn i estaria en harmonia amb les alçades de la zona. D'altra banda, la mateixa regidora va aclarir que el centre de salut projectat per a Sarrià disposaria de diferents serveis sanitaris, a més del d'assistència primària (CAP), per la qual cosa l'espai disponible a la plaça era insuficient, cosa que n'havia motivat la construcció en un espai proper de la Via Augusta.

Avança la conversió de Major de Sarrià en zona de vianants

A final del 2007, el tram central del carrer Major de Sarrià, és a dir,el tram existent entre el carrer Pedró de la Creu i la plaça de Sarrià, era de prioritat per a vianants. En canvi, al tram anterior al carrer Pedró de la Creu i al posterior a la plaça d'Artós i també el de després del passeig de Reina Elisenda de Montcada s'hi mantenia el trànsit rodat. Tanmateix, l'Ajuntament, a través del PAD 2008-2011, havia previst invertir la prioritat del trànsit al tram inferior, també, i va començar les obres d'adaptació del paviment a final d'any. Amb aquesta operació, es continuaria permetent el pas de vehicles i es mantindrien dos paviments distints, encara que a un mateix nivell: un per a la calçada i l'altre per a la vorera.

Si bé la major part dels comerciants es mostraven partidaris de la pacificació del

trànsit al carrer Major, alguns comerciants van expressar el seu malestar pel projecte, d'una banda, perquè les obres es van iniciar a final de novembre –i, per tant, coincidien amb la campanya de Nadal– i de l'altra, perquè molts eren partidaris de mantenir un mateix disseny a tot el llarg del carrer, amb el mateix paviment i no pas amb paviments distints, com proposava l'Ajuntament.

Per al 2009, es preveia que les obres del paviment del carrer Major quedarien enllestides durant el primer semestres de l'any i que s'iniciarien les dels altres carres que es volien fer de vianants. Així mateix, s'esperava que comencessin les obres de construcció de la nova seu del districte.

MSM

Més informació

www.sarria.net

1 Es va descartar un nou vial entre Cornet i Mas i Euterpe; en canvi, entre Paletes i Clos de Sant Francesc i entre l'Institut Químic de Sarrià i Torrent de les monges, la modificació establia que es podrien practicar obertures, si bé aquestes només afectarien la planta baixa i es permetia que el propietari conservés els dos pisos de dalt. En tot cas, la modificació establia que aquestes modificacions no s'havien de dur a terme necessàriament, sinó que, si s'arribaven a fer, s'havien de seguir aquestes determinacions.

77 MILLORA URBANA DEL NUCLI HISTÒRIC DE L'ESPLUGA DE FRANCOLÍ

El nucli històric de l'Espluga de Francolí ha estat triat en la cinquena convocatòria de la Llei de millora de barris, per la qual cosa és l'únic municipi representant d'aquest programa de les comarques tarragonines. El pressupost total assignat de 3,91 MEUR servirà per rehabilitar arquitectònicament la part antiga el municipi i recuperar socialment el centre neuràlgic de la segona vila de la Conca de Barberà.

L'Espluga de Francolí es troba enclaustrada enmig de la Conca de Barberà pels vessants de les muntanyes de Prades i el paratge natural d'interès nacional de la vall del monestir de Poblet pel costat sud, pel terme de Vimbodí i el Reial Monestir de Santa Maria de Poblet a l'oest i pel riu Francolí i la seva confluència amb el peu de les muntanyes al nord-est. Aquestes limitacions naturals juntament amb les industrials i econòmiques fan del municipi de l'Espluga una entitat poblacional petita amb 3.950 habitants –cens del 2007 XX–, tot i ser la segona vila de la comarca després de Montblanc, la capital.

Problemes i esperances del nucli històric

El febrer d'aquest any, l'Ajuntament de l'Espluga de Francolí, després d'haver aprovat un nou pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) i seguint les pautes marcades per aquest document pel que feia al nucli històric, es decidí a presentar-se a la cinquena convocatòria per optar a les ajudes que s'oferien al PROGRAMA DE MILLORA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL [63], també conegut com Llei de barris, a fi de millorar-ne el centre neuràlgic. Aquest nucli històric, sorgit al voltant del castell que Ponç de Cervera bastí al turó de l'Espluga al segle XI per ordre del comte Ramon Berenguer IV, pateix les mancances pròpies de l'abandonament gradual: degradació general de l'entramat urbà format per carrerons estrets i revirats dibuixats al voltant de l'antic castell i l'església romànico-gòtica, una concentració important de població en risc d'exclusió social –més del 25 % dels veïns són nouvinguts i presenta un elevat índex d'envelliment–, diversos edificis es troben buits o en ruïnes i quasi no hi ha activitat comercial, social o cultural. Actualment, l'únic interès de la zona és purament patrimonial: històric, artístic i arquitectònic.

Amb la redacció del projecte, el consistori espluguí, que seguí les pautes marcades per la Llei de barris i els objectius marcats en les directrius del POUM, va celebrar la tria de la seva candidatura entre els 58 projectes presentats a la cinquena convocatòria, per la qual cosa va ser l'únic municipi beneficiat de les comarques tarragonines. El conseller de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal, així ho ratificà en la resolució dels ajuts a començament de juliol del 2008. L'Espluga es trobava entre els 21 municipis mereixedors d'aquesta subvenció que cobrirà el 50 % del pressupost total de 3,91 MEUR, amb un valor d'1,96 MEUR.

L'alcalde de l'Espluga de Francolí, David Rovira, poques hores després, mostrava la

Detall del nucli històric de l'Espluga de Francolí. Foto Moisès Jordi

seva satisfacció, alhora que se sorprenia pel fet d'haver estat triats, ja que era la primera vegada que el municipi s'hi presentava, encara que reconeixia que el projecte havia estat "ben preparat. Segons l'alcalde, l'objectiu era mantenir l'estructura del nucli antic "tal com és", i actuar en la rehabilitació de cases i en la millora de serveis, i va afegir que "el que cal fer ara és buscar el finançament per tirar endavant el projecte de rehabilitació". A la vegada, el delegat del Govern a Tarragona, Xavier Sabaté, també va celebrar que l'Espluga hagués estat acollida a la Llei de barris, i va destacar la importància de l'actuació perquè "en un moment de recessió econòmica ajudarà a dinamitzar l'economia de l'Espluga de Francolí i la Conca de Barberà" i perquè "el projecte enfortirà la cohesió social i millorarà la qualitat de vida dels ciutadans que hi resideixen".

Plaça de l'Església. Foto Moisès Jordi

Les actuacions

Els objectius del projecte incideixen a pal·liar la regressió urbanística, revifar l'economia del barri, atendre les necessitats de la població més desfavorida i impulsar el teixit associatiu. Aquests objectius es concretaran per mitjà d'actuacions específiques, com ara la millora de l'espai públic i la dotació d'espais verds. Dins d'aquest punt, la zona verda del Freginal, a la part més degradada del nucli històric, serà una de les més positivament afectades: s'hi col·locarà mobiliari urbà adaptat a la gent gran i s'adequarà no només per guanyar un espai públic d'esbarjo per als veïns del barri, sinó també per recuperar per a tot el poble els passeigs per la part alta. Atès que el grau d'abandonament del conjunt és molt elevat, com ho testimonia el gran nombre d'habitatges buits, es rehabilitaran els espais col·lectius d'alguns edificis d'habitatges, i alhora se'n millorarà l'accessibilitat, i es restauraran també les façanes dels edificis que estiguin en mal estat. La manca d'equipaments per a l'ús col·lectiu es pal·liarà a través de la museïtzació de l'edifici de la Fassina, antiga fàbrica d'alcohol, l'ampliació del Museu de la Vida Rural, la recuperació de la Torre Sud del castell com a lloc d'interès turístic, l'adequació d'una oficina d'atenció ciutadana i la gestió del Pla d'intervenció integral, al mateix temps que es preveuen altres equipaments col·lectius de promoció turística o de caire associatiu en habitatges en mal estat que l'Ajuntament ha anat adquirint els darrers anys. Per millorar la xarxa social i integrar-la al present, s'instal·laran equips informàtics a la Llar de Jubilats, i a la vegada es fomentarà la sostenibilitat mediambiental amb la col·locació d'enllumenat de baix consum, amb la posada en marxa d'un pla d'estalvi d'aigua i un pla de residus que inclouran campanyes informatives de sensibilització, la construcció de cisternes per a recollida d'aigües pluvials i el soterrament de contenidors.

Els últims mesos de l'any 2008 van començar a veure la llum les primeres actuacions: el projecte de museïtzació de la Fassina amb la contractació de les empreses executores, l'inici de les obres del soterrament de contenidors al carrer St. Miquel, l'adjudicació de l'obra de l'oficina d'atenció ciutadana i la publicació de les bases per demanar els ajuts per rehabilitar i renovar els equipaments dels edificis en mal estat.

ABV

Més informació

www.esplugafmradio.com
www.esplugadefrancoli.cat

78 MILLORA URBANA DELS BARRIS CENTRALS DE SANTA COLOMA DE GRAMENET

L'Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet continua el procés de millora urbana del nucli antic de la ciutat iniciat l'any 1997. D'una banda, s'enllesteix el PERI de Santa Coloma Vella II i, de l'altra, els barris centrals resulten escollits en la cinquena convocatòria de la Llei de barris. La Generalitat atorga 7'51MEUR a l'Ajuntament per a un projecte d'intervenció integral a la zona.

Santa Coloma de Gramenet està situada al Barcelonès Nord i el 2008 registra una població de 117.336 habitants. El municipi està plenament integrat en la trama i en les dinàmiques del continu urbà metropolità.

La ciutat arrossega, encara, els dèficits de qualitat urbanística que són conseqüència d'un creixement intensiu i desorganitzat registrat durant les dècades dels seixanta i els setanta del segle passat, com a conseqüència de l'arribada massiva d'immigrants procedents del sud d'Espanya. Diversos barris pateixen una forta manca d'equipaments i d'espais simbòlics, s'hi reuneixen habitatges de baixa qualitat constructiva i és manifesta una escassetat de serveis de lleure i comerç.

El barris centrals de Santa Coloma agrupen un conjunt heterogeni de teixits urbans, tant pel seu origen com per la seva configuració morfològica: el nucli més antic de la ciutat data del segle IX però es desenvolupa sobretot als segles XVIII i XIX, i s'hi agrupen els barris del Centre, el Cementiri Vell i Can Mariner. D'etapes més recents són les barriades de Riera Alta, Riu Nord, Riu Sud i el Llatí. Tots plegats sumen gairebé la meitat dels habitants del municipi. En la darrera dècada, s'hi ha constatat l'arribada d'una nova onada immigratòria, aquest cop procedent de països extracomunitaris. Simultàniament hi ha hagut un progressiu abandó d'habitatges amb el conseqüent deteriorament dels edificis i, alhora, i la sobreocupació d'alguns pisos en deficients condicions d'higiene i salut. Tot plegat ha generat un afebliment de la cohesió social en aquesta zona.

Ja des dels anys seixanta, els successius governs democràtics, amb el suport actiu de les diverses entitats veïnals, van iniciar un procés continu de millora de la qualitat urbana i socioeconòmica de la ciutat. El març del 1999, el document "Santa Coloma segle XXI: eixos estratègics de desenvolupament" va constituir una primera proposta consensuada entre tots els agents per assolir majors nivells de benestar a la ciutat. D'ençà d'aleshores, s'han dut a terme diversos projectes de millora urbana com el PARC FLUVIAL DEL BESÒS [2003:84] l'any 2004, o, més recentment, la MILLORA URBANA DELS BARRIS DE LA SERRA D'EN MENA [2006:101] o la TRANSFORMACIÓ URBANA DE CAN ZAM [2007:181] o més recentment la LÍNIA 9 [62] I L'INTERCANVIADOR DE LA SAGRERA [2006:91])

Continua l'execució del PERI Santa Coloma Vella II

L'any 1997 l'Ajuntament va iniciar la redacció d'un pla de reforma interior del nucli antic de la ciutat, conegut com PERI Santa Coloma Vella II. Aquest s'emmarcava en un ambiciós pla de vertebració de la trama urbana a partir de la creació d'un eix comercial que travessaria la ciutat i crearia així una nova zona residencial i de serveis de qualitat. L'operació global tenia un cost total de gairebé 54 MEUR.

La transformació del centre històric preveu la prolongació del passeig de Mossèn Jaume Gordi per establir una connexió directa entre l'església Major, la plaça de la Vila i la rambla de Sant Sebastià, així com la pacificació i la conversió en zona de vianants de diversos carrers. L'operació urbanística també inclou aixecar sis edificis i un centre lúdic i comercial ubicat en un edifici singular de més de 30 m d'alçada i de tretze plantes, conegut popularment com "el Piruli". Aquest complex oferirà un total de 400 places d'aparcament, 5.000 m^2 de superfície comercial i dotze sales de cinema amb capacitat per a 2.000 espectadors. En total es crearan uns 200 habitatges per a la venda i per al reallotjament de les 26 famílies afectades pel pla.

El març del 2004 l'Ajuntament de Santa Coloma i la promotora Construcciones Ortega, propietària de la majoria de les finques afectades pel pla urbanístic, van subscriure un conveni per executar les obres de remodelació del centre de la ciu-

Es crearà un itinerari segur a la Torre Balldovina. Foto Moisès Jordi

tat (MILLORA URBANA DEL NUCLI ANTIC DE SANTA COLOMA DE GRAMENET [2004:110]). L'Ajuntament va cedir a la constructora l'explotació del subsòl públic per fer el centre lúdic mitjançant una concessió de cinquanta anys. La concessió comportava la construcció, explotació i manteniment del complex, que tindrà 6.275 m² per a aparcament, 2.799 m² per a sales multicine i 2.753 m² per a establiments comercials. A canvi, el promotor ha de fer-se càrrec de la prolongació del passeig, de les zones verdes i d'un equipament docent al carrer Sant Pere.

Al final d'any les obres estaven en avançat estat d'execució, però per al 2009 encara no se'n preveia l'acabament.

Ajuts de la Llei de barris per als barris centrals de Santa Coloma

El mes de juliol la Generalitat va resoldre la cinquena convocatòria de projectes del Programa de barris i àrees urbanes d'atenció especial en el marc de la LLEI DE BARRIS [2004:103]. La candidatura dels barris centrals de Santa Coloma va resultar un dels 22 escollits per al cofinançament, amb l'adjudicació de 7.512.967,58 euros per al projecte de millora.

El projecte presentat per l'Ajuntament, amb un pressupost total de 15.025.935,16 euros, donarà continuïtat a la tasca iniciada pel PERI Santa Coloma Vella II i, amb paraules del seu alcalde, Bartomeu Muñoz Calvet (PSC), "modernitzarà aquesta zona neuràlgica de la ciutat, reforçarà la seva xarxa d'equipaments i es posaran a l'abast serveis i recursos per millorar la vida de les persones". Segons ell, "invertir al centre és fer barri i, alhora, fer ciutat".

Es preveu un total de 22 actuacions de millora i transformació integral dels barris centrals colomencs per al període 2009-2012. L'objectiu és millorar i modernitzar l'espai immediat de les persones, l'espai públic, la creació de nous equipaments

Es rehabilitarà el mercat Segarra. Foto Moisès Jordi

municipals, la potenciació del dinamisme comercial i la projecció econòmica i social d'aquests barris. Així, s'urbanitzaran diferents carrers (carrer de Balldovina, Sant Josep, Sant Ramon, Cultura, Sant Joaquim i Alps), a fi d'afavorir-hi la mobilitat dels vianants i la pacificació del trànsit rodat, es crearà un itinerari segur a la Torre Balldovina, es rehabilitarà el mercat Segarra i també es potenciarà la rehabilitació d'edificis i la instal·lació d'ascensors a les comunitats, entre altres diverses actuacions.

El projecte dedica una atenció molt especial al desenvolupament i progrés de les persones i a la convivència i benestar dels veïns. Es pretén, així, revertir les dinàmiques negatives cap a un espai de convivència normalitzada, propiciant una reactivació econòmica de la zona central i impulsant iniciatives que permetin fixar població o evitar-ne la fuga. En aquest sentit, es posarà en marxa un pla de dinamització comercial, programes per conciliar la vida laboral i familiar, programes per la igualtat de gènere i programes de desenvolupament de projectes laborals de les dones colomenques, entre altres. També s'inclou el recolzament de nens i adolescents per orientar-los en el seu futur professional, la potenciació dels mediadors per a la bona convivència, prevenció i seguretat, així com un pla de participació ciutadana per implicar els agents socials en el seguiment del Pla de barris de la zona central, i iniciatives per afavorir la sostenibilitat i el medi ambient, entre altres aspectes.

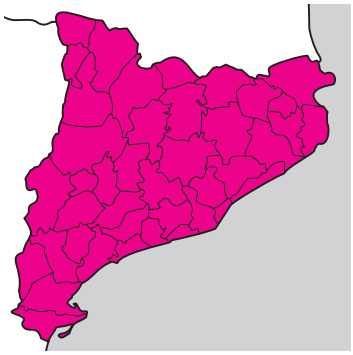
Per al 2009 s'esperava poder signar amb la Generalitat el conveni que fes efectiva la subvenció concedida.

MXA

Més informació

www.grame.net

79 ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. DEBAT SOBRE EL MODEL I LA DIVISIÓ TERRITORIAL



Al llarg del 2008 continua el debat sobre l'organització del territori en vegueries, unes institucions que el Govern manté que es crearan l'any 2011 després de les eleccions municipals. Tanmateix no es fa cap avanç substancial en l'ordenament jurídic que ha de permetre la transició cap al nou model d'organització territorial. A banda de la possibilitat de canviar el mapa –de set a vuit o nou vegueries– esclata amb certa força la polèmica sobre la denominació de la regió de Ponent, sobre "l'encaix" de la Val d'Aran i fins i tot sobre la conveniència de crear o no la de l'Alt Pirineu. Mentrestant Vic manté l'aposta per la Catalunya interior, una vegueria que agruparia des de l'Alta Anoia fins a la Garrotxa.

Antecedents | 2004:114; 2005:106; 2006:104; 2007:100

El debat sobre l'organització territorial es reprèn amb l'inici de la legislatura 2007-2011 per mitjà de l'anunci de l'elaboració de la llei. Tanmateix, la tramitació és lenta i el 2008 finalitza sense que s'hagi presentat al Parlament. Mentrestant continua la confrontació política i territorial tant per a la possible definició d'una vuitena VEGUERIA AL PENEDÈS [80] –en menor grau la de L'ALT TER [2007:101] – com per a la definició de la capitalitat de la Catalunya Central, el Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre. En tot cas hi ha acord en la idea que la vegueria ebrenca actua com a "locomotora" del procés tant pel que fa al consens institucional com pel fet que no cal modificar els límits provincials.

Terres de l'Ebre: vegueria el 2011

A començament de febrer el director dels Serveis Territorials a l'Ebre de Governació i Administracions Públiques, Carles Pasqual (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), va explicar que l'esborrany de llei de governs locals estava molt avançat i es podria aprovar abans d'acabar el 2009. Segons Pasqual les vegueries absorbirien els consells comarcals, "que tenien els dies comptats". En el cas de les Terres de l'Ebre, l'única que el Govern tenia totalment definida, la seu s'ubicaria a l'actual edifici del Consell Comarcal del Baix Ebre a Tortosa.

Quatre mesos més tard, el delegat de la Generalitat a l'Ebre, Lluís Salvador (ERC), va confirmar que el territori es trobava "en la recta final d'un procés històric". Salvador també va explicar que la vegueria seria realitat el 2011 després de les eleccions municipals. Tot i que la voluntat del Govern era accelerar al màxim el procés va recordar que calia aprovar cinc noves lleis catalanes (entre les quals la de governs locals i la de procediment de migració de diputacions a vegueria) i modificar-ne dues d'estatals: la del règim de les hisendes locals i la de modificació dels límits provincials.

Al llarg de l'estiu es va produir un cert estira-i-arronsa entre el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i ERC pel calendari de la vegueria de les Terres de l'Ebre. I és que en el congrés dels socialistes es va aprovar una resolució en la qual s'apostava per fer-ho el 2009 –o si més no, abans del 2011–, mentre que els republicans ho consideraven un "funambulisme", ja que els consells de vegueria s'elegien de manera indirecta mitjançant les municipals. En una entrevista a començament d'agost, el conseller de Governació, Jordi Ausàs (ERC), "tancava el debat" i refermava el 2011 com a data per la transició en l'ordenació territorial catalana.

Terres de Ponent: qüestió de noms

A començament del 2008 l'alcalde de Lleida, Àngel Ros (PSC), va iniciar el debat sobre la denominació de la vegueria de les Terres de Ponent, que agrupa les comarques del Segrià, la Noguera, les Garrigues, el Pla d'Urgell, l'Urgell i la Segarra. En un article recordava que la ciutat de Lleida havia esdevingut "el centre d'un fet urbanístic i funcional, constituïu d'una àrea urbana" i que això havia de ser reconegut en la nova divisió territorial. "Aquesta regió de Catalunya no pot ser sinó la Vegueria de Lleida. No m'agrada, ni crec que agradi a cap lleidatà, el nom de Vegueria de Ponent", afirmava. La proposta va rebre el suport de la Cambra de Comerç i la Indústria de Lleida. El seu president, Joan Simó, va anunciar el 4 de febrer la presentació d'una sol·licitud al Departament de Governació per reformular-ne la denominació. "No és cert que històricament s'hagi fet referència al territori com a Terres de Ponent", va recordar, i va assenyalar com a denominacions més habituals "Lleida" o "Lérida". Així mateix va lamentar que la demarcació quedés dividida entre les comarques de la plana i la vegueria de l'Alt Pirineu i Aran.

Per la seva banda, el delegat de la Generalitat, Miquel Pueyo (ERC), va animar els ciutadans a opinar sobre la denominació del territori i va instar la universitat i l'Ateneu Popular a crear "fòrums de debat". Pueyo es va posicionar en una situació intermèdia: "Identificar la vegueria només amb el nom de la capital és insuficient", tot i que va reconèixer el pes de Lleida.

En el debat de noms s'hi va afegir la intercomarcal de ponent de les Candidatures d'Unitat Popular (CUP). La formació independentista va engegar la campanya "Si els dius Països Catalans, digues-li Vegueria de Ponent!", ja que consideraven que la denominació proposada per Ros obeïa a una "mentalitat centralista i provinciana" que recordava el moviment leridanista. L'altre partit que apostava obertament per mantenir el nom de *Ponent* era Esquerra Unida i Alternativa (EUiA).

L'encaix de l'Alt Pirineu i Aran

En plena canícula el paer en cap obria una nova polèmica en posar en qüestió la creació de la vegueria de l'Alt Pirineu i lAran. Per a Àngel Ros es tractava d'una "escissió dels pobles del Pirineu"; així mateix apuntava que, a causa de la seva baixa demografia, la "separació de Lleida" seria perjudicial per als seus habitants. En canvi, sí que es mostrava favorable a una vegueria pròpia per a lAran a causa de les seves "particularitats".

Les crítiques a la proposta no es van fer esperar. L'alcalde de la Seu d'Urgell, Albert Batalla (Convergència i Unió, CiU), va instar la Generalitat a garantir un bon finançament per als futurs consells de vegueria en funció de l'extensió territorial i no només del nombre d'habitants –en referència a les paraules de Ros sobre la demografia–. Per la seva banda, des del PSC-Progrés de la Seu es van desmarcar de la proposta i van recordar que el partit a nivell nacional defensava les set vegueries. Així mateix, Jaume Gilabert, president de la Diputació de Lleida, considerava que la divisió no seria perjudicial i que, fins i tot, beneficiaria les comarques de la plana. "Permetrà apropar l'Administració

als administrats i potenciar el territori", declarava.

El debat va revifar el mes de novembre després que Ros reiterés en una conferència a Barcelona que no estava d'acord amb la creació de l'Alt Pirineu, malgrat que dir-ho "no fos políticament correcte". "Per a Lleida no és un bon model la divisió d'una província de només 400.000 habitants en dues vegueries, amb una diferència de població molt gran d'una a l'altra" ,va recordar. En aquesta ocasió va ser el mateix conseller de Governació –i exalcalde de la Seu d'Urgell– que va respondre el paer mitjançant el seu bloc. "Ros se situa fora de les raons d'ampli consens polític quan afirma que la vegueria de l'Alt Pirineu i Aran no és necessària", va afirmar. L'intercanvi de declaracions va continuar i l'alcalde de la capital del Segrià va demanar una sola regió, amb nom Terres de Lleida, que inclogués la plana, el Pirineu i Aran –aquest darrer territori amb "especificitat pròpia".

En paral·lel continuava el debat històric sobre "l'encaix" d'Aran respecte de l'ordenació i les institucions del Principat. A final d'agost el síndic Francesc Boya reafirmava el seu compromís per tal que la Val d'Aran quedés fora de les vegueries i recordava el compromís de l'exconseller de Governació, Joan Puigcercós (ERC). Segons Boya, Jordi Ausàs no tenia en compte que el seu predecessor havia firmat que Aran "hauria de poder interlocutar directament amb la Generalitat sense passar per una vegueria" i evitar "que es trobés com Catalunya respecte a Madrid".

"El Pirineu no es pot entendre sense Aran", va respondre Ausàs, que va recordar que el nom ja recollia la personalitat pròpia del territori occità. A més va defensar –a diferència de la seva posició com a alcalde de la Seu– una tricapitalitat entre Puigcerdà, Tremp i la Seu d'Urgell, "per ajudar a vertebrar la zona".

A mitjan octubre la Diputació de Lleida s'afegia al debat i aprovava, amb els vots de l'oposició (CiU i PP) i del diputat d'Unitat d'Aran (UA) –al govern amb PSC i ERC– una proposta per deixar Aran fora de les vegueries. Els grups del govern ho van rebutjar considerant que no s'especificava "l'encaix". "Tant pot anar-se'n amb Aragó com amb França", va afirmar el president, Jaume Gilabert. Per al diputat d'UA es pretenia evitar la humiliació del 1987 quan la Val d'Aran es va incloure en el mapa comarcal "com una comarca més".

El repartiment dels departaments de la Catalunya Central

Mentre la reclamació de la vegueria de l'Alt Ter s'apagava, Manresa i Vic continuaven la pugna pel repartiment de les seus dels diversos departaments de la Catalunya Central. Al llarg de l'any es va anunciar que Educació aniria a la capital del Bages, per bé que quedaven pendents Treball, Medi Ambient i Habitatge i Agricultura, un repartiment pel qual Solsona també reclamava ser protagonista. En aquest sentit, el 28 de març es va aprovar una moció per unanimitat per reclamar a la Secretaria General de Planificació Territorial que "la tinguessin en compte" quan es definís la ubicació dels departaments a la futura vegueria.

No va ser fins a ple agost que la Plataforma Vegueria de l'Alt Ter va tornar a emergir emetent dos comunicats en els quals advertien que mantenien la reivindicació d'una vegueria pròpia per a Osona, el Ripollès i la Garrotxa. Tot i això, diversos mitjans de comunicació van recollir que el pacte polític era clar: Osona estaria integrada a la Catalunya Central de manera "inamovible".

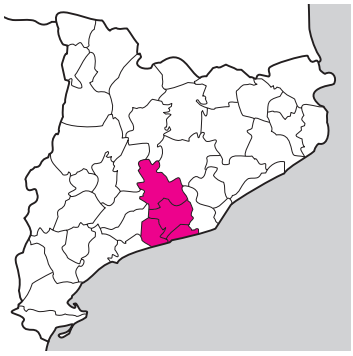
Per altra banda, des de la Plataforma es mantenien oberts a estudiar el projecte del batlle vigatà, Josep Maria Vila d'Abadal (Unió Democràtica de Catalunya, UDC), de la denominada Catalunya interior –formada per les comarques incloses a la Catalunya Central, l'Alta Anoia, el Ripollès i la Garrotxa.

Precisament el ple de Vic va aprovar amb els vots de CiU, PSC, ERC i Plataforma per Catalunya (PxC) una moció per reclamar una vegueria amb aquest àmbit interior. Les claus de la proposta es basaven en el manteniment de la unitat Osona-Ripollès, en la creació d'un territori que actués com a contrapès a l'àrea metropolitana de Barcelona i en l'establiment d'un sistema de cocapitalitat.

Més enllà d'alterar el mapa de vegueries –un fet que en principi no entra en els plans del Govern–, l'any finalitzava sense novetats respecte al corpus legal que havia de permetre la nova ordenació territorial del Principat.

AUV

80 ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. VEGUERIA DEL PENEDÈS



Després que a final del 2007 el Parlament aprovés una resolució instant el Govern a la creació d'un àmbit funcional per a la planificació del Penedès, el DPTOP impulsa la redacció d'un pla director territorial a fi de complir-la. Però ni per a la Plataforma Provegueria ni per a CiU la redacció del nou pla és una solució vàlida, de manera que la Plataforma acorda amb els partits de CiU, ERC, PP i C's, presentar una proposició de llei que obligués a crear l'àmbit. Paral·lelament, el Govern treballa també en una proposició de llei per a la modificació de la Llei 1/1995 que inclou la creació de l'àmbit del Penedès, la memòria de la qual s'aprova a final d'any.

Antecedents | 2004:120; 2005: 106; 2006:105; 2007:102

L'any 2004, el Govern de la Generalitat de Catalunya va crear la Comissió d'Organització i Administració Territorial, amb l'encàrrec d'establir les bases per a un futur mapa administratiu i d'organització territorial que definís les competències i funcions dels diferents nivells administratius de Catalunya, entre els quals la nova organització en regions o vegueries. Del treball de la Comissió es va derivar, a final del mateix any, una primera proposta de mapa de vegueries pel qual Catalunya passaria a organitzar-se en set regions: Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), Catalunya Central, Girona, Camp de Tarragona, Terres de l'Ebre, Lleida i Alt Pirineu i Aran. Segons aquesta proposta, les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Penedès, el Garraf i l'Anoia quedaven distribuïdes en diferents regions. Aquest fet va provocar el naixement de la Plataforma Cívica per una Vegueria Pròpia (PVP), que defensava que les anteriors comarques fossin reagrupades en una vuitena vegueria, anomenada del Penedès, que coincidís amb l'antiga vegueria de Vilafranca, vigent entre els anys 1300 i 1716.[1]

A mesura que es van anar fent públics els resultats de la Comissió, cap a final del 2004, l'Institut d'Estudis Penedesencs va elaborar un manifest en favor de la recuperació de la unitat del Penedès en una única vegueria, el qual va donar lloc a l'inici de la campanya "Per una vegueria pròpia", que a partir d'aquell moment va treballar per donar a conèixer les seves raons i per aconseguir l'adhesió de diferents agents territorials a la seva campanya. Poc després, a principi del 2005, naixia la PVP, que va passar a capitalitzar intensament la campanya en favor de la vegueria del Penedès i que, a començament del 2008, ja havia aconseguit l'adhesió de 11.750 ciutadans, prop de cent associacions i entitats i una dotzena d'associacions empresarials. Per a les administracions publiques, la Plataforma va triar l'estratègia de presentar, habitualment a través dels grups municipals de Convergència i Unió (CiU) o Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), una moció en què es demanava el reconeixement de la vegueria del Penedès i per la qual es donava suport econòmic a la campanya de la PVP.[2] A principi del 2008, els quatre consells comarcals ja havien aprovat la moció[3] així com 61 ajuntaments, els quals representaven prop del 89% de la població de l'àmbit.

Paral·lelament, l'any 2006 la Comissió Parlamentària de Política Territorial va aprovar, a petició de CiU i rebent el suport d'ERC i del Partit Popular (PP), una iniciativa parlamentària en favor de la constitució de la vegueria del Penedès.[4] Fruit d'aquesta, el Parlament de Catalunya va aprovar, a final del 2007 i amb els amb els vots favorables de CiU, ERC, PP i Ciutadans (C's), els vots contraris de Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i l'abstenció d'Iniciativa per Catalunya (ICV), una resolució[5] que instava al Govern de la Generalitat de Catalunya a "crear un nou àmbit funcional de planificació dins la revisió del Pla territorial general de Catalunya (PTGC) que contingui les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Penedès, el Garraf i aquells municipis de l'Anoia que voluntàriament i lliurement s'hi adhereixin". Els seus promotors esperaven que la resolució s'executés al llarg del 2008 ja que el termini finalitzava el 18 d'abril.

Expectatives sobre la resolució del Parlament

Al llarg dels primers mesos del 2008, es van succeir les declaracions, tant de la PVP com de CiU, en les quals posaven en dubte la voluntat real del Govern de la Generalitat d'executar la resolució. De fet, la PVP va valorar, per boca del seu portaveu Fèlix Simón, la presentació del Pla territorial parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona com un avanç en sentit contrari a la cristal·lització de la vegueria del Penedès. També va recriminar als alcaldes de Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú que durant una reunió del grup de municipis de l'arc metropolità de Barcelona es demanés al conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal (PSC), que continués amb la tramitació del Pla territorial parcial (PTP) de la RMB. Justament en aquest context d'incredulitat i coincidint amb la nit en què finalitzava el termini d'execució de la resolució, la PVP va organitzar un sopar reivindicatiu (La nit de la vegueria) per tal de fer balanç de les fites aconseguides per la campanya i de revifar-la.

La nit de la vegueria, que es va desenvolupar a l'auditori de Caixa Penedès a Vilafranca del Penedès, es va estructurar en dues parts. En la primera part, amb un to més acadèmic, es van debatre les estratègies de futur necessàries per al territori del Penedès. Hi van participar Xavier Cardona, president de la patronal Adeg;[6] l'economista Pere Lleonart; el doctor en Ciències Polítiques i de l'Administració Miquel Salvador; i l'artista, paisatgista i doctor en Arquitectura Miquel Vidal. Seguidament, es va dur a terme un sopar a base de productes d'origen penedesenc i es va passar un audiovisual sobre el Penedès. L'acte també va servir com a punt de sortida per a una nova etapa en les activitats de la PVP en la qual es volia intensificar la campanya de comunicació per la resta de Catalunya i, en especial, a la Regió Metropolitana de Barcelona.

El DPTOP impulsa la redacció d'un PDT per al Penedès

Però justament el dia 18 d'abril, el conseller Joaquim Nadal (PSC) va encarregar a la Secretaria per a la Planificació Territorial d'impulsar la redacció d'un pla director territorial (PDT), amb contingut de PTP, per a les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Penedès, el Garraf i, en el seu cas, de l'Anoia. El nou pla director integrarà en un document, i per a les quatre comarques, les determinacions dels plans territorials parcials que es trobaven en procés de redacció i aprovació. Al parer del

DPTOP, amb l'impuls d'aquesta eina de planificació es donava compliment a la resolució 91/VIII.

Però per als representants de la PVP, aquesta solució no recollia l'acord de la resolució, atès que, al seu entendre, per crear l'àmbit territorial s'hauria d'haver manat redacció d'un PTP així com haver revisat el PTGC. Una valoració semblant és la que feia el diputat Joan Raventós i Pujadó (CiU), afirmant, a més, que CiU proposaria modificar les lleis d'ordenació territorial per tal de poder crear la vegueria del Penedès.

Proposició de llei

Amb això, la gestió política de la PTP en favor de l'àmbit va prosseguir amb diverses reunions amb els grups de parlamentaris de CiU, ERC i el PP, a fi de consensuar la presentació d'una proposició de llei que permetés crear l'àmbit funcional de planificació territorial del Penedès. Finalment, el consens va arribar el 18 de juny –amb CiU, PP, ERC i C–, i el dia 24 de Juliol, CiU la va entrar al registre del Parlament de Catalunya.

La iniciativa demanava la modificació de l'article 2 de la Llei 1/1995, per la qual s'aprova el PTGC, i de l'article 12 de la Llei 23/1983, de 21 de novembre, d'ordenació territorial. Pel que fa a això, ERC va anunciar la seva renúncia a presentar la proposició, malgrat l'acord al qual havia arribat amb la PVP, atès que el DPTOP els havia fet saber que s'estava treballant en un projecte de llei de creació de l'àmbit que podria ser presentat el mateix mes de setembre. Entretant, el conseller de Governació de la Generalitat de Catalunya, Jordi Ausàs i Coll (ERC), havia manifestat, pocs dies abans, que existia un acord bàsic en el Govern de la Generalitat sobre un mapa amb set vegueries, malgrat que també hi havia la voluntat de reconèixer l'especificitat del Penedès, per exemple, modificant el PTGC per a la creació del àmbit de planificació que la PVP reivindicava. Segons el conseller Nadal, la revisió del PTGC i la consegüent creació de l'àmbit es produiria un cop aprovats definitivament els PTP de la RMB, el del Camp de Tarragona i el de la Catalunya Central.

Per a la Plataforma, que ERC no presentés la proposició de llei va ser una mostra que havia preferit no assumir el risc que comportava defensar la vegueria. També van lamentar que des del Govern s'insistís que el nombre de vegueries serien només set i van recordar que cap llei en limitava el nombre. Cap a final d'agost, la tensió emergent entre ERC i la PVP va quedar palesa quan des del partit es va declarar que la Plataforma representava

Pancarta a favor de la vegueria. Foto Moisès Jordi

un *lobby* de pressió polític. De fet, la PVP va anunciar que es plantejaven demanar als ciutadans adherits a la campanya que votessin, en les properes eleccions, només els partits que haguessin realitzat accions decidides en favor de la vegueria, estratègia que ja havien dut a terme en la campanya de les darreres eleccions municipals.

Tot i aquest anunci, el president de la Diputació de Tarragona i alcalde de Vila-seca, Josep Poblet i Tous (CiU), va publicar una carta oberta a la premsa en la qual defensava que fos la totalitat de l'àmbit del PTP del Camp de Tarragona la que esdevingués en el futur una vegueria, fent una referència al Baix Penedès, que segons Poblet, per tradició i història, formava part de la unitat del Camp de Tarragona. El president de la Diputació de Barcelona, Jordi Fogué i Moya (PSC), també es va manifestar totalment contrari a la creació d'aquesta vegueria, ja que, per a ell, aquestes haurien de ser espais per a la gestió i l'administració, més enllà de les senyes identitàries de cada regió, i tampoc no entrarien en aspectes de caràcter nacional, en ser una administració local sense competències autonòmiques.

Però la campanya de la PVP seguia avançant en la seva nova estratègia d'abast metropolità, i coincidint amb l'Onze de Setembre, es va organitzar davant de l'Arc del Triomf de Barcelona, una parada en la qual es van aconseguir 600 noves adhesions. En relació amb els ajuntaments, va ser el de Vilafranca del Penedès el que, a principi d'octubre, va instal·lar les pancartes indicatives d'adhesió a la campanya provegueria, no sense que els partits a l'posició criticquessin el govern municipal pel retard i per no haver incorporat encara els logos de la campanya en els documents oficials del consistori, tal com demanava la moció d'adhesió a la campanya aprovada pel ple.

El Govern aprova la Memòria del Projecte de llei

Finalment, l'11 de novembre, el Consell Executiu de Govern de la Generalitat va aprovar la Memòria del Projecte de llei sobre el que havia estat treballant i que tenia com a principal finalitat la modificació de la Llei 1/1995 i la creació d'un vuitè àmbit funcional de planificació. A partir d'aquí, s'obria el termini per debatre el projecte que posteriorment s'hauria de sotmetre a votació en el Parlament de Catalunya. Segons ERC, l'aprovació d'aquesta memòria no comportaria la paralització de la redacció de cap PTP, ja que el contingut d'aquests, amb afectació a les comarques del Penedès, el Garraf i l'Anoia, seran la base per a la redacció d'un futur PTP del Penedès, així com el Pla director territorial del Penedès sobre el qual el DPTOP ja estava treballant.

Perspectives

Pel que fa a l'ordenació del territori, un cop aprovada la memòria en el Consell Executiu, s'espera que al llarg del 2009 es pugui debatre al Parlament de Catalunya la revisió del PTGC tot incorporant-hi el vuitè àmbit funcional de planificació, del qual se'n derivaria un vuitè PTP. Mentrestant, del Pla director territorial del Penedès, que podria ser l'embrió d'un futur pla territorial parcial, se'n prosseguiria la redacció. Per al-

tra banda, la proposta de llei presentada per CiU també haurà de prosseguir el seu curs.

Quant al futur mapa administratiu, segons manifestacions del conseller Jordi Ausàs, el Departament de Governació treballa per tal que a l'horitzó 2011 les vegueries puguin substituir les províncies, tot just després de les eleccions municipals, el resultat de les quals haurà de constituir els nous consells de vegueria. Però abans d'això, per al 2009, segons el mateix Ausàs, caldrà haver aprovat la Llei de governs locals i la de transició de les diputacions a vegueries.

Pel que fa a la PVP, es preveia que prosseguís la campanya amb noves accions que cerquin la complicitat més enllà de l'àmbit de la vegueria, així com la intensificació de la campanya a la comarca de l'Anoia. Entre les seves noves accions, la Plataforma ha preparat un exposició itinerant sobre l'àmbit del Penedès que portaran a tots els municipis que la sol·licitin.

ARR

Més informació

robertolabandera.blogspot.com
www.anoia.cat
www.vegueriapropia.org

1 Les vegueries eren les regions que, sota administració d'un veguer, servien per a l'organització de les jurisdiccions reials en el territori de la Catalunya medieval. La vegueria de Vilafranca, aproximadament, abraçava les actuals comarques de l'Alt Penedès, el Baix Penedès i el Garraf i uns quants municipis de la comarca d l'Anoia limítrofs amb l'Alt Penedès, tot i que al llarg dels segles el mapa de les vegueries de Catalunya, lluny de comportar-se de manera estàtica, es va anar modificant, tant en límit com en nombre de vegueries (Font: Burgueño, J. (2003). *Història de les comarques de Catalunya*, ed. R. Dalmau, Barcelona, i Sabaté, F. (1995). *El territori de la Catalunya medieval*, ed. R. Dalmau, Barcelona).

Pel que fa a la sotsvegueria d'Igualada, aquesta va ser adscrita al llarg de prop de vuitanta anys (al voltant de l'any 1300) a la vegueria de Vilafranca i posteriorment v passar a dependre del veguer de Barcelona, al llarg dels més de quatre segles restants de vigència d'aquesta institució (Font: Mercader, J. (1953). *La ciutat d'Igualada*, ed. Barcino, Barcelona).

Arran de la guerra de Successió, les vegueries van quedar substituïdes per una nova organització territorial en Corregiments en la qual es va respectar, aproximadament, la unitat de la vegueria del Penedès tot incorporant-t'hi l'àmbit de la sotsvegueria d'Igualada. Finalment, l'any 1833 amb l'entrada en vigor de les províncies, les actuals comarques que havien integrat la vegueria de Vilafranca van quedar administrativament separades entre les províncies de Tarragona i Barcelona (Font: *Anuari Territorial de Catalunya*, 2004) .

2 La moció tipus que es presenta a partir de mitjannany 2008, segons la que va presentar el grup municipal d'ERC a Santa Margarida de Montbui, ja el 2009, en ple municipal (no aprovada) demanava que els ajuntaments acordessin adherir-se a la campanya que impulsa la PVP i treballar activament amb el Parlament de Catalunya a favor de la creació de la vegueria. També s'acordava instar el Govern de la Generalitat a millorar el finançament municipal en la nova organització territorial, així com a fer que les vegueries no fossin una càrrega més per a la ciutadania; igualment, es buscava col·locar elements publicitaris de la campanya a les entrades i sortides del municipi, incorporar el logo de "vegueria Penedès" en les comunicacions oficials de l'Ajuntament i copatrocinar l'elaboració i muntatge de l'exposició "vegueria pròpia", fixant la col·laboració en una partida pressupostària.

3 El Consell Comarcal de l'Alt Penedès va aprovar la moció del juny de 2005, amb els vots favorables de CiU, ERC, els vots contraris del PSC i l'abstenció del PP. L'abril del 2006 en va tornar a aprovar una altra, ara amb els vots a favor de CiU, ERC i el PP i amb l'abstenció del PSC. El del Baix Penedès la va aprovar per unanimitat, l'octubre del 2005. El del Garraf va aprovar la moció el novembre del 2006 amb el vots favorables d'ERC, PP, UM, l'Entesa de Cubelles i CiU, l'abstenció d'Iniciativa i els vots contraris del PSC. Finalment, el Consell Comarcal de l'Anoia va aprovar la moció l'abril del 2007, amb els vots a favor de CiU, el PP i ERC i els vots contraris de PSC i ICV.

4 Resolució 436/VII, de 21 de juny de 2006.

5 La resolució 91/VIII, conseqüència de dues propostes presentades a la mesa del Parlament, l'una pel grup Parlamentari Popular de Catalunya (Tram. 250-00009/08) i l'altra pel grup parlamentari de CiU (tram. 250-00312/08), per bé que van ser debatudes al Parlament conjuntament.

6 Patronal que agrupa les empreses de les comarques del Alt i el Baix Penedès i el Garraf.

PARC DE COLLSEROLA 81

A començament d'any, l'Ajuntament de Barcelona i el DMAH acorden els límits del Parc Natural de Collserola al terme municipal de Barcelona. Amb aquest acord s'amplia la superfície protegida, tot i que es permet la possibilitat de fer equipaments al parc. Aquest fet suscita el recel d'altres municipis que reivindiquen un tracte similar a l'hora de delimitar el parc en els seus termes municipals. Per la seva banda, les entitats ecologistes reclamen una protecció real de Collserola. D'altra banda, comencen les obres del túnel per connectar el Ter i el Llobregat a través de Collserola i s'inaugura la nova muntanya russa del Parc d'Atraccions del Tibidabo.

Antecedents | 2005:110; 2006:109; 2007:105

La serra de Collserola, situada entre el pla de Barcelona i la depressió del Vallès, i envoltada pels rius Besòs i Llobregat, conté una important mostra dels ambients naturals mediterranis. El Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), per incrementar-ne el grau de protecció, va anunciar l'any 2005 l'interès de declarar-la parc natural –una demanda formulada feia temps, sobretot per part de les entitats ecologistes. A final de 2007, el DMAH tenia una primera proposta on es definien els límits del Parc Natural i va presentar-la a l'Ajuntament de Barcelona abans de començar a tramitar-la legislativament.

S'acorda ampliar la superfície de Collserola i fer-hi equipaments

Al final de gener del 2008, l'Ajuntament de Barcelona i el DMAH van acordar els límits del Parc Natural de Collserola al terme municipal de Barcelona, que ampliaven la superfície protegida fins al moment per la XARXA NATURA 2000 [2006:1999] en 51 ha, passant de 1.646 a 1.697 ha. D'altra banda, l'acord establia que 132 ha tinguessin una regulació especial (espais periurbans de regulació especial o EPRE), atesa la seva major vinculació amb la trama urbana –ja fos per la presència d'edificacions i usos urbans, o per les seves característiques com a àmbits d'enllaç entre els espais verds de la ciutat i el parc.

Segons la proposta, hi havia dos tipus d'EPRE. Per un costat els espais amb una estructura de propietat fragmentada amb una presència significativa d'habitatges construïts en zona forestal que el Pla general metropolità de Barcelona (PGM) del 1976 convertia en il·legals –en espais perimetrals de Vallvidrera, les Planes i el barri de Cal Notari–, i que s'haurien d'enderrocar. I per l'altre, els espais que formaven part del sistema general d'espais lliures, aptes per a la contenció del creixement urbà i la delimitació paisatgística de la ciutat. En aquests darrers estaria permesa la construcció d'equipaments i d'infraestructures per facilitar l'accés a Collserola a través del Parc del Castell de l'Oreneta, el Parc del Marquès de Sentmenat, el Peu del Funicular, la font del Bacallà i l'Antic Hospital de Sant Llàtzer.

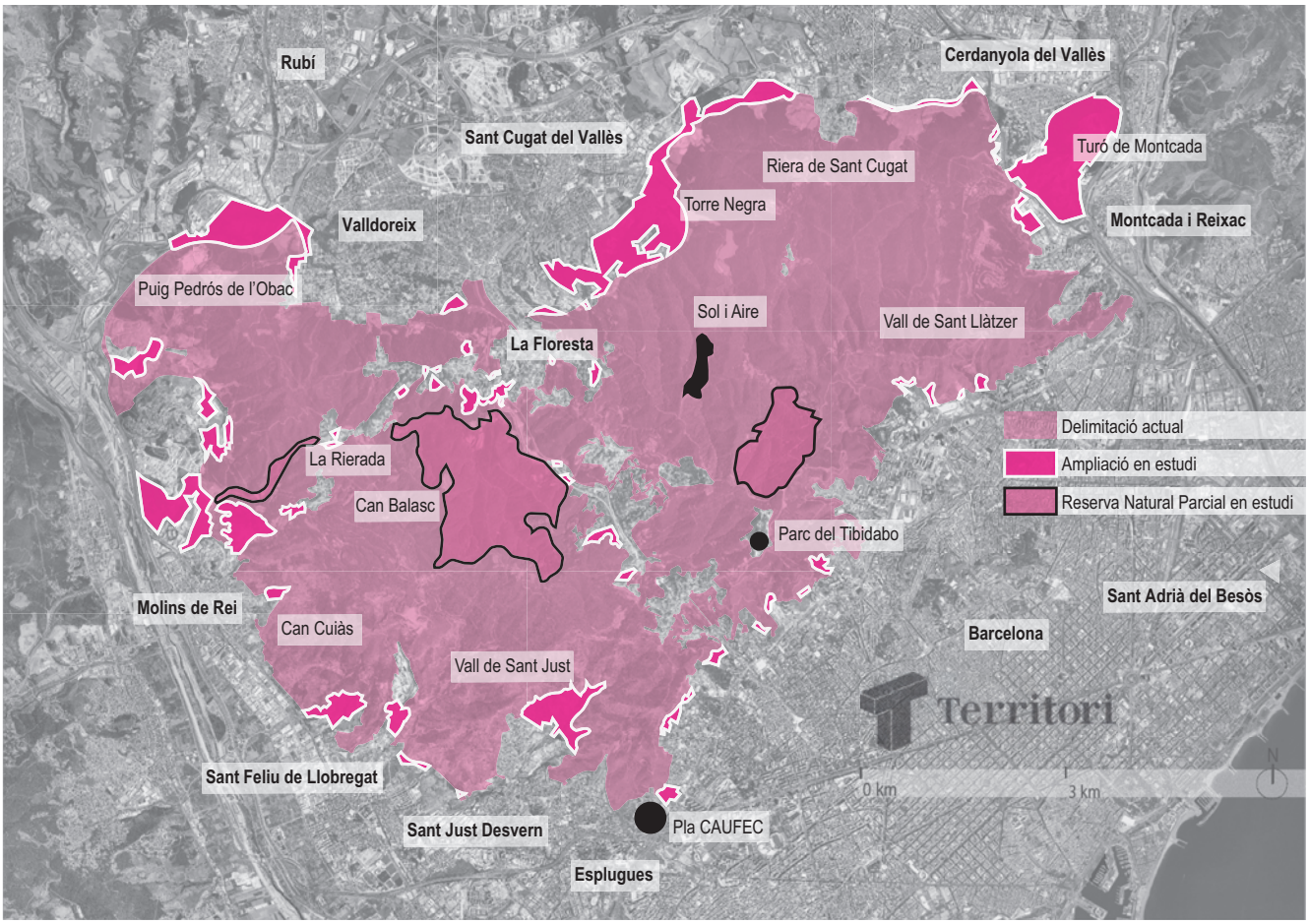
Les negociacions del DMAH amb l'Ajuntament de Barcelona van despertar el recel d'alguns districtes i d'altres municipis. En aquest sentit, el ple del consell del Districte de Sarrià-Sant Gervasi va aprovar a principi de gener, amb els vots de Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP), una moció que retreia al govern de la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona no haver informat el consell i els veïns afectats dels acords entre totes dues administracions per desblocar la declaració de Parc Natural de Collserola.

D'altra banda, l'alcalde de Sant Cugat del Vallès, Lluís Recoder (CiU), va reclamar a la Generalitat el mateix tracte que Barcelona a l'hora de delimitar Collserola dins el seu terme municipal i va demanar que es respectés la voluntat de l'Ajuntament. Recoder va exemplificar la seva reivindicació amb el cas de Can Busquets, on s'havia signat un acord amb el propietari de la finca, pel qual es protegiria un 80% de l'espai com a sòl forestal i es permetria la urbanització de la resta, amb la construcció d'una trentena d'habitatges. El govern català, però, va manifestar al consistori la seva voluntat de protegir el 100% de l'espai. Si fos aquest el cas, el consistori va exigir que la Generalitat assumís la responsabilitat de tot el procés, per evitar haver d'entrar en un procés judicial amb la propietat, com va passar amb L'ESPAI OBERT DE TORRE NEGRA [105]. Pel que fa a les urbanitzacions de Mas Fortuny i de Sol i Aire, construïdes al mig de Collserola als anys cinquanta, el consistori santcugatenc confiava a trobar un encaix entre la proposta de delimitació i els usos del futur parc.

Per la seva part, els ajuntaments de Sant Adrià de Besòs i de Sant Just Desvern van signar un conveni urbanístic amb l'objectiu de preservar una part del Parc de Collserola i reformar la façana litoral adrianenca. L'acord, que es va segellar a l'empara de la Generalitat, consistia a cedir a l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs 35.000 m² de sostre edificable d'un total de 80.000 que el PGM atorgava a la vall de Sant Just, al municipi de Sant Just i dins del Parc de Collserola. Amb aquesta transferència, l'Ajuntament de Sant Adrià podria reformar la façana litoral (TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA CENTRAL TÈRMICA DE SANT ADRIÀ DE BESÒS [131]) i la vall de Sant Just quedaria lliure de qualsevol projecte urbanístic futur. L'alcalde de Sant Just i vicepresident executiu del Consorci del Parc de Collserola, Josep Perpinyà (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va mostrar la seva satisfacció per haver trobat una solució que evitava construir en un entorn natural d'aquestes característiques.

Més protecció per a Collserola?

Des del moment en què la Generalitat va fer públic el seu acord amb l'Ajuntament de Barcelona, la Plataforma Cívica per a la Defensa de Collserola (PCDC) va iniciar una campanya de sensibilització amb l'objectiu que la societat civil catalana es comprometés a defensar Collserola i a reivindicar-ne la protecció sense que s'urbanitzés res més. Segons la Plataforma, amb la figura dels EPRE s'adjudicava als ajuntaments la possibilitat de fer equipaments al parc, així com determinats espais fins al moment protegits pel Pla d'espais d'interès natural (PEIN), amb la justificació que eren espais urbans que passarien a ser protegits, quan en realitat ja hi formaven part. Aquest acord, segons la PCDC, podia crear un precedent que permetés a la resta de consistoris demanar el mateix tracte de favor que havia rebut l'Ajuntament de Barcelona per part del DMAH. La campanya, anomenada "Salvem el Parc Natural", va rebre el suport d'una vuitantena d'entitats ecologistes, veïnals, excursionistes, esplais i escoles, entre altres, i



va redactar un manifest que havia rebut més de 3.000 signatures fins al 2008.

Al principi d'abril, una seixantena de persones entre entitats ecologistes, plataformes i ciutadans van ocupar la seu de la Direcció General de Medi Natural del DMAH i van omplir el seu vestíbul de fullaraca, branques, palla i arbres. Després van desplegar pancartes i van llegir una crida a la mobilització contra els plans urbanístics de l'administració i en defensa d'una altra forma de protecció de la serra. Amb l'acció van voler denunciar el paper de l'Administració envers la protecció de Collserola.

El 13 d'abril la PCDC va convocar una marxa popular per instar les administracions a aturar la urbanització de Collserola. Segons els organitzadors, hi van participar prop de 2.000 persones que van sortir de diversos punts del Barcelonès, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat.

D'altra banda, a mitjan maig quatre membres de la Plataforma Popular contra el Pla CAUFEC van encadenar-se en dos punts d'entrada i sortida d'un sector de les obres del Pla urbanístic Porta Barcelona-Caufec [106] per mostrar el seu rebuig a aquesta operació urbanística desenvolupada al barri de Finestrelles, al terme municipal d'Esplugues de Llobregat. La PCDC va manifestar el seu suport a la campanya de desobediència civil que estava duent a terme aquesta plataforma, ja que, segons la PCDC, el projecte urbanístic aprovat abraçava una superfície a edificar molt superior a la que permetia inicialment el PGM i comportava una agressió important de l'entorn natural de Collserola. En aquest sentit, Alnus-Ecologistes de Catalunya, de Sant Just, va alertar al final de juliol que en una zona del sector propera a l'entorn natural de Collserola, i qualificada com a verd urbà, s'estava afectant excessivament la massa vegetal de l'espai natural de Collserola.

A principi d'octubre, durant l'acte inaugural del Congrés Mundial de la Natura celebrat a Barcelona, quatre membres de la PCDC van desplegar una pancarta en acabar els parlaments de les autoritats amb el lema "Stop urban pressing on Collserola natural park". Abans de començar l'acte, altres membres de la plataforma havien desplegat la mateixa pancarta a la porta del centre de convencions del Fòrum on se celebrava el congrés.

A final d'any, el Govern encara no havia aprovat el decret per declarar Collserola parc natural, pendent que es resolgués la tramitació administrativa que definís la participació pressupostària de la Generalitat en el Consorci del Parc de Collserola. Per la seva part, els grups de defensa de la serra continuaven mostrant el seu rebuig a la proposta que fins al moment recollia l'acord entre l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat.

Les obres del túnel per connectar el Ter i el Llobregat

El mes de setembre van començar les obres per construir un túnel de 15 km de longitud per connectar les conques dels rius Ter i Llobregat a través de Collserola. Es tractava d'instal·lar una canonada d'1,8 m de diàmetre des de l'estació distribuïdora d'Aigües Ter Llobregat (ATLL) de la Fontsanta, a Sant Joan Despí, fins a l'estació de la Trinitat, a Barcelona. Per col·locar-la, dues tuneladores de 6 m de diàmetre van començar a perforar simultàniament des dels dos extrems, a la zona de la Trinitat de Barcelona i a Sant Just Desvern. Amb aquesta perforació s'obtindria una secció lliure de 5,20 m,que permetria la instal·lació de la canonada i una

zona reservada per a la circulació d'un vehicle elèctric de manteniment.

D'altra banda, el túnel disposaria de tres galeries de servei per donar accés intermedi i per garantir la correcta ventilació, així com l'evacuació en cas d'emergència. Aquestes tres galeries s'ubicarien al llarg del túnel: la galeria de servei A al terme municipal de Sant Just Desvern i dintre del parc de Collserola; la galeria de servei B al punt central del túnel, al Districte de Sarrià-Sant Gervasi de Barcelona; i la C, al Districte d'Horta-Guinardó de Barcelona.

Inaugurada la nova muntanya russa del Tibidabo

El 23 de desembre va entrar en funcionament la nova muntanya russa del Parc d'Atraccions del Tibidabo. Aquest projecte havia suscitat una forta polèmica, ja que comportava la tala d'un alzinar i l'afectació d'un bosc de pins i d'un jardí històric dissenyat per l'arquitecte Nicolau M. Rubió i Tudurí. L'Ajuntament de Barcelona havia defensat la tala de l'alzinar al·legant que el bosc en litigi no tenia interès, atès que no era natural sinó que havia estat plantat.

Mentre l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu (PSC), feia el discurs d'inauguració de la nova muntanya russa, un grup de membres de la PCDC, de la Plataforma SOS Tibidabo i d'Ecologistes en Acció es van manifestar des de la Cota 500 del Tibidabo. Segons Juli Fontoba, portaveu de la protesta, reivindicaven que el Parc del Tibidabo es quedés tal com l'havien conegut en comptes de pretendre fer la competència a Port Aventura. Fontoba va acusar l'alcalde d'antidemocràtic per haver impulsat el projecte tot i tenir l'oposició del Districte en contra. Per la seva banda, Hereu va assegurar que l'operació s'havia fet amb ambició, professionalitat i respecte, i que hi havia el triple d'arbres que abans de la instal·lació de la nova muntanya russa.

Els grups municipals CiU i PP van acusar Hereu de no haver respectat la voluntat majoritària de la ciutat i d'haver incomplert un acord aprovat per la majoria del ple que reclamava formalment que no es construís l'atracció. Per aquest incompliment, CiU va presentar un contenciós administratiu.

JRL-X3EA

Més informació

www.parccollserola.net
www.collserola.org
www.tibidabo.es

82 PARC NATURAL DE LA MUNTANYA DE MONTSERRAT

Durant l'any segueixen els treballs per definir el projecte d'ampliació del Parc Natural. Al maig el Patronat de la Muntanya de Montserrat i el Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural acorden unes bases de col·laboració per promoure el desenvolupament rural dins l'àmbit del Parc Natural. D'altra banda, a mitjan juliol el Patronat i la Federació d'Entitats Excursionistes de Catalunya signen un acord històric que regula l'escalada dins el Parc Natural. Finalment, a principi de novembre i en acabar l'any es produeixen dues esllavissades que provoquen talls als accessos al monestir de Montserrat. Dos operaris moren mentre hi feien tasques de consolidació.

Antecedents | 2007:109

El massís de Montserrat és un dels relleus més abruptes de la Serralada Prelitoral. Presenta unes formacions geològiques úniques (agulles, monòlits, coves), una gran diversitat de microclimes i una fauna mediterrània molt variada. Per aquest motiu, l'any 1987 es va declarar el Parc Natural de la Muntanya de Montserrat (Decret 59/1987), que té una superfície protegida de 3.500 ha i s'estén per quatre municipis (el Bruc, Marganell, Monistrol de Montserrat i Collbató) i tres comarques (l'Anoia, el Bages i el Baix Llobregat). El mateix Decret 59/1987 va crear la Reserva Natural Parcial de la Muntanya de Montserrat (amb una superfície de 1.760 ha i un règim de protecció més estricte) a l'interior del Parc Natural i un Entorn de Protecció de 4.039 ha que envolta el Parc Natural.

El maig del 2007 el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va treure a informació pública un projecte de decret per ampliar els espais protegits del massís de Montserrat i el seu entorn. Aquesta proposta donava resposta a la demanda de diversos ajuntaments per incloure part del seu municipi dins la zona protegida i pretenia fer més coherents les noves figures de protecció que s'havien anat superposant després de la creació del Parc Natural (principalment el Pla d'espais d'interès natural (PEIN), el 1992, i la XARXA NATURA 2000 [2006:199], el 2006).

Avança el projecte d'ampliació del Parc Natural

Durant l'any 2008 el DMAH va continuar treballant en la definició final del projecte d'ampliació del Parc Natural. Es van valorar les al·legacions formulades pels ajuntaments, els particulars i les associacions, així com els informes preceptius corresponents, incorporant al projecte de decret i a la memòria justificativa que l'acompanya els informes i al·legacions valorats favorablement.

Va ser especialment intens el treball que es va dur a terme per resoldre la situació de la urbanització del Casot (municipi de Marganell), parcialment inclosa dins l'àmbit vigent del Parc Natural i íntegrament inclosa a l'espai protegit que en resultaria de l'ampliació. Aquesta urbanització aplega més de 130 edificacions escampades per tota la vall del Casot i les carenes que la delimiten, amb un gran impacte territorial en el vessant nord de la muntanya. Es va crear un grup de treball format per representants del DMAH, del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), del Patronat de la Muntanya de Montserrat (PMM) i de l'Ajuntament de Marganell per plantejar escenaris que permetessin articular la urbanització i l'àrea protegida. A partir d'un inventari minuciós de les característiques i l'impacte paisatgístic de cada edificació, el grup de treball va decidir que s'elaboraria un pla especial urbanístic del sector amb directrius establertes pel decret d'ampliació, com la impossibilitat d'admetre cap edificació nova o la identificació de les edificacions de més impacte que haurien de poder ser eliminades, entre d'altres.

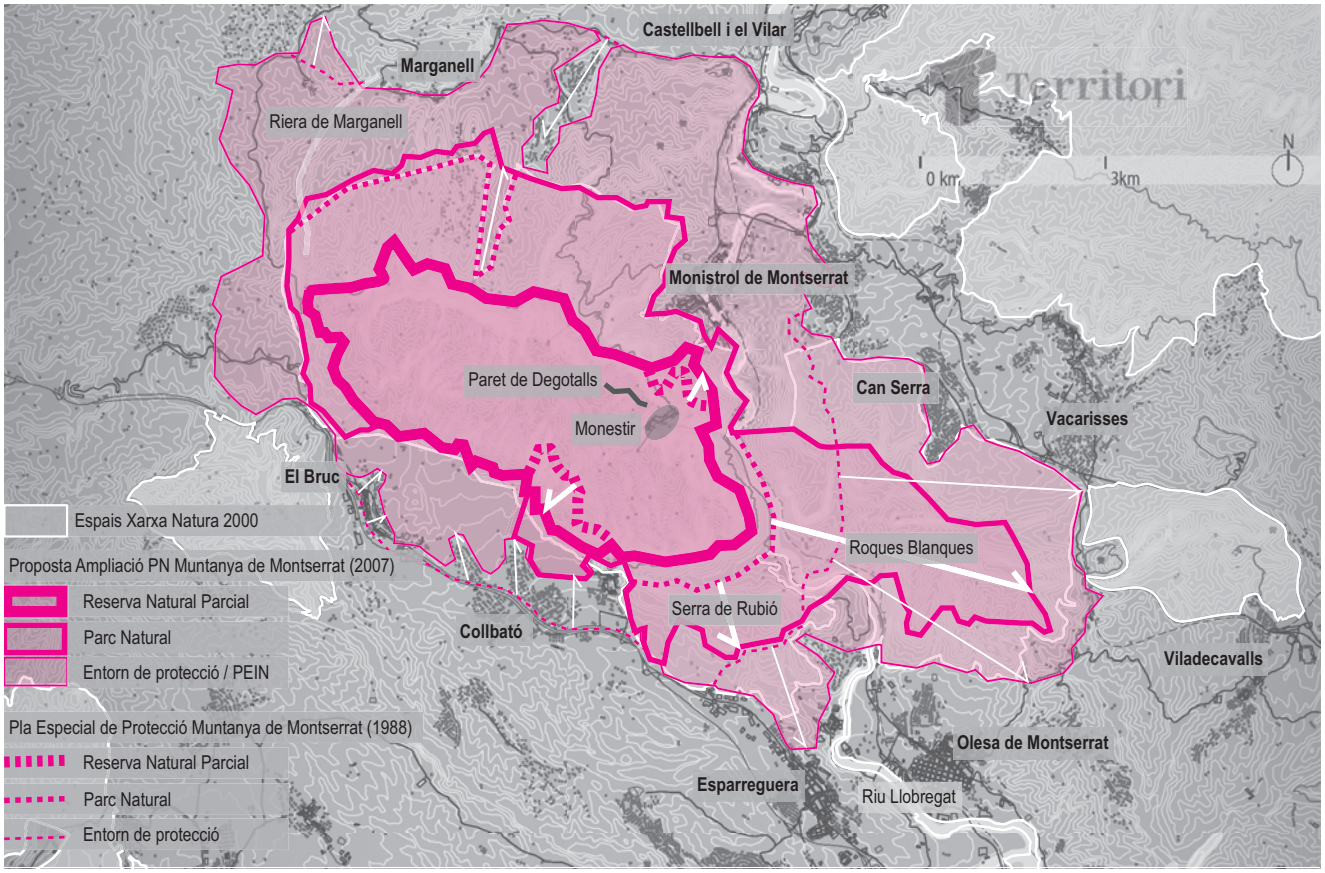
A final d'any seguia pendent d'aprovació el decret d'ampliació per part del Govern de la Generalitat.

Accions per al desenvolupament socioeconòmic

El març de 2008 el PMM, institució que exerceix d'òrgan gestor i rector del Parc Natural, va fer balanç de les inversions i les actuacions dutes a terme durant el 2007, que ascendien a gairebé 1 MEUR. El gerent del Patronat, Xavier Aparicio, va destacar les obres de reparació de l'esllavissada de gener del 2007, la recuperació de les ermites de Sant Joan i Sant Onofre i la posada en funcionament del bus turístic "Portals de Montserrat", que feia un recorregut pels quatre pobles del parc. Arran de l'èxit de la prova pilot d'aquest bus, es va decidir consolidar-lo durant el 2008.

D'altra banda, el 7 de maig el Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural (DAR) i el PMM van signar un protocol que establia les bases de col·labo-

Escalador a Montserrat. Foto Moisès Jordi



ració entre ambdues entitats per a la protecció, la revaloració, i el desenvolupament integral agrícola, rural i ramader dins de l'àmbit del Parc Natural. Entre les actuacions previstes destacaven la recuperació de terrenys agrícoles, la consolidació i augment de la població agrària, el foment dels productes de qualitat i de l'agricultura ecològica, la catalogació i restauració de camins rurals, i l'impuls del Parc Agrari de Montserrat. Per desenvolupar aquestes actuacions, l'acord preveia subscriure convenis de col·laboració en els quals es concretarien els compromisos de les parts.

Es regula l'escalada al parc

El massís de Montserrat és un dels llocs de referència per a la pràctica de l'escalada a Catalunya; alhora, és un espai natural protegit amb espècies de fauna amenaçades, sobretot aus rupícoles (com l'àguila cuabarrada, el falcó peregrí, el xoriguer, el duc o el roquerol) que crien en sectors de pas dels escaladors i que poden abandonar els nius per la presència humana. Aquesta coincidència havia generat històricament tensions entre els escaladors i els organismes responsables de la conservació de la natura. Per garantir la compatibilitat de l'escalada amb la preservació de l'entorn i consensuar mesures de regulació, es va constituir el 2004 una comissió tècnica integrada per la Federació d'Entitats Excursionistes de Catalunya (FEEC), el DMAH i el PMM.

Després de diversos anys de converses, el 21 de juliol de 2008 el PMM i la FEEC van signar un acord sobre la regulació de l'escalada, les vies ferrades i les canals equipades al Parc Natural. L'objectiu era protegir les aus rupícoles que nidifiquen en les fissures, les coves i les lleixes de les grans parets verticals, però també als boscos, a les canals o a la vegetació de codines; alhora, l'acord també contribuïa a conservar la vegetació i el paisatge.

Pel que fa a l'escalada, l'acord permet mantenir-la durant tot l'any en el 90,2% de les 3.645 vies d'escalada inventariades per la FEEC i pel PMM (dades del 2007). Alhora, regula temporalment l'escalada en el 8,65% de les vies inventariades i impossibilita l'escalada en l'1,15% restant.

Aquesta regulació s'estableix a partir d'una zonificació que divideix el Parc Natural en cinc categories: zones de màxim interès ambiental, on no es permet l'escalada durant tot l'any; zones d'interès per a la conservació d'aus rapinyaires de nidificació primerenca, on es regula temporalment l'escalada de l'1 de gener al 15 de juny; zones d'interès per a la conservació d'aus rapinyaires de nidificació tardana, on es regula temporalment l'escalada del 15 de febrer al 31 de maig; zones d'interès específic per a aus rupícoles no rapinyaires, on es regula temporalment l'escalada de l'1 de març al 31 de juliol; i zones sense regulació específica, on es permet l'escalada tot l'any.

L'acord també regula l'obertura de noves vies d'escalada, impossibilitant-les a les zones de màxim interès ambiental i sotmetent-les a autorització de l'òrgan gestor del Parc Natural a les altres àrees.

Pel que fa a les vies ferrades i canals equipades es permet practicar aquestes activitats en les vies i canals llistades en l'acord de regulació. L'obertura de noves vies ferrades o l'equipament de noves canals també queda sotmès a l'autorització de l'òrgan gestor del Parc Natural.

Noves esllavissades amb conseqüències greus

Després de l'esllavissada de gener del 2007 a la zona dels Degotalls i dels treballs d'estabilització que se'n van derivar, el 4 de novembre de 2008 va tenir lloc una nova esllavissada, en aquesta ocasió a la zona del torrent de les Guilleumes, dins els límits del Parc Natural. Fruit de l'incident, la car-

Una imatge del monestir de Montserrat. Foto Moisès Jordi

retera BP-1121, que uneix el monestir de Montserrat i Monistrol, no es va obrir a tots els vehicles –amb pas alternatiu regulat per semàfors– fins a la tarda del 7 de novembre. En canvi, la carretera BP-1103, que permet accedir al monestir des de Can Maçana, es va mantenir tallada fins al 23 de desembre per poder col·locar a la zona afectada per l'esllavissada una barrera dinàmica de protecció de 90 m de llarg i 4 m d'alçada.

El 13 de novembre dos operaris de l'empresa Inaccés, que estaven consolidant el terreny d'un dels accessos afectats per l'esllavissada, van morir quan els va caure a sobre una roca de grans dimensions. Aquest greu accident va comportar un nou tall de la carretera BP-1121, d'un dia de durada, per comprovar si hi havia riscos per a la seguretat vial.

A causa de les fortes pluges, el 28 de desembre es va produir una nova esllavissada a la zona dels Degotalls. Una desena de rocs voluminosos, d'uns 15 m^3, es van despendre de la muntanya i van afectar les dues carreteres d'accés al monestir (BP-1103 i BP-1121) i el cremallera de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC). Tots els accessos van quedar tallats i durant molts dies l'Aeri de Montserrat es va convertir en l'únic mitjà per arribar al monestir. L'esllavissada va obligar a evacuar a través de l'aeri unes 1.800 persones que van quedar atrapades a la zona del monestir.

El 30 de desembre el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va anunciar que la reparació de l'esllavissada costaria aproximadament 1,5 MEUR, una inversió tres vegades més gran que la que es va fer a la mateixa zona, la paret dels Degotalls, a principi del 2007. Els motius eren que el volum de l'esllavissada i l'àrea d'afectació eren molt superiors, i que les tasques de desenrunament serien especialment dificultoses.

El conseller va admetre que els continus despreniments de roques obligaven a plantejar una actuació global de consolidació de la muntanya, proposta que va ser acceptada pel PMM. Nadal també va instar el PMM a realitzar un estudi que determinés els llocs amb més risc.

XBR-X3EA

Més informació

www.muntanyamontserrat.net
www.muntanyamontserrat.net/images/stories/noticies/Text_Regulaci%C3%B3_Escalada.pdf

PARC NATURAL DEL MONTGRÍ, LES MEDES I EL TER 83

Al juliol surt a informació pública l'Avantprojecte de llei del Parc Natural del Montgrí, les Medes i el Baix Ter que preveu protegir 8.061 ha de l'àrea costanera situada al nord del Baix Empordà. Els ajuntaments de Pals, Palau-sator i Fontanilles, el sector turístic i associacions de pagesos reclamen l'exclusió dels arrossars i de la platja de Pals, i l'Ajuntament de l'Escala s'oposa a incloure el corredor biològic al Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà. Les entitats ecologistes, per la seva banda, defensen la necessitat d'incloure els espais agrícoles i reclamen l'ampliació del Parc. En total es presenten 1.500 al·legacions.

Antecedents | 2004:128; 2005:113; 2006:112

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 del 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-hi els municipis de Torroella de Montgrí, Pals i Ullà.

A final del 2005 el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va presentar l'Avantprojecte de llei del Parc Natural del Montgrí, les Medes i el Baix Ter, amb una extensió de 7.378 ha, incorporant-hi també espais com el front litoral de l'Escala, l'antic estany de Bellcaire, els arrossars de Pals i Boada, la platja de Pals i les instal·lacions de Radio Liberty [2006:57], que es van enderrocar el 2006. El 2006 i el 2007 el Parc Natural estava en la fase de consultes i suggeriments per part d'entitats i ajuntaments.

L'11 de juliol de 2008 l'Avantprojecte de llei del Parc Natural del Montgrí, les Medes i el Baix Ter va sortir a exposició pública per tal que s'hi poguessin presentar al·legacions. Al final, la proposta de Parc ocupava una superfície de 8.061 ha. D'aquestes, 6.090 afectaven àrea terrestre, la majoria del municipi de Torroella de Montgrí (4.476 ha) però també de Pals (562 ha), Bellcaire d'Empordà (484 ha), l'Escala (296 ha), Palau-sator (109 ha), Ullà (108) i Fontanilles (56). Les 1.971 restants eren superfície marina a l'entorn de les illes Medes i la franja de davant del massís del Montgrí. Tots els municipis inclosos al Parc eren del Baix Empordà, a excepció de l'Escala (Alt Empordà).

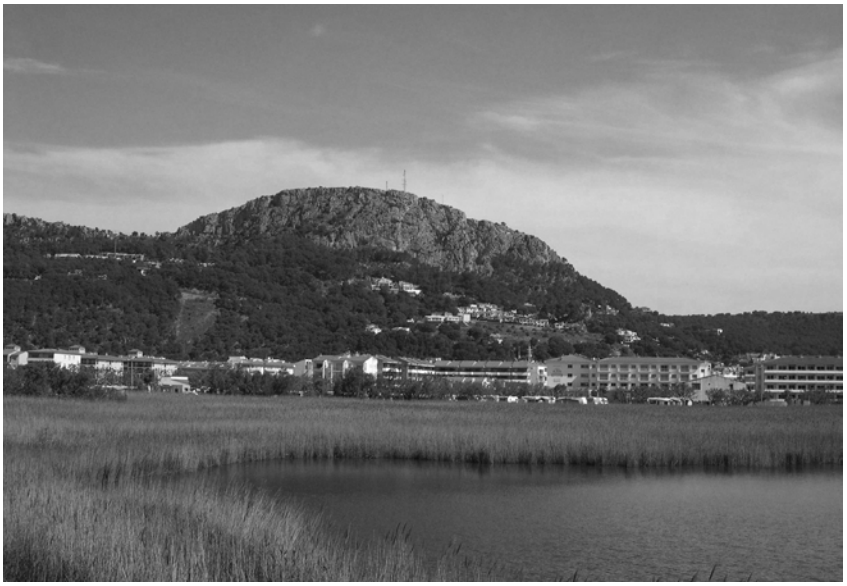
El Parc Natural incloïa el massís del Montgrí, les illes Medes, els aiguamolls del Baix Empordà, les zones humides de l'antic estany de Bellcaire d'Empordà, l'estany de Pals i l'estany de Boada, els arrossars de Pals i els sistemes de recs que alimenten les basses d'en Coll, l'àmbit de Vilanera, el front litoral de l'Escala i la platja de Pals. D'aquesta manera quedaven representats una gran diversitat d'ambients propis del litoral català, com els penya-segats calcaris, platges de còdols, espais marins de fons rocós i de fons sorrenc, aiguamolls, dunes i illes. Alguns d'aquests sectors tindrien, a més, figures de protecció especial: la zona emergida de les illes Medes seria reserva natural integral mentre que l'àmbit marí de l'entorn de les Medes, les llacunes del Baix Ter, la Pletera, la bassa de Fra Ramon i les basses d'en Coll serien reserves naturals parcials. A més el Parc incorporava un corredor a l'entorn del nucli de l'Escala per unir-lo al Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà [84].

Es preveia que la gestió del Parc s'efectués a través d'un òrgan rector, la Junta Rectora, formada per representants de les administracions, dels ens locals i de les organitzacions i sectors socials interessants.

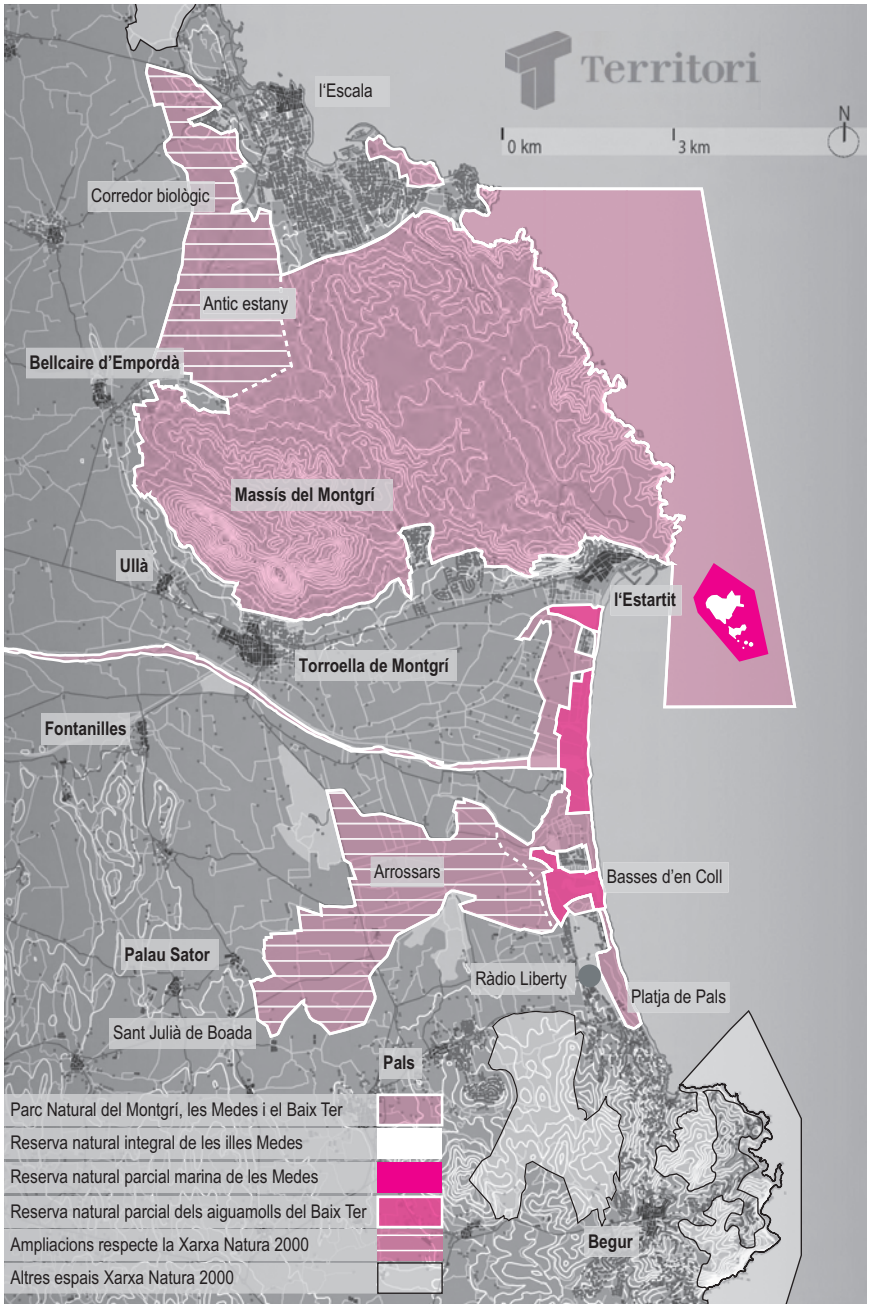
El 28 de juliol el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Francesc Baltasar, i la directora general de Medi Natural, Núria Buenaventura, van presentar l'Avantprojecte a Torroella de Montgrí. Baltasar va afirmar que el principal objectiu del Parc era fer compatible les activitats econòmiques que s'hi desenvolupen –com la pesca artesanal, l'agricultura i el turisme– amb la preservació dels valors naturals, evitant que la pressió urbanística malmetés l'entorn.

Oposició als límits del Parc a Pals, Fontanilles i Palau-sator

Les primeres reaccions a la presentació de l'Avantprojecte van arribar del sector meridional del Parc, en els municipis de Pals, Fontanilles i Palau-sator. Així la Comunitat de Regants del Rec del Molí de Pals i l'Associació de Defensa Vegetal de l'Arròs de Pals van rebutjar incloure-hi els arrossars. Consideraven que comportaria la possibilitat d'expropiació dels terrenys, la prioritització de l'ús ambiental per sobre de l'ús agrari i s'impediria canviar el tipus de conreu.



Els aiguamolls del Ter Vell amb l'Estartit al fons. Foto Moisès Jordi



En una línia similar, Unió de Pagesos (UP) demanava l'exclusió de tota la zona agrícola del Parc, en concret els arrossars de Pals, Fontanilles i Palau-sator i les zones agrícoles de Bellcaire. No obstant això proposava com a alternativa que la plana agrícola del Baix Ter es protegís com a parc agrari, prenent com a exemple el Parc Agrari del Baix Llobregat.

Per la seva banda l'Associació Turística de Pals va reclamar que s'exclogués també la platja de Pals. Argumentava que era l'actiu turístic més important del municipi, que es condicionava el futur de la zona de Ràdio Liberty i que Pals perdria identitat davant de Torroella de Montgrí, un municipi que consideraven "competidor" en matèria turística.

Els alcaldes de Pals, Palau-sator i Fontanilles es van unir també al rebuig al Parc Natural. En el cas del municipi de Pals l'equip de govern format per Convergència i Unió (CiU) i el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) rebutjava incloure-hi els arrossars i la platja de Pals, mentre que l'oposició, formada per Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Independents per Pals (InP), veia bé en línies generals la proposta. En el cas de Palau-sator (governat per ERC i amb CiU a l'oposició) i Fontanilles (governat per CiU en solitari) l'oposició al Parc era unànime i reclamaven l'exclusió completa dels seus municipis.

El mes d'agost diverses entitats i ajuntaments van signar un manifest conjunt de rebuig a l'Avantprojecte amb el títol "Parc Natural, així no!". En el document es reclamava l'exclusió de les zones agrícoles i de la platja de Pals, deixant únicament dins el Parc Natural les basses d'en Coll i els terrenys de Ràdio Liberty. D'aquesta manera la superfície en aquests tres municipis passaria de 727 ha a 83 ha i s'exclourien els termes de Fontanilles i Palau-sator. Així mateix recordaven que els arrossars i la platja de Pals no eren "territoris amenaçats", ja que estaven preservats per diferents plans, com el PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ [2006:120] o el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER [2005:128]. El manifest fou signat pels alcaldes de Pals, Palau-sator i Fontanilles, responsables de CiU i el PSC de Pals, la Comunitat de Regants del Rec del Molí de Pals, l'Associació de Defensa Vegetal de l'Arròs del Molí de Pals, l'Associació de Turisme de Pals, les comunitats de propietaris Golf Mar I i II i Villa de Golf i l'Associació de Caçadors de Pals i Regencós.

Recolzament amb matisos a la resta de municipis

L'alcalde de l'Escala, Estanis Puig (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va valorar positivament la creació del Parc. No obstant això va manifestar la seva oposició al corredor per unir-lo amb el Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà, vorejant el nucli urbà de l'Escala, que afectava 242 ha de terrenys agrícoles. Puig afirmava que aquestes zones ja estaven prou protegides en l'aspecte urbanístic i subratllava que no responien a la realitat geogràfica del Parc, centrada en el massís del Montgrí, les illes Medes i el Baix Ter. En canvi veia bé la incorporació de l'àmbit litoral del Bol Roig i la torre de Montgó, dins l'àmbit del massís del Montgrí, i també incorporar-hi unes 60 ha del seu municipi.

Per la seva banda, l'alcalde de Torroella de Montgrí, Joan Margall (Unitat i Progrés Municipal, UPM), va mostrar la seva satisfacció per la futura declaració i va defensar la protecció del territori com un nou model econòmic. No obstant això, l'Ajuntament de Torroella va presentar al·legacions per reclamar l'exclusió del Parc del sector situat darrere les urbanitzacions dels Griells i la Pletera de l'Estartit (Torroella de Montgrí), ocupat per camps de conreu, magatzems i tallers. El consistori recordava que la normativa urbanística municipal recollia aquests usos de tipus industrial i que la seva inclusió al Parc podria fer-los perillar.

El grup municipal l'Estartit Independent (LEI), que formava part de l'equip de govern, va reclamar que es reconsiderés el nom que es volia donar al Parc Natural per tal de fer més visible la marca "illes Medes". Així proposaven anomenar-lo Parc Natural de les Medes, el Montgrí i el Baix Ter. Per a Genís Dalmau, regidor de Turisme de Torroella de Montgrí i membre de LEI, les illes Medes eren el principal reclam de la zona i havien de precedir qualsevol nom per tal d'atreure visitants. LEI també reclamava que s'exclogués la platja de l'Estartit, que no es declarés la Meda Gran reserva natural integral (per tal de permetre-hi l'accés) i que es protegís el riu Ter com a manera de garantir-ne el cabal.

Finalment els alcaldes de Bellcaire d'Empordà, Jaume Gifre (ERC), i el d'Ullà, Josep López (PSC), van manifestar el ple recolzament a la proposta de Parc Natural.

Una imatge de les basses d'en Coll. Foto Arxiu Territori

Els ecologistes reclamen ampliar més el Parc

Diverses entitats ecologistes van presentar també al·legacions al Parc Natural però en aquest cas per reclamar que se n'ampliessin els límits proposats. L'Associació de Naturalistes de Girona (ANG) veia bé la inclusió dels diversos tipus d'ambients presents a la zona, però considerava que els espais del Baix Ter i els del Montgrí quedaven desconnectats. Per això proposaven incloure l'entorn de Sobrestany, la plana agrícola de Torroella de Montgrí, els terraprims de la Muntanya Gran i les deveses de la Fonollera. Per la seva banda la Institució Altempordanesa d'Estudis Naturals (IAEDEN), Salvem l'Empordà i el Grup de Defensa del Patrimoni del Baix Empordà proposaven estendre el Parc al nord fins a Viladamat, a l'oest fins a Verges i al sud fins a Sant Julià de Boada, excloent-hi únicament els nuclis habitats i els creixements urbanístics previstos. Finalment, Gent del Ter demanava en l'àmbit marí la creació d'un refugi de cetacis i tortugues marines i en l'àmbit terrestre el tancament de la pedrera d'Ullà i la inclusió de Sobrestany, Torre Ferrana i la pineda de Riells de Dalt.

Aquestes cinc entitats van impulsar, a més, un manifest que es va presentar a Torroella de Montgrí el 18 de setembre. Hi defensaven un parc natural "sense rebaixes" que mantingués els límits previstos i, si era possible, que els ampliés. També reclamaven als ajuntaments que actuessin amb responsabilitat en la "defensa dels interessos col·lectius i la salvaguarda de la seva identitat territorial". A part de les quatre entitats impulsores van firmar el manifest SOS Empordanet, Salvem el Terraprim, Salvem Vulpellac, Plataforma d'Ullà, Xarxa Empordà, Aguait de l'Empordà, No a la MAT, Amics del Parc Natural de l'Albera i el Cap de Creus (APNACC), el Grup de Defensa del Montgrí i el Baix Ter, ADF Montgrí, Xibeques del Cau, la Societat Catalana d'Anellament, Amics del Manol i Col·lectiu Bisaroca.

Mil cinc-centes al·legacions al Parc

El període d'informació pública es va acabar el 30 de setembre. En total es van presentar 1.500 al·legacions, la major part de les quals eren partidàries de reduir l'àmbit del Parc. Prop de la meitat de les al·legacions provenien de l'àrea de Pals, Palau-sator i Fontanilles, i una mica més d'una tercera part de l'Escala.

El 14 de novembre, en una trobada amb entitats ecologistes, la directora general de Medi Natural, Núria Buenaventura, i el delegat de Medi Ambient a Girona, Emili Santos, van assegurar que el Parc no es reduiria i no descartaven que s'acabés ampliant més. Aquestes paraules no van agradar a l'executiva de la Federació de Girona del PSC que pocs dies després va qualificar l'anunci de no-reducció de "precipitat". Per als socialistes les figures de protecció existents a la zona ja garantien la preservació dels espais agraris i coincidien amb Unió de Pagesos que la figura idònia per als arrossars i el connector biològic de l'Escala era la de parc agrari.

Pocs dies després l'alcalde de Torroella de Montgrí, Joan Margall (UPM), va respondre al comunicat del PSC (partit que donava suport a UPM en aquest municipi), assegurant que si es produïen retallades al Parc, Torroella se'n desentendria. Per a Margall amb la inclusió alhora d'espais agrícoles i naturals es permetria protegir i gestionar el territori del Baix Ter de manera conjunta, "deixant de ser un regne de taifes". En la mateixa línia el president d'ICV a les comarques gironines va criticar la postura del PSC i va assegurar, en referència als sectors opositors, que "quan parlen de poder canviar el cultiu d'arròs per algun altre cultiu parlen de fer cases aparellades com ja s'ha fet en molt indrets de la zona del Baix Ter". Per la seva banda l'executiva comarcal d'ERC del Baix Empordà es va definir també a favor del Parc Natural.

A final d'any el DMAH continuava estudiant les al·legacions presentades al Parc Natural. Un cop resoltes faria arribar l'Avantprojecte al Govern de la Generalitat, que l'hauria de trametre al Parlament de Catalunya per tal que iniciés el tràmit corresponent per a la seva declaració.

MJP

Més informació

mediambient.gencat.cat/cat/ciutadans/participacio_publica/montgri/avantprojecte.pdf

84 PARC NATURAL DELS AIGUAMOLLS DE L'EMPORDÀ

El 25è aniversari del Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà se celebra durant un dels pitjors episodis de sequera i salinització de l'espai, motiu pel qual es comunica l'adquisició per part del DMAH dels estanys de Vilaüt i del Tec, on es desenvolupa un projecte per frenar la salinització i recuperar ambientalment l'espai. També es planteja construir una dessalinitzadora a l'Alt Empordà, obrir nous pous d'aigua i utilitzar la depuradora de Figueres. L'11 de desembre es presenta el Pla especial del Parc amb l'objectiu de preservar-ne i restaurar-ne els sistemes naturals, els elements d'interès cultural i la integritat del seu paisatge.

El Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà (PNAE) té una superfície aproximada de 4.730 ha, de les quals 825 són reserva natural integral (RNI) estrictament protegida que inclou les zones dels Estanys, les Llaunes i l'Illa d'en Caramany. El Parc se situa a la comarca de l'Alt Empordà i engloba els municipis de Castelló d'Empúries, Sant Pere Pescador, Palau-saverdera, Peralada, Pau, Pedret i Marzà, l'Escala, Roses i l'Armentera.

Es tracta de la segona zona humida més extensa de Catalunya, després del PARC NATURAL DEL DELTA DE L'EBRE [2004:126], i està formada per un conjunt d'estanys, closes i prats inundables a la confluència dels rius Muga i Fluvià. Constitueix un hàbitat privilegiat per a la fauna, especialment per a ocells aquàtics.

La creació del Parc Natural

L'any 1975 el Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de Sant Pere Pescador autoritzava la urbanització d'un sector d'aiguamolls de la desembocadura del riu Fluvià. El mateix any s'hi va projectar una marina residencial per a 60.000 persones amb el nom de FLUVIANÀUTIC [2003:122], i se'n van iniciar les obres amb l'obertura de canals per a la navegació d'embarcacions d'esbarjo i la construcció de l'estructura d'un edifici de sis plantes. Tanmateix, el 1976 es va iniciar una intensa i llarga campanya de defensa dels aiguamolls de l'Empordà que, mitjançant diverses mobilitzacions socials, va acabar paralitzant les obres i aconseguint la creació del PNAE el 1983. El 13 d'octubre de 1983 el Parlament de Catalunya va aprovar per unanimitat la Llei de protecció dels aiguamolls de l'Alt Empordà.

El 25è aniversari del PNAE

El 29 de novembre de 2008 es van celebrar els 25 anys de creació del PNAE en un acte on van assistir el conseller del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), Francesc Baltasar, acompanyat del delegat del Govern de la Generalitat a Girona, Jordi Martinoy, de la directora general de Medi Natural, Núria Buenaventura, i del director dels Serveis Territorials a Girona, Emili Santos. L'acte de commemoració va coincidir amb un dels pitjors episodis de sequera i salinització del Parc que afectava especialment la reserva natural integral dels estanys dels aiguamolls (ABASTAMENT D'AIGUA A L'ALT EMPORDÀ. SEQUERA [1]). El conseller va aprofitar la jornada per comunicar l'adquisició pública per part del DMAH dels estanys de Vilaüt i del Tec, on s'havia posat en marxa un projecte per frenar la salinització de les aigües subterrànies, conservar la fertilitat de les closes i els conreus i recuperar la biodiversitat dels dos estanys. El projecte consistia a instal·lar diverses infraestructures per evitar la intrusió d'aigua marina, afavorir la retenció d'aigua dolça en els recs i tornar a inundar els estanys naturals que al llarg dels darrers anys havien reduït la capacitat temporal d'inundació. Aquestes actuacions responien a la Directiva marc de l'aigua i suposaven l'expropiació de 36 ha per part de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA). A més, Francesc Baltasar també va plantejar per combatre la sequera la possibilitat de construir una dessalinitzadora a l'Alt Empordà, l'obertura de nous pous d'aigua i l'ús terciari de la depuradora de Figueres.

D'altra banda, el conseller va informar que el Pla especial del PNAE es presentaria a la junta rectora del Parc i s'aprovaria abans d'acabar l'any, complint així una de les reivindicacions més demanades per diferents sectors, com la Institució Altempordanesa d'Estudis Naturals (IADEN) i la plataforma Salvem l'Empordà.

El Pla especial del PNAE

L'11 de desembre de 2008 la directora general del Medi Natural, Núria Buenaventura, i el director dels Serveis Territorials a Girona, Emili Santos, van presentar el Pla especial del PNAE. L'objectiu principal era completar i desplegar el règim jurídic i de protecció establert als aiguamolls de l'Empordà per preservar-ne i restaurar-ne els sistemes naturals terrestres i marins, els valors geològics, botànics, faunístics i ecològics, els elements d'interès cultural i la integritat del paisatge. El Pla constituïa un instrument per ordenar els aprofitaments del Parc, tot garantint la conservació i millora dels valors naturals. Com a objectius concrets fixava:

- Cartografiar la delimitació definitiva de l'espai dels aiguamolls de l'Alt Empordà,

Vista dels aiguamolls amb Roses al fons. Foto Moisès Jordi

tot tenint en compte les altres figures de protecció especial que hi eren vigents.

- Preservar especialment els sistemes dunars, les llacunes litorals d'origen natural i els meandres del riu Fluvià.
- Prevenir l'espai de les activitats que acceleressin els processos erosius naturals i que modifiquessin l'equilibri dels processos naturals.
- Establir mesures per recuperar la dinàmica hidrogeològica natural i reduir la contaminació de les aigües subterrànies.
- Protegir estrictament i aplicar mesures agroambientals i de manteniment i/o restauració per a la preservació de llacunes, basses, closes i cursos d'aigua.
- Evitar o minimitzar la fragmentació dels hàbitats.
- Establir mesures de protecció per als connectors ecològics interns del PNAE i per als que el connecten amb el seu entorn rural, el Parc Natural del Cap de Creus [2004:125] i el massís del Montgrí [83].
- Ordenar els usos i aprofitaments de l'àmbit marí de l'espai i dels que hi tenen incidència directa.
- Protegir en particular els ambients amb presència de comunitats naturals d'especial interès.
- Protegir especialment les espècies i les poblacions de flora i fauna que són endèmiques o que estan amenaçades en el conjunt de l'espai.
- Potenciar les comunitats vegetals autòctones en espais amb afectacions recents o on han estat substituïdes per comunitats o espècies no pròpies de la zona.
- Protegir el paisatge i regular les infraestructures que el puguin afectar.
- Regular el trànsit de vehicles i les actuacions en camins i pistes.
- Establir directrius que facin compatible la conservació dels sistemes naturals amb els aprofitaments tradicionals, les infraestructures i els serveis destinats per a la població local, l'accés públic i les activitats educacionals, de lleure i turístiques que s'hi desenvolupen.

El Pla establia una zonificació per al PNAE segons les característiques i valors naturals dels espais i, d'acord amb d'això, en regulava les edificacions, activitats i accés públic. Complementàriament, el programa d'actuació del Pla especial preveia l'adequació dels límits del Parc a les figures de PEIN i de la Xarxa Natura 2000 [2006:199] existents, cosa que significava la incorporació per primera vegada d'espais marítims al Parc. També impulsava la creació de nous punts d'acolliment i el desenvolupament d'un pla específic per a la platja de Sant Pere Pescador per compatibilitzar-ne l'intens ús públic amb la conservació dels valors naturals.

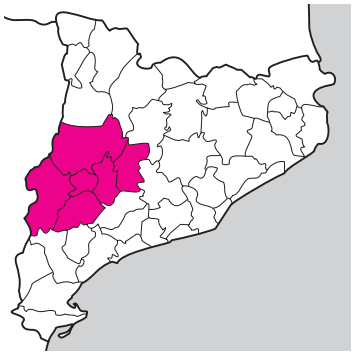
En acabar l'any es preveia que el gener del 2009 es fes la presentació del Pla especial a les administracions, organitzacions i entitats de l'àmbit, i que posteriorment s'aprovés inicialment i s'obrís, també, un període d'informació pública durant el qual s'hi presentessin esmenes, suggeriments i al·legacions. Paral·lelament també s'havia elaborar el Pla rector d'usos i gestió (PRUG) del Parc que tindria un horitzó temporal de cinc a deu anys.

ATD

Més informació

mediambient.gencat.net/cat/el_medi/parcs_de_catalunya/aiguamolls
www.ddgi.cat/espais/cat/aiguamolls000.html

85 PARCS SOLARS A LES TERRES DE LLEIDA



L'any 2008 comença amb un ritme elevat de nous projectes de parcs solars –especialment a les Terres de Lleida– com a conseqüència de les altes primes que rep l'energia fotovoltaica i de la perspectiva que es retallin. La Generalitat sotmet a informació pública un decret que pretén regular la implantació d'instal·lacions fotovoltaiques i parcs eòlics. El Govern de l'Estat, al final de setembre, aprova un decret que comporta una retallada de les primes a l'energia solar, sense efectes retroactius. Aquest decret té efectes importants i a partir de novembre es redueixen les peticions de projectes de plantes solars a terra.

Antecedents | 2007:114

Els parcs solars són instal·lacions de grans dimensions que suporten panells fotovoltaics que capten l'energia solar i la transformen en energia elèctrica. La promoció de les energies renovables des de l'Administració, les directrius internacionals per a la reducció de gasos d'efecte d'hivernacle i la millora tecnològica, n'han permès un creixement considerable durant els darrers anys. El 2007 hi va haver un gran nombre de peticions d'instal·lació de parcs solars arreu del país, afavorides per unes condicions favorables en la política de primes per a la producció d'energia fotovoltaica. La Direcció General d'Arquitectura i Paisatge (DGAP), del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), va informar favorablement sobre 287 parcs solars, entre els quals destaquen, per dimensions, quantitat i potència, diverses plantes de les Garrigues, el Segrià i el Pla d'Urgell.

La Generalitat vol regular la implantació de parcs solars

A començament del 2008, en el marc de la revisió de l'Acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana, la Generalitat va incloure mesures per impulsar la instal·lació de plaques solars a les teulades dels nous polígons que construís l'Institut Català del Sòl (INCASÒL), així com en edificis públics i cobertes d'instal·lacions agràries. Aquestes noves instal·lacions minimitzarien l'impacte dels parcs solars en el territori i es beneficiarien de les infraestructures de connexió existents.

D'altra banda, els darrers anys els promotors havien criticat la falta d'una reglamentació específica sobre els condicionants que cal complir per posar en marxa grans instal·lacions solars. Per aquest motiu, la Generalitat estava elaborant un decret que pretenia regular la instal·lació de plantes fotovoltaiques de més de 100 kW de potència instal·lades sobre el terreny, afavorir les energies renovables i garantir que el seu encaix en el territori fos tan correcte com fos possible paisatgísticament i ambientalment parlant. El decret facilitaria els tràmits de les empreses promotores i, alhora, permetria la instal·lació de parcs únicament en sòls no urbanitzables propers a fàbriques i granges, en sòls degradats per activitats anteriors, en solars de terrenys industrials i urbans, o en espais considerats idonis per a un POUM o un pla especial urbanístic promogut per la Generalitat.

El mes d'abril del 2008, el president de la Generalitat, José Montilla, va informar que el decret s'aprovaria abans de l'estiu. Malgrat això, el Projecte de DECRET REGULADOR DEL PROCEDIMENT ADMINISTRATIU APLICABLE PER A LA IMPLANTACIÓ DE PARCS EÒLICS I INSTAL·LACIONS FOTOVOLTAIQUES [33] va sortir a informació pública a l'agost i va restar-hi fins a l'octubre.

Reaccions d'ecologistes i pagesos a nous parcs solars

Tant ecologistes com pagesos es van mostrar partidaris de l'energia solar, però van criticar certs projectes. El Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) es va mostrar contrari al projecte de construcció d'un gran parc solar al Pla de Santa Maria (Alt Camp) per l'afectació a diverses aus protegides. Per la seva part, la Institució Altempordanesa per a la Defensa i Estudi de la Natura (IAEDEN), en relació amb un nou parc solar a Cabanes (Alt Empordà), va reclamar que les noves instal·lacions s'ubiquessin només en sòl industrial o espais degradats, i no en espai agrícola.

Unió de Pagesos (UP) va mostrar-se d'acord amb la promoció de l'energia solar, considerant que les energies renovables haurien de complementar la renda del camp, però va reclamar que les instal·lacions que es fessin a terra fossin, com a màxim, de mitja hectàrea d'extensió i no de tres, tal com preveia el projecte de decret de la Generalitat, per no perjudicar així l'espai agrari.

Canvis en les primes del Govern de l'Estat a les plantes solars

El Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç (MITC) havia anunciat que al final de setembre reduiria les primes atorgades per kW/h generat per un parc fotovoltaic. Durant els mesos d'estiu es va produir una activitat frenètica en la construcció de parcs solars, ja que, aquells promotors que aconseguissin connectar les plantes solars a la xarxa elèctrica abans del 30 de setembre, continuarien cobrant les antigues primes durant els 25 anys següents.

El 26 de setembre el MITC va aprovar el Reial decret 1578/2008, de retribució de l'activitat de producció d'energia elèctrica mitjançant tecnologia solar fotovoltaica. Entre altres canvis, aquest decret va comportar la retallada de les primes atorgades a l'energia fotovoltaica, que van passar dels 45 cèntims d'euro per kW/h, als 34 cèntims per kW/h en les instal·lacions de menys de 20 kW en cobertes, i als 32 cèntims en les instal·lacions que superen aquesta potència en sostre i en les de terra. Aquestes primes diferenciades perseguien afavorir les instal·lacions en teulades, per a les quals el MITC va reservar dos terços de la quota de potència instal·lable durant l'any 2009, ja que les considerava més eficients econòmicament i ambiental. La quota total seria de 500 MW, més del que s'esperava en un principi.

El MITC també va revisar l'objectiu d'energia fotovoltaica instal·lada per al 2010 a tot l'Estat, ampliant-lo fins a 3.000 MW, ja que a final d'any ja es preveia assolir uns 1.500 MW, una potència cinc vegades superior a la prevista inicialment. Tant l'Associació d'Empreses Fotovoltaiques (AEF) com l'Associació de la Indústria Fotovoltaica (ASIF) van valorar positivament la nova regulació, tot i la por que el sector patís igualment "un ajust molt dur".

Gran proliferació de parcs a les Terres de Lleida

Les Terres de Lleida van ser la zona més prolífica de Catalunya en construcció de

parcs solars durant el 2008. Això s'explicava, en part, pels estudis d'irradiació solar fets pels tècnics d'energia de la Generalitat, que situaven aquesta zona, sobretot les Garrigues, entre els indrets amb més hores anuals de sol i un aprofitament energètic més alt.

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL) va autoritzar el mes d'abril 72 nous parcs solars en diversos municipis de les comarques de Ponent. Amb aquests, Ponent ja disposava de 270 parcs i es preveia que amb pocs mesos aquesta xifra arribés a 350.

El 12 de juny, la mateixa comissió va aprovar el pla urbanístic que havia de permetre la construcció d'un parc solar entre la Granadella (Garrigues) i Llardecans (Segrià). El 25 de juliol es va inaugurar el parc solar de Puiggròs (Garrigues), dels més grans de la demarcació de Lleida (5 ha), construït per l'empresa Sofos Solar i promogut des de l'Ajuntament d'aquest poble, amb la finalitat de diversificar la renda agrària dels seus habitants.

Al final de setembre, l'Ajuntament de les Borges Blanques va anunciar que acolliria la primera planta solar tèrmica (o termosolar) de Catalunya, que ocuparia una superfície de 70 ha i produiria energia per a unes 35.000 persones. De fet, el PLA DE L'ENERGIA DE CATALUNYA [2005:120] preveia que l'any 2015 hi hagués una potència instal·lada de 50 MW d'energia termosolar.

Des de principi d'any i fins al mes d'octubre, s'havien instal·lat a la demarcació de Lleida 70 nous parcs solars de mitja tensió, amb una potència de 52.479 kW, concentrats especialment a les Garrigues (27 parcs), el Pla d'Urgell (22) i el Segrià (12).

Frenada brusca en la construcció de nous parcs

El mes de novembre, però, el nou decret del Govern de l'Estat, entre altres factors, va tenir conseqüències en la quantitat de peticions per crear nous parcs solars. A tall d'exemple, la CTUL va aprovar només dues instal·lacions a Agramunt, en contraposició de les 27 del mes anterior. A Juneda, on ja funcionaven 50 parcs i rebien al voltant de cinc noves sol·licituds cada mes, només havien rebut dos nous projectes des de l'aprovació del decret al final de setembre.

L'any s'acabava amb una certa incertesa sobre el creixement futur dels parcs solars a terra, mentre que es preveia una proliferació important de plaques fotovoltaiques a les teulades i cobertes de naus industrials i en edificis públics o de grans dimensions a les ciutats. D'altra banda, el decret de la Generalitat es trobava en tràmit de respostes d'al·legacions i per tant restava pendent de ser aprovat.

PHE-X3EA

Més informació:

www20.gencat.cat/portal/site/icaen/menuitem

86 PAVELLÓ ESPORTIU I USOS DE LA DEVESA (GIRONA)

Continua el debat amb diferents posicionaments sobre el projecte de reordenació del complex esportiu del parc de la Devesa, que inclou el projecte del pavelló. En aquest sentit l'Associació de Veïns Devesa-Güell impulsa la creació de la plataforma opositora Salvem la Devesa. L'Ajuntament de Girona recull unes mil propostes durant el procés participatiu del Pla d'usos i gestió del parc. Finalment l'equip de govern de Girona fa públic que manté el projecte del pavelló de la Devesa.

Antecedents | 2007:116

La ciutat de Girona gaudeix del parc urbà de la Devesa, un espai de 27 ha a la riba del Ter amb una extensa arbreda de més de 2.500 plàtans. La Devesa al llarg del temps ha tingut diversos usos, tot i que actualment es destina al mercat, a les fires i congressos, a instal·lacions esportives, a pàrquing i a bars diürns i nocturns. El 2007 l'Ajuntament de Girona va presentar un projecte en aquest indret que incloïa una piscina nova, pistes de pàdel i un nou pavelló semisubterrani a l'espai que ocupaven les pistes de tennis.

El pavelló projectat formava part del mapa d'instal·lacions esportives municipals que considerava que la ciutat necessitava dos nous pavellons. De fet, l'Ajuntament de Girona no podia garantir les peticions d'entitats esportives de la ciutat, ja que no n'hi havia prou amb els sis pavellons municipals existents.

La plataforma Salvem la Devesa, contra el pavelló

L'Associació de Veïns Devesa-Güell de Girona va impulsar la creació de la plataforma ciutadana anomenada Salvem la Devesa, que es va presentar al gener. De fet, Salvem la Devesa es va estrenar de forma reivindicativa organitzant un conjunt d'activitats per demostrar el seu rebuig a la construcció del pavelló. Entre les activitats va destacar una acampada de 300 persones la nit del 2 de març. El portaveu de la plataforma, Josep Plazas, esperava que la pressió popular acabés fent tirar enrere el projecte. Paral·lelament van iniciar una campanya d'adhesions i van aconseguir unes 5.000 signatures.

Salvem la Devesa proposava replantar-ne els arbres malalts, deixar-hi créixer altres espècies, millorar-hi la neteja i augmentar el nombre de plàtans a la zona. L'entitat demanava el trasllat del mercat i les fires a la zona de la Copa.

L'Ajuntament impulsa un procés participatiu

A mitjan març l'Ajuntament de Girona va enviar més de 30.000 butlletins informatius als veïns del barri de la Devesa per presentar-los el procés participatiu del Pla d'usos i gestió del parc de la Devesa. Tanmateix, l'alcaldessa de Girona, Anna Pagans (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va recalcar que el projecte del pavelló seguia el seu procés i, tot i tenir en compte el procés participatiu, l'equip de govern havia de decidir la proposta final. En aquest sentit, Devesa-Güell i la plataforma Salvem la Devesa no estaven d'acord amb la condició de no vinculant del procés.

L'associació Devesa-Güell i el grup municipal de Convergència i Unió (CiU) van criticar que l'equip de govern presentés públicament el projecte del pavelló dos dies abans del taller sobre usos esportius. Finalment, la majoria dels 40 veïns que van participar en aquest taller van votar a favor de la proposta de situar el nou pavelló municipal a la Devesa amb les dimensions projectades.

Unes 400 persones van participar en el procés i es van recollir unes mil propostes diferents de ciutadans, polítics i representants d'entitats. La pluralitat de visions dels quatre tallers participatius duts a terme entre el març i el juny va comportar que les propostes fossin variades. Entre les aportacions més ben rebudes pel govern municipal s'inclouen la renovació del mobiliari urbà, la millora de l'enllumenat, fer un cafè amb terrassa en algun punt del parc, potenciar zones de jocs infantils o repensar alguns paviments per millorar la comoditat dels ciutadans. Després de tancar el procés participatiu, el Pla d'usos entrava a la fase de redacció i de valoració per part d'una comissió interna de l'Ajuntament.

Continuen les visions oposades del projecte

El Partit Popular (PP) mantenia la seva oposició al pavelló i no el considerava prioritari per a la ciutat. CiU opinava que no era bon moment econòmic per gastar-se més de 2 MEUR en la construcció d'un equipament en un lloc discutit per una bona part dels gironins. Així doncs, CiU confirmava

Emplaçament previst del pavelló. Foto Moisès Jordi

la seva oposició al pavelló i es va mostrar actiu en aquesta defensa.

Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) continuava contra el pavelló contràriament a la idea dels seus socis de govern municipal, PSC i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC). Tanmateix, aquest projecte constava al Pla de mandat i al pressupost municipal. Per a ICV no es podia perdre ni un metre d'espai verd a la Devesa i proposaven construir l'equipament a l'aparcament asfaltat al costat dret del pavelló de Fontajau. ERC proposava pacificar el trànsit del voltant de la Devesa, consolidar l'ús esportiu i convertir la frontera que representava la ronda enquitranada de la Devesa i l'escullera que impedia l'accés a la riba dreta del riu Ter en una gradació ecològica amb poc pendent.

Per al president de l'Associació de Veïns Devesa-Güell, Josep Plazas, calia construir un pavelló, i proposaven ubicar-lo al costat del de Fontajau o aprofitar que el palau firal s'estava fent massa petit per fer-lo a la planta baixa, amb un centre social a la part superior. Segons l'entitat veïnal, el consistori pretenia usar el pavelló com a annex del palau firal.

Poques obres a la Devesa

Al març l'Ajuntament de Girona va invertir uns 40.000 € per condicionar i recuperar la zona de pícnic de la Devesa situada a prop del Palau de Congressos. Per impulsar-ne l'ús ciutadà es van substituir algunes de les taules i es va plantar gespa, entre altres actuacions.

L'equip de govern gironí va presentar al maig el projecte de reordenació del complex esportiu del parc, que incloïa el projecte del pavelló de la Devesa. Seguint els eixos del projecte que el consistori va fer públic el 2007, es preveia un pavelló d'11 m d'alçada, i 3 m més sota terra per minimitzar l'impacte visual. El pavelló havia d'ocupar 2.034 m^2 i amb els diversos nivells havia de tenir 3.222 m^2 construïts. Per altra banda, s'havien de traslladar les pistes de tennis al lloc de la pista poliesportiva que havia d'anar a terra. La reforma de la zona havia de comportar la desaparició de les grades del frontó.

Pintada reivindicativa. Foto Moisès Jordi

A l'abril es va desencallar l'enderrocament del camp de tir de la Devesa amb la cessió per part del consistori gironí d'uns terrenys a Domeny a l'entitat Tir Olímpic Girona. L'Ajuntament preveia convertir-lo en zona verda i ampliar l'espai natural destinat a la zona de pícnic.

A l'estiu es va fer públic que alguns plàtans històrics de la Devesa estaven en perill de desaparèixer com a conseqüència del pas subterrani del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) [46] pel mig del parc. El subsòl podia dificultar l'avanç de la tuneladora, i el projecte de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF), tenint en compte aquest fet, pretenia tractar el terreny. Aquests treballs obligaven a talar alguns arbres propers a la zona esportiva Fèlix Farró.

L'Ajuntament de Girona va aprovar a l'octubre els pressupostos de l'any 2009 que preveien una partida de 318.000 € per al pavelló de la Devesa. Aquesta quantitat sumada a les dels altres anys suposava que el consistori ja havia reservat 2,6 MEUR per a la seva construcció.

El consistori insisteix que el pavelló es farà

Al novembre l'equip de govern de Girona va fer públic que mantenia el projecte del pavelló de la Devesa. Per al regidor de Relacions Ciutadanes i Joventut, Miquel Poch, el procés de debat va demostrar que no hi havia una oposició frontal i que molts veïns defensaven l'equipament esportiu.

Per al primer semestre del 2009, l'Ajuntament de Girona es va marcar com a objectiu que s'aprovés el Pla d'usos i gestió de la Devesa i per a la segona meitat de l'any que s'iniciessin les primeres accions. De fet, el consistori ja tenia una partida de 400.000 € per finançar les accions prioritàries.

XCN

Més informació

www.ajuntament.gi/devesa

87 PEDRERA A LA BARROCA (SANT ANIOL DE FINESTRES)

Sota el nom de plataforma Salvem Sant Aniol, un grup de veïns de la vall de Llémena plantegen una "lluita decidida" contra la instal·lació d'una pedrera a cel obert al cingle de Sant Roc, a la Barroca, entre el termes municipals de Sant Aniol de Finestres (Garrotxa) i de Sant Martí de Llémena (Gironès). Els veïns argumenten un seguit de motius tant ecològics, com socials, patrimonials i de salut pública.

El 7 de febrer de 2007 l'empresa Mediterránea-2 S.A. (Promsa) va demanar a la Direcció General d'Energia i Mines de la Generalitat una sol·licitud per fer prospeccions al cingle de Sant Roc, a la Barroca, que afecta el terme municipal de Sant Aniol de Finestres (situat al sud-est de la Garrotxa i amb una població de 296 habitants) i una petita part del de Sant Martí de Llémena (situat al nord-oest del Gironès i amb una població de 532 habitants). L'objectiu de l'empresa era realitzar un projecte de pedrera a cel obert per fer-hi ciment. El 25 de juliol de 2008 la sol·licitud per fer les prospeccions fou admesa.

A principi de setembre del 2008 veïns de la vall del Llémena van constituir la plataforma Salvem Sant Aniol per lluitar contra el projecte. L'associació considerava que la instal·lació de la pedrera tindria conseqüències negatives contra la salut i el medi natural i que, alhora, impactaria negativament en el valor de les propietats i les activitats econòmiques basades en el turisme rural. A més, es temia que la ubicació de la pedrera fos un primer pas per situar la planta de compostatge de la Garrotxa al terme de Sant Aniol.

L'Ajuntament dóna suport a la plataforma Salvem Sant Aniol

En el ple de l'Ajuntament de Sant Aniol de Finestres celebrat el 8 de setembre de 2008 es va produir un debat obert entre els regidors i els membres de la plataforma Salvem Sant Aniol, que demanaven a l'ajuntament que es posicionés al seu costat en contra de la ubicació de la pedrera. El consistori va decidir per unanimitat rebutjar la ubicació de la pedrera a la vall del Llémena i donar suport a la plataforma en totes les seves activitats. Durant el ple es va descartar la ubicació de la planta de compostatge comarcal a Sant Aniol. L'intercanvi d'opinions va derivar cap a les possibilitats que disposava l'Ajuntament per aturar l'empresa. L'alcalde, Francesc Oliveras (Convergència i Unió, CiU), posava com a exemple la construcció d'una infraestructura com la LÍNIA ELÈCTRICA DE MOLTA ALTA TENSIÓ [58], per afirmar que a vegades "els ajuntaments no poden fer-hi res".

A final de setembre la plataforma Salvem Sant Aniol de Finestres va fer una campanya de recollida de signatures de rebuig a la pedrera i també de recollida de fons entre els veïns i tothom qui volgués donar suport a la protecció de la vall de Llémena, per poder encarregar a uns serveis jurídics la defensa dels seus interessos i frenar definitivament el projecte. Es recordava que feia poc s'havia aprovat el PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE LA GARROTXA [2007:122], que fixava la protecció del paisatge i el turisme de qualitat com a motors de futur de la comarca. La plataforma també comptava amb el suport de l'Ajuntament de Sant Martí de Llémena, empreses privades com Aigües de Sant Aniol i entitats ecologistes.

Representants de l'associació Salvem Sant Aniol es van reunir el 23 de setembre amb el president del Consell Comarcal de la Garrotxa, Joan Espona (CiU), per fer-li arribar la seva preocupació per la possibilitat que el municipi fos escollit com a emplaçament de la futura planta de compostatge. Espona va considerar que Sant Aniol tenia les mateixes possibilitats que qualsevol altre indret de la Garrotxa i explicava que la societat actual té unes necessitats de supervivència per a les quals es preveu la necessitat d'aquests tipus d'instal·lacions.

S'aprova la suspensió de l'activitat minera a Sant Aniol de Finestres

A principi d'octubre l'Ajuntament de Sant Aniol de Finestres va aprovar en el ple la suspensió potestativa de l'activitat minera, una mesura legal per impedir instal·lar la pedrera al municipi, almenys fins que no s'aprovés el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM), que havia de regular les activitats i usos dels terrenys i establir si són urbanitzables, per a usos industrials o agrícoles, entre d'altres.

Al final del ple, el portaveu de la plataforma Salvem Sant Aniol, Isidre Cos, va felicitar l'alcalde per la prohibició de la mineria. No obstant això, Cos va lamentar que l'activitat de la plataforma hagués portat divisions al poble i a l'Ajuntament. Francesc Oliveras havia demanat la dimissió a la regidora d'Educació i Benestar Social de Sant Aniol de Finestres, Gemma Roura (CiU). Oliveras li recriminava falta de confiança pel fet d'haver assistit a la reunió amb l'entitat Salvem Sant Aniol i el president del Consell de la Garrotxa, Joan Espona, el 23 de setembre. Per la seva banda, Roura retreia a l'alcalde haver amagat informació sobre les pretensions de Promsa d'ubicar una pedrera a la Barroca. L'alcalde denunciava que hi havia un rerefons polític a la plataforma Salvem Sant Aniol. Manifestava que s'havia usat la plataforma per crear confusió i qüestionar la gestió econòmica de l'Ajuntament. Cos va negar que l'organisme hagués tingut mai una intenció política i va agrair a la regidora Gemma Roura el costat que havia fet a l'entitat a les reunions amb les institucions.

L'empresa promotora de la pedrera renuncia al projecte

A final d'octubre l'empresa promotora de la pedrera va renunciar al projecte. Salvem Sant Aniol va manifestar la seva alegria per la notícia, però els seus membres van declarar que estarien "alerta" davant la possibilitat d'instal·lar una altra pedrera al terme municipal, o bé un abocador.

La plataforma considerava que la decisió de l'empresa va ser causada per la mobilització veïnal i per la prohibició de tota activitat minera al municipi. Per la seva banda, Promsa declarava no estar interessada a fer cap pedrera a la zona, ja que el

tipus de minerals que hi ha a la Barroca no els interessava. Promsa va reconèixer que va presentar una sol·licitud d'investigació a la Direcció General d'Energia i Mines de la Generalitat, però segons aquesta només era per fer unes de les prospeccions que fan habitualment a tot el territori català.

Després d'aquest episodi Salvem Sant Aniol es manifestava a favor d'un creixement més sostenible a la vall de Llémena i es comprometia a donar suport a propostes per enfortir el turisme rural. A més, es posava com objectiu habilitar un carril bici entre Girona i les Planes d'Hostoles.

MCM

Més informació

salvemsantaniol.bloc.cat
webspobles.ddgi.cat/sites/sant_aniol_de_finestres/default.aspx
www.valldellemena.cat
www.infogarrotxa.com/web/index.php

88 PLA D'ACTUACIÓ PER A MILLORAR LA QUALITAT DE L'AIRE A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

A final de setembre es presenten els primers resultats de la implementació del Pla, que indiquen una reducció que oscil·la entre el 3 i el 4% tant pel que fa al diòxid de nitrogen com a les PM10. Tot i que els resultats són inferiors als objectius del Departament de Medi Ambient i Habitatge, el Servei Català de Trànsit i Iniciativa per Catalunya-Verds-Esquerra Unida i Alternativa consideren que la mesura ha permès millorar la qualitat de l'aire i reduir també la sinistralitat i la congestió en l'accés a Barcelona. En canvi, els opositors a la limitació de la velocitat qüestionen els resultats de la mesura i la seva ampliació el 2009 amb sistemes de regulació dinàmica.

Antecedents | 2007:118

L'any 1996, el Parlament Europeu va aprovar la Directiva 96/62/CE, sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire, la qual, per tal de preservar la salut de les persones i el medi, obligava a restablir la qualitat de l'aire en aquelles zones on se superessin els valors de referència establerts en el marc de la Unió Europea (UE). Dos dels contaminants sobre els quals la directiva volia incidir especialment eren el diòxid de nitrogen (NO_2) i les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM10), pels quals establia que l'any 2010 la seva concentració no podria superar els 40 µg/m^3.[1]

Durant els anys 2005 i el 2006, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va detectar diverses superacions dels valors establerts per a aquests contaminants a 40 municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB). Per resoldre aquesta situació, el juliol del 2007 el Govern va aprovar un pla d'actuació que incloïa 73 mesures per reduir les emissions i millorar així la qualitat de l'aire a la regió. El pla feia especial incidència en el sector del transport terrestre, principal font dels contaminants i, entre altres mesures, establia una nova limitació de la velocitat màxima de la circulació de vehicles, que es fixava en 80 km/h als 16 municipis més propers a Barcelona i en un límit dinàmic i variable a la resta de municipis. Aquesta regulació s'havia d'aplicar gradualment entre el 2008 i el 2010.

Es descarta fer més estrets els carrils

A final de gener el director del Servei Català de Trànsit (SCT), Josep Pérez Moya, va informar que s'estava estudiant la possibilitat de fer més estrets els carrils de les vies d'accés a Barcelona amb una doble finalitat: d'una banda, obligar a reduir la velocitat de circulació dels vehicles per tal de facilitar que aquesta s'ajustés als 80km/h establerts com a límit legal des de començament de l'any. De l'altra, guanyar espai per a la construcció dels nous carrils bus i els carrils VAO[2] a la C-31, la C-58 i la B-23. Un cop reajustades les amplades es preveia que els carrils d'aquestes vies tindrien tots una amplada de 3 m.

Aquesta proposta va suscitar les crítiques del secretari de Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Manel Nadal, que va acusar Pérez Moya de fer pública una proposta de caràcter individual no consensuada amb el seu Departament. Tanmateix, Nadal va assegurar que l'executiu l'estudiaria, per bé que objectava que estrènyer els carrils podia suposar un major risc d'accidents. La proposta de l'SCT va quedar aparcada fins que, a final d'octubre, el Govern va anunciar que la descartava definitivament, una decisió que quedava justificava pel fet que, a mitjan agost, el DPTOP havia adjudicat la construcció d'un carril bus a la C-31 entre Barcelona i Montgat (17,4 MEUR) i, a mitjan setembre, la d'un carril bus-VAO a la C-58 ENTRE RIPOLLET I BARCELONA [7] (80 MEUR). En ambdós casos es tractava de carrils segregats i de nova construcció.

Primers resultats dels 80 km/h

A final de setembre el catedràtic d'enginyeria ambiental de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) José María Baldasano va presentar un estudi d'aquesta universitat sobre la contaminació registrada a l'RMB durant el primer semestre de l'any. Els resultats indicaven una reducció que oscil·lava entre un 3,5 i un 4% dels òxids de nitrogen i d'un 3,5% de les PM10. Tot i que els resultats obtinguts no arribaven de moment a les expectatives del DMAH –que esperava assolir una reducció d'un 17% i un 7%, respectivament–, Baldasano va voler subratllar que els resultats de la reducció eren comparables al fet que prop de 20.200 vehicles deixessin de circular diàriament per les vies ràpides on s'havia aplicat la limitació de velocitat. L'estudi mostrava que la contaminació no s'havia reduït al centre de Barcelona perquè la velocitat ja hi era limitada abans de la mesura adoptada pel Govern, però que, en canvi, en altres punts estudiats com la C-31 a Badalona, l'AP-2 a Sant Feliu de Llobregat, Molins de Rei i Sant Vicenç dels Horts, l'A-2 i la C-32 entre el Prat de Llobregat i Cornellà de Llobregat, la reducció dels nivells d'òxids de nitrogen es situava entre el 5 i el 7% de mitjana, i la reducció de les PM10 es xifrava entre el 2% i el 4%, amb descensos superiors al 8% i 10% en certs dies. D'altra banda, Baldasano també va explicar que la mesura havia permès reduir un 3,7% les emissions de diòxid de carboni, cosa que, en cas de mantenir-se, representaria un estalvi de 93.400 t anuals d'aquestes emissions, una reducció de 30.000 t de combustible i un estalvi econòmic de 44,43 MEUR.[3]

A final d'octubre, l'SCT va informar que la reducció de la velocitat durant el primer semestre de l'any s'havia situat en un 16,5% globalment a l'entrada de Barcelona, i en un 18,4% a la sortida i va remarcar les millores assolides en seguretat viària, assenyalant que el primer semestre del 2007 hi havia hagut 298 accidents, amb 30 víctimes greus (6 morts i 24 ferits), mentre que el 2008 se n'havien comptabilitzat 220, amb 15 víctimes (4 morts i 11 ferits).

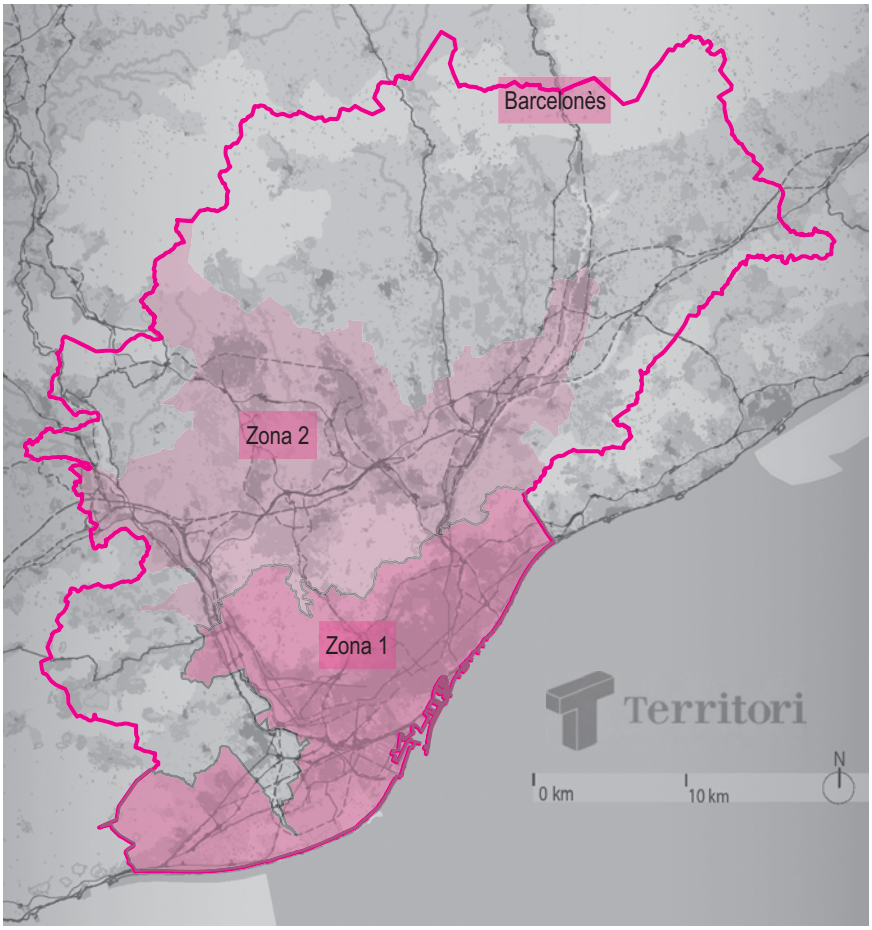
Es presenta el sistema de control dinàmic de la velocitat

A mitjan desembre, el conseller d'Interior, Relacions Institucionals i Participació, Joan Saura (Iniciativa per Catalunya Verds, ICV), va presentar el sistema de control dinàmic de la velocitat, que l'SCT preveia posar en funcionament a partir del 15 de gener de 2009. El nou sistema, pioner a Catalunya, permetria variar en cada moment els límits de velocitat segons les condicions atmosfèriques, els índexs de congestió viària i els nivells de contaminació del moment. Segons el conseller, la mesura serviria per disminuir entre un 20% i un 25% el nombre d'aturades i arrencades

dels vehicles, amb la qual cosa es reduirien les emissions contaminants. A més, també permetria reduir la formació d'embussos i escurçar entre un 15 i un 20% el temps dels desplaçaments respecte d'un mateix itinerari realitzat amb un límit de velocitat estàtic. L'actuació tenia un pressupost de 2,6 MEUR i suposaria la instal·lació de panells lluminosos a les vies afectades.

La principal novetat confirmada per Saura era que es preveia la reducció puntual del límit de velocitat fins a un màxim de 40 km/h, aspecte que va motivar les crítiques de Daniel Sirera, president del Partit Popular de Catalunya (PPC), que argumentava que el reglament de circulació prohibia circular per autovies i autopistes a menys de 60 km/h. La portaveu parlamentària d'Iniciativa per Catalunya-Verds-Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA), Dolors Camats, va respondre a Sirera que l'article 49 de la Llei de seguretat vial estableix que el Govern pot limitar per sota de la limitació establerta de velocitat i aquesta es pot reduir en funció de les circumstàncies.

Per la seva banda, Convergència i Unió (CiU), fent al·lusió als resultats obtinguts per la reducció de la velocitat durant el primer semestre del 2007 i assenyalant la seva diferència amb els objectius marcats pel DMAH, considerava inacceptable l'ampliació de la mesura prevista per al 2009 amb el sistema de velocitat variable. Per aquest motiu, el líder de la formació, Artur Mas, va afirmar a mitjan desembre que si guanyava les eleccions eliminaria la velocitat variable i el límit dels 80 km/h. En resposta a aquestes paraules, el director de l'SCT va acusar Mas de falta de rigor i de coneixement de la mobilitat i va recordar que es tractava d'una mesura que s'aplicava a diferents països europeus.



Per a començament del 2009, s'esperava una primera avaluació dels resultats de la implementació de les mesures del Pla de millora de la qualitat de l'aire durant tot el 2008. En relació amb la limitació dinàmica de la velocitat, es preveia que la mesura s'estrenaria a mitjan gener a la C-31 i a la C-32, i s'estendria a l'AP-2/B-23 després de l'estiu, als accessos nord de la ciutat durant el 2010 i a l'AP-7 i la resta de municipis durant el 2011. L'excepció seria el tram de la C-32 entre el Canal Olímpic i els túnels del Garraf, on es preveia que el límit seria de 100 km/h perquè les condicions de contaminació i sinistralitat ho permetien.

MSM

Més informació

mediambient.gencat.net/cat/el_medi/atmosfera mediambient.gencat.net/cat/el_medi/atmosfera/pla_millora_qualitat_aire

1 El diòxid de nitrogen és un gas irritant, tòxic en concentracions altes, que intervé en la formació de la boira fotoquímica. Les principals fonts emissores d'aquest contaminant que depenen del factor humà són el transport i determinats processos industrials. Les PM10 són partícules respirables procedents del transport, principalment dels vehicles dièsel, i de determinats processos industrials.

2 Carrils per a vehicles d'alta ocupació (VAO), pels quals només poden circular el transport públic i els vehicles privats amb més d'un ocupant.

3 Les dades es van obtenir a partir d'un càlcul informàtic realitzat amb el supercomputador Mare Nostrum; és a dir, no es basaven en mesures físiques dels contaminants sobre el terreny sinó en el càlcul de la reducció teòrica que suposava el nombre de vehicles que havien passat per les diverses estacions a velocitats properes als 80 km/h durant el primer semestre del 2008 comparades amb el nombre de vehicles que hi havien passat l'any anterior a velocitats properes als 100 km/h.

89 PLA DE SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC DEL BAGES

El DPTOP anuncia la posada en marxa del Pla de serveis de transport públic del Bages i la creació del Consorci del Transport Públic del Bages, per tal de millorar la cobertura de la mobilitat del transport públic des de tots els municipis de la comarca a la seva capital. Al mateix temps es preveu recuperar la línia de mercaderies de Súria i Sallent en format tren tramvia per a l'ús de viatgers.

El Bages és una comarca d'interior que es troba situada al sector oriental de la Depressió Central Catalana. S'hi compten més de 181.000 habitants, empadronats el 2008 segons dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT). La comarca gaudeix d'importants vies de comunicació que travessen el territori de nord a sud, com l'eix del Llobregat, i d'est a oest, per exemple l'eix Transversal. L'oferta ferroviària de què disposa inclou els serveis operats de la xarxa de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) (Rodalies C4 i Regionals Barcelona-Manresa-Lleida) i els serveis de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) de la línia Llobregat-Anoia i dels ramals de mercaderies de Súria i Sallent.

Davant de la reivindicació de diversos ajuntaments i entitats de la comarca per recuperar la línia de Súria i Sallent per a l'ús de viatgers, durant el 2008 la Generalitat ha impulsat mesures per tal de millorar les comunicacions en matèria de transport públic.

En aquest sentit al PLA D'INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT A CATALUNYA (PITC) [2006:116] presentat a final del 2006, hi quedava recollida la proposta, amb l'adaptació a passatgers i tren tramvia de la línia FGC Manresa-Súria i Manresa-Sallent. Aquesta tindria la finalitat de permetre el pas de trens de passatgers pels ramals de mercaderies existents.

Igualment, el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL PLA DE BAGES [2006:124] anunciava la proposta de modernitzar i ampliar la xarxa ferroviària existent de la zona per tal de millorar el servei de Rodalies amb la Regió Metropolitana de Barcelona, i d'esdevenir, així, un veritable servei de metro regional, tal com també preveia el PITC.

Es posa en marxa el Pla de serveis de transport públic

Al febrer el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va anunciar que al març es posaria en funcionament el Pla de serveis de transport públic del Bages. El Pla té com a objectiu millorar la cobertura de la mobilitat amb transport públic de la comarca, per tal de garantir l'accés a Manresa des de tots els municipis i potenciar la comunicació entre aquests nuclis.

El Pla de serveis que es preveu implantar comprèn una àrea que abraça 35 municipis i 184 nuclis, amb una població de més de 181.000 habitants. Dels 427.000 desplaçaments diaris que s'hi produeixen, el 80% són interns a la comarca, però només el 8% es cobreixen amb transport públic. Per això les actuacions de millora del Pla preveuen augmentar el nombre de freqüències de pas de transport i garantir la mobilitat entre els municipis del Bages, mitjançant l'establiment de noves línies i el perllongament d'altres de ja existents.

El Consorci del Transport Públic a l'àrea del Bages

El mateix mes, el DPTOP va anunciar que es constituiria formalment el Consorci del Transport Públic a l'àrea del Bages durant els següents mesos, amb la intenció d'esdevenir l'embrió del futur consorci de les comarques de la Catalunya Central. El Consorci estaria integrat per la Generalitat, el Consell Comarcal del Bages i l'Ajuntament de Manresa, que van aprovar els estatuts el novembre del 2007.

La seva funció seria coordinar les administracions públiques i els agents amb responsabilitats en la millora del sistema del transport públic de viatgers en l'àmbit territorial del Bages. Igualment, la Comissió tindria com a objectius vetllar per les tasques de coordinació del Pla de serveis de transport públic, la seva aplicació en dies festius, en horari nocturn, la configuració d'un projecte d'integració tarifària i la millora de la informació de l'usuari. Mentre s'estava constituint el Consorci del Transport públic a l'àrea del Bages, la gestió anava a càrrec de la Generalitat de Catalunya.

Es posa en funcionament el Pla de serveis

El 3 de març es va posar en funcionament el Pla de millora dels serveis de transport públic de viatgers de la comarca del Bages.

El Pla divideix la comarca del Bages en sis àmbits: el central, el de Sant Salvador de Guardiola-Aguilar de Segarra, el de Mura-el Pont de Vilomara-Rocafort-Monistrol de Montserrat, l'àmbit Artés-Avinyó-Moià, el de Sallent-Navàs i, finalment, els polígons industrials. Amb l'entrada en funcionament del Pla es milloraria diàriament, en cada àmbit, el nombre de freqüències de pas de transport públic en general i entre les diferents poblacions i les expedicions per sentit, i també la facilitat d'accés a la xarxa de transport públic.

L'aplicació de les millores comportaria establir una zonificació a la comarca per tal d'integrar tots els serveis de transport públic en un únic sistema tarifari, que no penalitzés ni el transbordament ni l'intercanvi modal, que es preveu per a l'any 2009.

La posada en funcionament partia d'una inversió global d'1,5 MEUR per a l'any 2008, que aniria a càrrec de l'Autoritat Territorial de Mobilitat (ATM) de transport públic de les comarques centrals, que en el moment de la presentació del Pla encara estava en procés de constitució.

La línia tren tramvia

El mes de juny la Direcció General de Transport Terrestre de la Generalitat va iniciar la redacció de l'estudi informatiu per crear al Bages una línia de tren tramvia, un sistema que combina el tramvia amb el tren convencional. L'anunci suposava una millora notable de la mobilitat interna de Manresa, així com de les comunicacions interurbanes a la comarca, mitjançant el perllongament del traçat actual per donar servei als nuclis urbans i la creació de noves estacions. A més, es potenciarien els transbordaments modals a

diferents punts i facilitaria l'accessibilitat al transport públic.

Les vies es perllongarien fins a les poblacions de Súria i Sallent, ja que ara es troben allunyades de la línia i a més es construirien estacions a Callús, Sant Iscle, Santpedor i en dos grans equipaments que actualment estan en construcció: el Centre Penitenciari Camp de Lledoner [2004:60] i el Parc Tecnològic de la Catalunya Central [2007:112]. Amb aquesta iniciativa s'hauria d'electrificar els 25,7 km de la línia i desdoblar alguns trams urbans a les necessitats del tramvia. Antigament, la línia havia servit per al transport de viatgers, però ara només es fa servir per transportar la potassa des de les mines del pla del Bages.

Per la seva banda, els ajuntaments de Sant Joan de Vilatorrada, Sant Fruitós de Bages i Navarcles havien demanat al Govern ramals del tren tramvia cap als seus pobles. Segons Manel Villalante, director de la Direcció General de Transport Terrestre de la Generalitat, era una possibilitat que hauria d'estudiar el Govern durant la redacció de l'estudi informatiu durant el 2008. Igualment, Villalante informava que el projecte del tren tramvia es redactaria de manera que la proposta preveiés les dues opcions de la connexió de les parades d'FGC de Manresa amb la Renfe: mitjançant el soterrament o bé com a tramvia urbà.

La nova estació de Manresa

La transformació de la línia de transport de mercaderies en viatgers també afectaria la capital comarcal. En aquest sentit la nova estació de Manresa és la que centrava el debat pel futur Eix Transversal Ferroviari de Catalunya (ETF) [50] que unirà Lleida i Girona, i que situa la gran estació intermodal de Manresa a l'actual parada de Renfe. No obstant això, només l'Ajuntament defensava aquesta ubicació, al·legant que en el futur guanyaria centralitat amb el desenvolupament urbanístic del sector.

En paral·lel la regidora d'Urbanisme de Manresa, Àngels Mas (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), reconeixia que la Renfe actual "no estava ben comunicada per transportar públic" i que, per les característiques del terreny, seria difícil ampliar el pàrquing actual, que resulta molt limitat. No obstant això, apuntava que "no seria necessari un gran aparcament", ja que a vint anys vista "l'estació hauria d'estar ben comunicada per transport públic amb la comarca".

En aquest sentit les previsions eren connectar l'estació de Renfe amb les d'FGC, així com amb la prolongació de la línia d'FGC fins a Súria i Sallent, i amb el nou tren tramvia que ha d'unir Manresa amb altres municipis. Segons Mas, "s'hauria de reduir l'ús freqüent del cotxe i s'han de potenciar els transports públics".

L'anàlisi de la nova estació no era compartida pels alcaldes de les poblacions veïnes que defensaven que la futura estació havia de disposar d'un gran aparcament. Davant d'aquesta opció l'alcalde de Sant Fruitós de Bages, Josep Rafart (Convergència i Unió, CiU), defensava que la postura de l'Ajuntament manresà era poc realista, i en la mateixa línia Ezequiel Martínez (PSC), alcalde de Sant Joan de Vilatorrada, dubtava de la materialització dels projectes urbanístics en aquesta zona.

Per la seva banda, l'alcaldessa de Santpedor, Laura Vilagrà (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC) compartia amb els seus homòlegs que s'havia de resoldre el problema de l'aparcament de Renfe o, en tot cas, buscar un aparcament alternatiu, tal com compartia també l'alcalde de Sallent, Jordi Moltó (CiU), que hi afegia que creia que hauria de facilitar l'arribada i l'aparcament dels vehicles privats.

La Generalitat encarrega els primers estudis

A final d'any el DPTOP va encarregar la redacció dels estudis informatiu i d'impacte ambiental per a la implementació del tren tramvia al Bages per un import de 251.935 €.

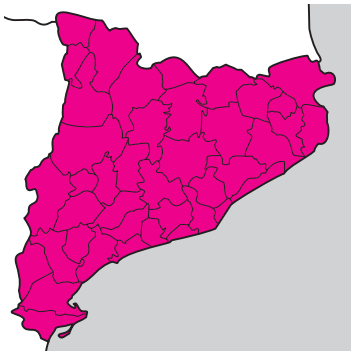
D'altra banda, al desembre es va aprovar inicialment el Pla urbanístic per al desenvolupament del futur Eix Transversal Ferroviari, que unirà en alta velocitat Lleida, Mollerussa, Tàrrega, Cervera, Igualada, Manresa, Vic i Girona. El nou eix, per a mercaderies i passatgers, permetrà millorar les connexions amb les principals capitals de la Catalunya central. En paral·lel també es preveia millorar les connexions entre Manresa i el port de Barcelona aprofitant la futura línia orbital ferroviària.

AJF

Més informació

www.atmcomarquescentrals.cat
www.laptp.org

90 PLA DE TRANSPORT DE VIATGERS DE CATALUNYA 2008-2012



El Departament de Política Territorial i Obres Públiques elabora el Pla de transports de viatgers de Catalunya 2008-2012 (PTVC), que proposa les directrius per a la gestió i millora del transport públic per carretera i ferrocarril en comunicacions interurbanes en el territori català. El Pla es planteja uns objectius per induir a la reducció de la utilització del transport privat en benefici del transport públic. En el procés de participació ciutadana hi prenen part ajuntaments, consells comarcals, entitats i particulars.

D'acord amb l'article 169.1 de L'ESTATUT D'AUTONOMIA DE CATALUNYA [2006:59] (2006), "correspon a la Generalitat la competència exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers, mercaderies per carretera, ferrocarril i cable que es practiquin íntegrament dins el territori de Catalunya, amb independència de la titularitat de la infraestructura". Seguint aquest principi, l'any 2008 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va elaborar el Pla de transport de viatgers de Catalunya (PTVC) 2008-2012, un pla sectorial territorial (segons la Llei 23/1983, de política territorial) i un pla específic de mobilitat (segons la Llei 9/2003, de mobilitat).

Els antecedents de l'esmentat PTVC els trobem a la Llei 12/1987, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor, que ja descrivia el PTVC com a eina bàsica de planificació i gestió en aquest àmbit, al Pla de transport de viatgers de Catalunya 2002-2005 i també a la Llei 4/2006 ferroviària que defineix i regula el sector ferroviari del país. Tanmateix, nova legislació en temes adscrits implica una revisió dels documents que han de guiar les pautes de desenvolupament.

El PTVC 2008-2012 desplega el PLA D'INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC) [2006:116] i desenvolupa les DIRECTRIUS NACIONALS DE MOBILITAT [2006:52]. S'encarrega de definir les directrius dels propers anys en matèria de transport públic (ferroviari i per carretera) en comunicacions interurbanes en l'àmbit del territori català. Analitza la mobilitat "entre els principals pols del territori". Per a la resta, es preveu elaborar plans de caire més local, desenvolupats pels consorcis de transport públic respectius (ATM de la regió metropolitana de Barcelona (RMB) i els consorcis de Girona, Lleida, Tarragona i Bages (en constitució) coordinats entre si. El pla dibuixa de forma nova els serveis de transport públic com una sola xarxa.

Objectius del Pla

S'han marcat com a objectius generals del Pla garantir l'accessibilitat per a tota la població amb mobilitat reduïda i discapacitat sensorial; fomentar la sostenibilitat amb la renovació de la flota i l'ús de combustibles menys contaminants; reestructurar les infraestructures actuals i racionalitzat l'oferta; augmentar la freqüència de pas, capacitat i cobertura territorial; afavorir l'intercanvi modal; millorar i coordinar els serveis d'informació a l'usuari ; incrementar l'ús del transport públic fins a arribar al 31 %; ampliar la integració tarifària a tot el territori (iniciada el 2001 a la RMB; i millorar la velocitat comercial, amb la creació de nou carrils bus-VAO interurbans.

Amb l'aplicació de les mesures previstes s'espera que el transport públic s'acabi convertint en un mode atractiu de transport per a la població usuària. Cal no oblidar que, segons les enquestes de mobilitat quotidiana, els desplaçaments per mobilitat obligada del 1981 fins al 2006 en algunes zones del principat es van arribar a quintuplicar (terres de Ponent i de l'Ebre). En canvi, l'ús del transport públic va minvar en favor del vehicle privat.

L'assoliment d'aquestes fites permetrà aconseguir, també, uns objectius mediambientals: contra més oferta de transport públic més creix el descens dels costos i per tant augmenta el nombre de viatgers que deixen d'usar el vehicle privat en favor del transport públic; menys trànsit per carretera implica, també, el descens de consum i, per tant, descens d'emissions de CO_2.

Millores que aporta el PTVC

Pel que fa al transport per carretera, el PTVC redistribueix les línies, en especial als 23 nuclis que estaven exclosos. Aquestes es classifiquen en serveis directes exprés (de caps de comarca i poblacions de més de 10.000 habitants a caps de comarca); serveis de vertebració entre nuclis: serveis singulars que uneixen punts d'especial interès (hospitals, polígons industrials, etc.).

Quant al transport per ferrocarril, es revisa el funcionament dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i del servei de Rodalies i Regionals de la RENFE. Pel que fa a aquest darrer aspecte, queda pendent i condicionat al traspàs de competències entre l'Estat i la Generalitat previst a L'ESTATUT D'AUTONOMIA [2006:59] i que encara no està resolt.

Pla estratègic de la bicicleta

El canvi de mitjà de transport per poder fer un trajecte implica un pla de coordinació entre el transport públic per carretera i el ferrocarril, però també demana habilitar els espais necessaris per a aparcaments de vehicles privats als intercanviadors. En aquest sentit, cal indicar que el Govern també aprovà, el mateix dia que el PVTC, el Pla estratègic de la bicicleta 2008-2012 que marca entre els seus objectius la remodelació d'aparcaments per poder realitzar canvis de mode de transport (bicicleta-tren, bicicleta-autobús) i l'adequació de les flotes per permetre l'entrada de la bicicleta.

Per millorar la informació que rebi l'usuari es col·locaran plafons informatius a totes les parades i es facilitarà la informació a través de la xarxa internet; es renovarà, també, l'eina d'itineraris accessible a través del web "www.mobilitat.net"; s'editaran noves guies de transport; s'implantarà el sistema d'ajut a l'explotació (SAE) a totes les línies d'autobusos, que permetrà dur a terme una gestió centralitzada i una comunicació en temps real entre conductor i centre de gestió i persones usuàries. Amb aquesta finalitat s'ubicaran plafons informatius en els equipaments i s'empraran missatges de telefonia mòbil.

Amb l'objectiu de realitzar un seguiment, el Pla preveu crear una taula de seguiment en el si del Consell Català de Mobilitat, constituïda per administracions, organismes, corporacions, entitats i sectors socials, que elaborarà un informe de seguiment anual

Inversions

Amb l'aprovació del PTVC es preveu dur a terme una inversió de 840 MEUR fins al 2012 en el transport per carretera, que es repartiran de la manera següent:

Actuació	Inversió (MEUR)
Millora de la velocitat comercial amb la construcció de carrils bus-VAO (vehicles d' ocupació)	355
Extensió de la integració tarifària a tot el país	167
Increment de línies d'autobús	125
Explotació de la xarxa	99
Nous equipaments (estacions, pals de parada i marquesines)	67
Renovació de la flota	18
Millora de la informació i comunicació	7

Al·legacions i tramitació

El PTVC va rebre més de 980 aportacions, amb la participació de 120 agents implicats, entre l'Administració, ajuntaments, consells comarcals, entitats i particulars. Així, per exemple, els ajuntaments de Tarragona, Tortosa, Vilanova i la Geltrú, Caldes de Montbui, Palau-solità, del Baix Montseny demanaven més connexions dins de les comarques respectives, a més de particularitats pròpies de cada indret. Les capitals de comarca o vegueria demanaven un servei de transport més d'acord amb la capitalitat que representen. El Consell d'Alcaldes de Pla d'Urgell reclamava que el PTVC inclogués també les comunicacions urbanes. Per al Consell Comarcal de l'Alt Camp, el Pla aïlla la comarca i la seva capital, Valls, i per això demanaven no quedar exclosos del servei de Rodalies de Renfe i més freqüència de pas dels trens.

La Cambra de Comerç de Girona reivindicava més actuacions de mobilitat nocturna tant per a oci com per a feina, i criticava l'existència de moltes indefinicions (per exemple, quina franja horària es pot considerar hora punta, falta de concreció en aplicació de millores en dies feiners o caps de setmana, falta de programació detallada de la integració tarifària, concreció de propostes per a la millora de la informació estàtica i dinàmica). Sol·licitava més compromís amb els centres de concentració d'activitats laborals i suggeria arribar a uns criteris comuns de qualitat de servei.

Per la seva part, entitats vinculades al transport, com l'Agrupació de Municipis amb Transport Públic (AMTU), l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) o el Consorci Viari de la Catalunya Central també hi van fer les seves aportacions. El Comitè Executiu de l'AMTU, que agrupa a 55 municipis, sol·licitava una millora en la connectivitat de la segona corona metropolitana, posant èmfasi en la necessitat de comunicar millor els pols d'atracció (hospitals, Circuit de Catalunya, UAB) i censurant l'excessiva radialitat amb la ciutat de Barcelona. També convenien a incloure algunes consideracions sobre la línia ORBITAL FERROVIÀRIA [2006:73], L'EIX TRANSVERSAL FERROVIARI [50] i el CORREDOR DEL VALLÈS DE LA LÍNIA D'ALTA VELOCITAT [2007:63].

El PTP feia incidència en la nova línia de Rodalies (C-5) que hauria d'unir Martorell i Granollers sense parada a Barcelona. El Consorci Viari de la Catalunya Central presentava al·legacions relatives a la comarca del Bages. Posava de manifest la manca de propostes concretes per esmenar la situació de dèficit de la comarca i sol·licitava la millora de la línia ferroviària Barcelona-Manresa (millores a les estacions i escurçament del trajecte). Pel que fa al transport per carretera, assenyalaven la conveniència d'incrementar les línies de bus per millorar la mobilitats als polígons industrials.

La plataforma Defensem el Tren de l'Empordà incidia especialment en el transport ferroviari i criticava la discriminació que pateix Figueres pel fet de no estar inclosa en el servei de Rodalies. També suggeria la potenciació de la línia de Portbou i la millora de les estacions per afavorir l'accessibilitat. Plantejava la viabilitat del tramvia al Baix Empordà, i es lamentava de la manca de priorització o calendari.

El sindicat Unió General de Treballadors (UGT) reclamava una visió més social del servei de transport assegurant que s'havia de garantir encara que resultés deficitari.

Fruit del procés de participació ciutadana, es van incorporar al Pla les propostes relatives al servei de Rodalies de Tarragona (possible perllongament de la nova xarxa de Tarragona fins a Falset, Montblanc i Valls); als trens regionals (serveis ràpids semidirectes a tot el territori català i millora de la velocitat comercial dels trens regionals); en serveis d'autobús local i comarcal (16 nous plans comarcals); en serveis d'autobusos semidirectes i directes (40 nous serveis previstos, 7 dels quals es posen en marxa ja el 2008 i es reforcen les línies existents); estacions d'autobusos (construcció de 9 estacions noves, 5 més es reubicaran i remodelaran i 8 més s'estudiaran).

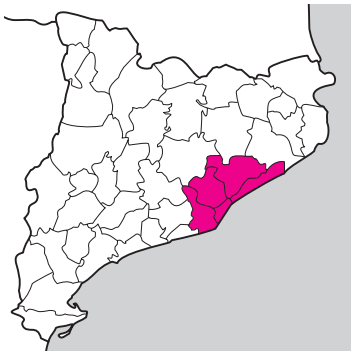
Del 5 de desembre de 2007 al 18 de febrer de 2008 el projecte va estar en informació pública. Es preveia poder-ne dur a terme l'aprovació definitiva a final d'estiu o començament de setembre, però va quedar supeditada a la valoració de les al·legacions i diversos informes. Tot i així, durant l'any 2008, la Generalitat va anar posant en pràctica diverses accions, tant pel que fa a l'ampliació de línies com a l'increment de freqüències de pas en el transport per carretera, o a la implantació gradual de la integració tarifària. El PTVC es va aprovar definitivament el 7 de gener de 2009 (DOGC 20 de gener de 2009) per acord de govern.

NTB

Més informació:

www.gencat.net
www10.gencat.cat/ptop/AppJava/cat/plans/sectors/pla_transports.jsp

91 PLA DIRECTOR DE MOBILITAT DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA



A principi de setembre, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques aprova definitivament el Pla director. Entre els principals objectius del document hi ha la reducció del pes del transport privat, la millora del serveis del transport públic, especialment del ferrocarril, la millora de la connectivitat entre els diferents modes de transport, la reducció de la contaminació derivada de la mobilitat i la integració del la mobilitat en el planejament urbanístic i el desenvolupament econòmic. El Pla inclou un total de 93 mesures, emmarcades en nou eixos d'actuació, i preveu una inversió, fins a l'any 2012, de prop de 200 MEUR.

Durant la segona meitat del segle XX, l'increment constant de la mobilitat, és a dir, dels fluxos de persones i mercaderies, es va anar convertint en un tret característic de les societats avançades. Aquest fenomen, que es manifestava tant a escala local com a escala global, suposava nombrosos avantatges per al desenvolupament econòmic i les possibilitats de desplaçament de la població, però també comportava algunes conseqüències problemàtiques, com l'increment del consum energètic, l'augment de les emissions contaminants i l'augment del risc d'accidents.

Per tal d'afrontar els nous reptes de la mobilitat, a mitjan juny del 2003, la Generalitat va aprovar la LLEI DE MOBILITAT [2003:74], que introduïa per primera vegada l'assumpció d'aquest fenomen com a element substantiu del planejament i de la gestió territorial per part del Govern i que incorporava la creació de figures de planejament sectorial a escala nacional, regional i local, així com la creació d'institucions per a la planificació i gestió de la mobilitat a Catalunya. En l'àmbit nacional, la Llei establia la necessitat d'elaborar un pla director de mobilitat per a cada un dels set àmbits territorials.

L'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), corresponent a les comarques del Barcelonès, el Maresme, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental, el Baix Llobregat, el Garraf i l'Alt Penedès, és el més poblat del país i també el que concentrava alguns dels principals reptes en matèria de mobilitat. En aquest àmbit, el context de creixent dispersió urbana ha anat propiciant una contínua escalada de l'ús del cotxe, fins al punt que les tendències existents apunten que l'any 2012 aquest mitjà podria arribar a suposar el 40% dels desplaçaments totals, la qual cosa amenaça de generar situacions de col·lapse circulatori i de deteriorament de la qualitat de l'aire en algunes zones de l'RMB.

Ateses les circumstàncies, el Pla director de mobilitat d'aquest àmbit, elaborat per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), va ser el primer que es va completar, i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) el va aprovar de forma inicial l'agost del 2007. Després de l'aprovació inicial, el document va passar a informació pública, on va restar durant dos mesos i va rebre 54 al·legacions.

Participació i aprovació definitiva

Durant els primers mesos del 2008, es van incorporar les al·legacions al Pla i es va trametre el document resultant al Consell Català de Mobilitat, el Consell de Desenvolupament Sostenible (CADS) i a la Comissió Catalana de Trànsit, i també el corresponent Informe de sostenibilitat ambiental del pla al Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), per tal que n'emetessin els informes preceptius.

A més de seguir la tramitació ordinària d'un pla d'aquestes característiques, també es va sotmetre el document a un procés participatiu que va ser dirigit pel Consell de la Mobilitat de l'ATM. En total, més de 300 persones i 150 institucions van prendre part en aquest procés, cosa que va permetre integrar les aportacions de diferents àmbits de l'Administració, així com de diferents agents de la mobilitat. Després de recollir aquestes darreres aportacions, el Pla va quedar definitivament aprovat durant la primeria de setembre.

Fomentar el transport públic i el no motoritzat

Els Pla director de mobilitat es plantejava com a objectius bàsics millorar la qualitat de vida dels ciutadans aconseguint una mobilitat sostenible i que, al mateix temps, col·laborés en la millora de la competitivitat i el desenvolupament econòmic. Per assolir aquests objectius es proposaven 93 propostes agrupades entorn de nou eixos d'actuació. Totes les propostes prenien l'any 2012 com a horitzó temporal.

Un dels aspectes en els quals el Pla director de mobilitat posava més èmfasi era el paper dels transports públics. En aquest àmbit, l'objectiu era incrementar el pes relatiu en prop d'un 5%, fins al 34,3% del total del transport.[1] El Pla incloïa un eix d'actuació específic per al transport ferroviari i un per al transport públic de superfície (autobús i taxi). En el primer, s'explicitava la voluntat de prioritzar les obres necessàries per ampliar la xarxa –que passaria dels 762 km existents el 2007 a 1.045 km l'any 2012–, incrementar les freqüències de pas i ampliar la franja horària de servei.[2] Amb aquestes operacions, s'esperava que el transport de viatgers en metro i en ferrocarril en conjunt assolís els 721 milions de viatgers l'any 2012. En el segon es proposava ampliar la flota d'autobusos interurbans en 250 vehicles, reduir els temps dels recorreguts i millorar la coordinació amb la xarxa ferroviària. També es proposava habilitar carrils bus en zones congestionades i en els accessos a les ciutats, i garantir i homogeneïtzar la informació a l'usuari. L'objectiu era que aquest mitjà transportés 45 milions de viatgers l'any 2012.

D'altra banda, el Pla director de mobilitat també volia afavorir els modes de transport no motoritzat, per la qual cosa proposava la creació d'una xarxa interurbana de carrils-bici de 150 km, l'habilitació de nous aparcaments per a bicis seguint els criteris del Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya i l'establiment de nous itineraris per a vianants. En aquest àmbit, l'objectiu era que, en conjunt, els transports no motoritzats i els transports públics arribessin a vehicular l'any 2012 dues terceres parts del total dels desplaçaments de l'RMB.

Menys cotxes i menys contaminació

Un altre dels objectius prioritaris del Pla era assolir una reducció del 5% del pes del transport privat sobre els desplaçaments totals. Per aconseguir-ho, d'una banda, es proposava millorar el funcionament de les diferents xarxes d'infraestructures existents, fomentant l'aplicació de mesures com la limitació de la velocitat i la utilització de

peatges en la gestió del trànsit viari. Aquesta millora, a més, s'acompanyava d'una aposta decidia per guanyar en matèria de seguretat viària, ja que el Pla es marcava com a objectiu assolir una reducció del 25% de les víctimes mortals i proposava mesures com la redacció d'un pla català de seguretat viària per aconseguir-ho. D'altra banda, el Pla també es proposava millorar les connexions entre les diferents modalitats de transports amb la intenció d'afavorir el transvasament modal del transport privat cap al públic. En aquest sentit, les principals actuacions eren les encaminades a incrementar les places d'aparcaments de dissuasió a les estacions interurbanes de ferrocarril (es preveia passar de les 10.000 existents a més de 21.000 l'any 2012), la creació d'una xarxa d'aparcaments segurs per a bicicletes i la millora de les connexions amb l'autobús.

Pel que fa a les mesures ambientals, el Pla es proposava promoure l'eficiència energètica i l'ús dels combustibles nets per assolir la reducció de les emissions contaminants i les causants del canvi climàtic. Concretament, es tractava de reduir un 7,5% el consum energètic de la mobilitat per habitant, un 20,5% les emissions de diòxid de carboni, un 39,5% les d'òxids de nitrogen i un 48% les de partícules en suspensió. Per aconseguir-ho, s'introduïen mesures com donar prioritat als vehicles d'alta ocupació, promoure la utilització de vehicles híbrids i del biodièsel i impulsar cursos de formació per a una conducció eficient.

La mobilitat en el desenvolupament urbanístic i econòmic

En un altre dels seus eixos d'actuació, el Pla assenyalava la necessitat de coordinar l'urbanisme amb la mobilitat, per a la qual cosa proposava que la normativa urbanística determinés la localització de les activitats en funció de les infraestructures viàries i ferroviàries existents, la necessitat de llocs de treball, la tipologia de d'activitat logística i la proximitat de l'habitatge. També es demanava estimar la mobilitat generada per l'activitat econòmica i determinar les mesures correctores per disminuir-ne els impactes negatius. En matèria de mobilitat laboral, l'objectiu principal era garantir l'accés per mitjà dels transports públics als centres generadors de mobilitat, com els espais de desenvolupament econòmic o les universitats. Per tal d'aconseguir aquests objectius, una de les mesures proposades era que tots els municipis de més de 20.000 habitants de l'RMB elaboressin plans de mobilitat urbana.[3]

El Pla també tenia en compte les necessitats de desenvolupament econòmic del país i per això dedicava un altre dels seus eixos d'actuació a presentar propostes encaminades a modernitzar l'activitat del sistema logístic. En aquest sentit, els objectius prioritaris eren facilitar l'accés als centres logístics, impulsar un pla de desenvolupament de la logística en horari nocturn i habilitar una xarxa de vuit nous aparcaments de vehicles pesants. En aquest àmbit, el Pla també apuntava la necessitat de continuar apostant per incrementar el transport ferroviari de mercaderies en la línia ja apuntada pel PITC.

A l'últim, el pla també dedicava un dels seus eixos a la participació i es proposava realitzar una gestió participativa dels seus propis objectius. Aquesta gestió es duria a terme de manera coordinada amb totes les institucions i agents que hi estaven vinculats i en especial amb els municipis de l'RMB. Dins d'aquest eix, s'incloïen propostes com augmentar la formació de la ciutadania en mobilitat sostenible a les escoles i fomentar la participació de municipis compromesos amb la celebració de la Setmana de la Mobilitat.

Per tal d'assolir els seus objectius, el Pla preveia fins a l'any 2012 una inversió total de 197 MEUR. Per eixos d'actuació, el gruix principal d'aquestes inversions anava destinat a fomentar una xarxa d'infraestructures de mobilitat segura i ben connectada (71 MEUR) i afavorir el transvasament modal (50,9 MEUR).

MSM

Més informació

www.atm.cat
www10.gencat.cat/ptop/AppJava/cat/arees/mobilitat/consell/index.jsp

1 Totes les variacions relatives presentades pel Pla director de mobilitat estan calculades prenent com a referència els valors corresponents a l'any 2004.

2 Algunes actuacions concretes proposades en aquest àmbit eren la implantació dels metros comarcals a la línia Llobregat-Anoia i la consolidació del metro del Baix Llobregat, la millora de la freqüència de pas de les línies de metro de TMB, la implantació del servei nocturn de metro a l'aglomeració barcelonina i la millora de la freqüència de pas del metro del Vallès d'FGC.

3 La Llei de mobilitat només obligava a redactar-ne als de més de 50.000 habitants.

92 PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'ALT PENEDÈS

El Govern de la Generalitat aprova el pla 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. Conclou així un procés de redacció i negociació de projectes i alternatives que ha durat cinc anys. Destaca la protecció d'espais agraris i la creació de nous traçats viaris i ferroviaris que travessen i donen servei a la comarca.

Antecedents | 2003:91; 2004:135; 2005:125; 2006:119

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 demogràfica, urbanística i industrial que ha comportat una important transformació dels usos del sòl.

El Consell Comarcal va sol·licitar l'any 2002 a la Generalitat l'elaboració del Pla director territorial de l'Alt Penedès (PDTAP), amb l'objectiu de definir unes directrius de creixement i d'usos, evitar els impactes negatius de les transformacions i preservar el territori, tot fent compatible el conreu de la vinya i les dinàmiques metropolitanes. El Pla abraça els 27 municipis[1] de la comarca i es desenvolupa amb criteris de concurrència amb les propostes del Pla territorial metropolità de Barcelona, del qual forma part, així com amb altres iniciatives de concertació territorial paral·leles com la CARTA DEL PAISATGE [2004:39].

Durant el 2003 i 2004 es va elaborar la diagnosi i es va crear una comissió de seguiment en el si del Consell Comarcal, dirigida pel seu gerent Jordi Cuyàs Soler. L'equip redactor,[2] sota la direcció de Juli Esteban i Noguera, director del Programa de Planejament Territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), va redactar un document d'avanç de pla durant el 2005. L'any següent, es van fer diverses exposicions i sessions públiques de debat, que van servir per avançar en la definició de les propostes i en la consecució de consens de l'avantprojecte. Finalment, en data 5 de juliol de 2007 es va fer l'aprovació inicial i es va obrir un termini d'al·legacions.

Aprovació definitiva

En data 16 de setembre de 2008, el Govern de Catalunya va aprovar definitivament el PDTAP per a l'horitzó temporal 2026. L'acord de Govern i la normativa del Pla van ser publicats al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) núm. 5241 en data 22 d'octubre, a l'efecte que fos immediatament executat. Concloïa així un llarg procés de participació institucional i ciutadana, amb una doble exposició pública de l'avanç i l'avantprojecte, i els corresponents terminis de tres mesos per a la presentació d'al·legacions i suggeriments.

En aquests anys, es van formular diverses propostes de protecció d'espais oberts, de traçat i capacitat de les xarxes infraestructurals i d'estratègies de desenvolupament dels assentaments, moltes d'elles contradictòries entre si perquè provenien d'agents amb interessos contraposats. El document definitiu del pla recull dotze pàgines de resposta al conjunt d'aquestes al·legacions.

Algunes reclamaven una major protecció dels espais naturals o de vinya, o més precisió d'aquests àmbits, així com un aclariment del grau de compatibilitat d'activitats admeses en els espais previstos com a connectors. També la xarxa viària i ferroviària proposada inicialment va ser objecte de nombroses al·legacions, especialment les que es mostraven en contra i a favor del Quart Cinturó, el reclam de la gratuïtat de l'autopista o les referides a la tipologia i funcions de l'N-340. Pel que fa a la xarxa ferroviària, destaquen les referències al traçat de la línia orbital en què es reclamaven alternatives més curtes, més econòmiques i amb impactes territorials menors.

El Pla aprovat comprèn la diagnosi territorial i les decisions finals sobre l'ordenació del sistema d'assentaments, dels espais oberts i les infraestructures de mobilitat. Per a cada un d'aquests àmbits es plantegen objectius, criteris i projectes que hauran de ser observats en els plans d'ordenació urbanística municipal (POUM), als quals els correspon, també, concretar a l'escala urbana els límits i traçat definitiu de l'ordenació territorial aprovada.

Enfortiment del sistema i estructura d'assentaments

Una de les primeres línies d'actuació del Pla és l'enfortiment de l'estructura comarcal del territori penedesenc i el reforçament dels llaços entre les diferents poblacions. El Pla determina objectius generals per a diferents sistemes urbans: els sistemes del corredor, l'eix riu de Bitlles, la corona de Vilafranca del Penedès i els pobles del pla; i estableix una gradació de creixement i estratègia específica per a cadascun dels assentaments a partir de la seva anàlisi i classificació prèvia.

En concret, es potencien els assentaments de més rellevància situats a l'eix central de la comarca, format pels municipis de Vilafranca del Penedès i Sant Sadurní d'Anoia. Es preveu 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 Sesgarrigues (sistema Ordal), com a nuclis que ocupen una posició capaç d'assolir un cert protagonisme en relació amb una àrea ben connectada que, a més, es dotarà dels equipaments i mitjans de transport públic adequats. Per als petits assentaments s'estableixen estratègies de consolidació i millora o de manteniment del caràcter rural.

Protecció de la vinya i els espais naturals

El conjunt de directrius i estratègies aprovades en el sistema d'espais oberts va encaminada 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, atès que el considera un actiu potencial pel que fa a l'economia,

l'ús social i la qualitat ambiental. En total, el Pla protegeix el 93% del territori comarcal sota dos tipus de sòl 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.

Més carreteres i vies de tren

El Pla traça una xarxa viària i ferroviària que acompleix les funcions bàsiques de garantir les condicions d'accessibilitat exterior de la comarca i assegurar la vertebració interna. Proposa diverses millores viàries i la creació de nous traçats. Igualment, fa una aposta decidida pel transport públic amb la potenciació del ferrocarril.

Pel que fa a la xarxa viària, preveu la creació d'una via de nou traçat que avança per la plana travessant tota la comarca pel nord de Vilafranca, paral·lela a l'AP-7. Aquesta nova via, que correspon al QUART CINTURÓ [10], enllaçarà l'autopista AP-2 –prop de la Bisbal del Penedès a la comarca del Baix Penedès– amb Martorell, al Baix Llobregat, i s'integrar així en la xarxa viària metropolitana. Donarà accés a carreteres locals, ciutats i polígons industrials i es planteja com alternativa a l'actual traçat de la'N-340. Segons s'indica en el document del Pla, s'espera que la seva disposició paral·lela i pròxima a les principals infraestructures existents (autopista i ferrocarril) minimitzi les afectacions i l'impacte sobre el territori.

Està previst també el desdoblament de dues vies importants, l'N-340 i la C-15 –que correspon al futur EIX DIAGONAL [13]. La Nacional es desdoblarà en el tram de Vilafranca cap a Vallirana i Cervelló, en el Baix Llobregat. Aquesta via es perllongarà per Sant Llorenç d'Hortons cap al Quart cinturó. Pel que fa a la C-15, es desdoblarà entre Vilafranca i Vilanova i ha d'enllaçar amb Igualada i Manresa cap al nord.

D'altra banda, s'ampliarà l'autopista AP-7 amb carrils laterals des de la plana de l'Amat (quilòmetre 189) fins a Santa Margarida i els Monjos passant per Vilafranca del Penedès, incrementant així les possibilitats de circulació en el tram més poblat del corredor.

Finalment, a més d'altres millores de condicionament de les vies estructurants secundàries, es preveu l'enllaç entre la BP-2121 –carretera de Torrelles de Foix-Sant Martí Sarroca-Pacs, també anomenada eix del Foix– i la C-15 per darrere de les muntanyes de Sant Pau i Sant Jaume.

Pel que fa a la xarxa ferroviària, recull un dels trams del FERROCARRIL ORBITAL VILANOVA-MATARÓ [2006:73] entre Vilanova-Vilafranca. Si bé l'avantprojecte del pla incorporava les històriques demandes del territori amb la proposta de creació d'una nova línia de tren de rodalia que connectés la comarca de manera directa amb els Pirineus –entre Vilanova i la Geltrú i la Ràpita del Penedès–, el document finalment aprovat, però, descarta la creació d'aquesta línia per considerar-la innecessària i inviable. Segons va explicar el president del Consell Comarcal, Francesc Olivella, "no tenia sentit fer aquesta línia quan la Generalitat ja preveu renovar la línia del carrilet" que enllaça Igualada amb Martorell. "Els usuaris que facin servir la nova línia orbital un cop estigui oberta podran anar de Vilanova a Igualada enllaçant des de Martorell."

El Pla preveu també l'increment de la dotació de serveis regionals ràpids entre l'Alt Penedès i Barcelona, utilitzant la línia d'alta velocitat, així com la millora del servei de Rodalies amb més freqüència de pas en totes dues direccions.

D'altra banda, concreta la creació de l'estació de trens regionals a la zona nord del nucli urbà de Vilafranca del Penedès, i una altra estació de mercaderies a l'oest de la comarca, prop de Santa Margarida i els Monjos. També actua en la millora dels accessos, els aparcaments i el transport públic intermodal.

Crítiques al Pla

Un cop aprovat el Pla, alguns agents polítics i civils van manifestar el seu malestar per algunes de les mesures aprovades. Valentí Miralpeix –portaveu de Convergència i Unió (CiU) a l'Ajuntament de Vilobí del Penedès, que governa en coalició amb el Partit dels Socialistes de Catalunya-Progrés Municipal (PSC)-PM– va manifestar que se sentien "enganyats" pels límits de creixement que els atorgava el Pla, ja que "deixa a les mans del municipi el creixement de la zona dels Pèlags i no deixa la zona com a espai de caràcter rural". CiU havia fet pressió els mesos anteriors a la direcció comarcal de la federació perquè s'aprovés aquest canvi i es pogués frenar així el projecte que ha impulsat el govern (PSC) de creació d'una àrea residencial per recuperar el barri que hi ha al voltant de les basses petites dels Pèlags.

Per la seva banda, grups ecologistes de l'Alt Penedès i el Baix Penedès van alertar contra l'impacte que provocarà la nova N-340 que "engolirà més de trenta mil camions diaris", i van demanar que el Consell Comarcal apostés per desdoblar l'AP-7. Els ecologistes consideren que el traçat aprovat no respon a l'esperit de la reivindicació de desdoblar l'AP-7 aprovat per tots els ajuntaments i els consells comarcals de l'Alt Penedès i el Baix Penedès. Segons Pau Batlle, membre de la plataforma No Fem el Cim, la creació d'aquesta via "no només representa un atac al paisatge sinó que a més serà una influència negativa sobre el futur desenvolupament econòmic del territori".

A final d'any, en el decurs de la presentació del PDTAP a Vilafranca del Penedès per part del secretari per a la Planificació Territorial de la Generalitat de Catalunya, Oriol Nel·lo, aquest va justificar el pla perquè "vol 'endreçar' el desenvolupament de la comarca en benefici de la població."

MXA

Més informació

www.nofemelcim.org
www.webgipal.net/AltPenedes/download/2_PROPOSTA_DE_MILLORES_GENERALS_PLA_DIRECTOR.pdf

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 Pont i Júlia Barba ambientòlegs. De la UdG: Josep Gordi, geògraf. I Ricard Belmonte, biòleg, màster en Ecologia, Raimon Roda, enginyer agrònom.

93 PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LA CONCA D'ÒDENA

El 2008 prossegueix amb diverses accions de protesta per part de la plataforma opositora i amb la presentació d'al·legacions a la segona aprovació inicial. El desembre del 2008 el PDU queda definitivament aprovat, incorporant-hi alguns canvis menors, com el trasllat del traçat del FTC, a Jorba, cap al nord del seu terme municipal, la incorporació d'un nou vial que relaciona directament Òdena i l'Esplet o l'ampliació del sector industrial de Can Morera, compensat amb la correcció a la baixa d'altres creixements.

Antecedents | 2006:121, 2007: 124

La conca d'Òdena, segons el seu Pla director urbanístic (PDU), es correspon a 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. Aquests es localitzen a la franja central de la comarca de l'Anoia, en una conca sedimentària treballada pel riu Anoia i els seus afluents, al vessant nord-oest de la Serralada Prelitoral, a excepció de Carme i Orpí, que es troben al vessant sud de la serra de Collbàs. Entre tots els municipis, l'any 2008, sumaven 77.208 habitants, el 67% comarcal.[1]

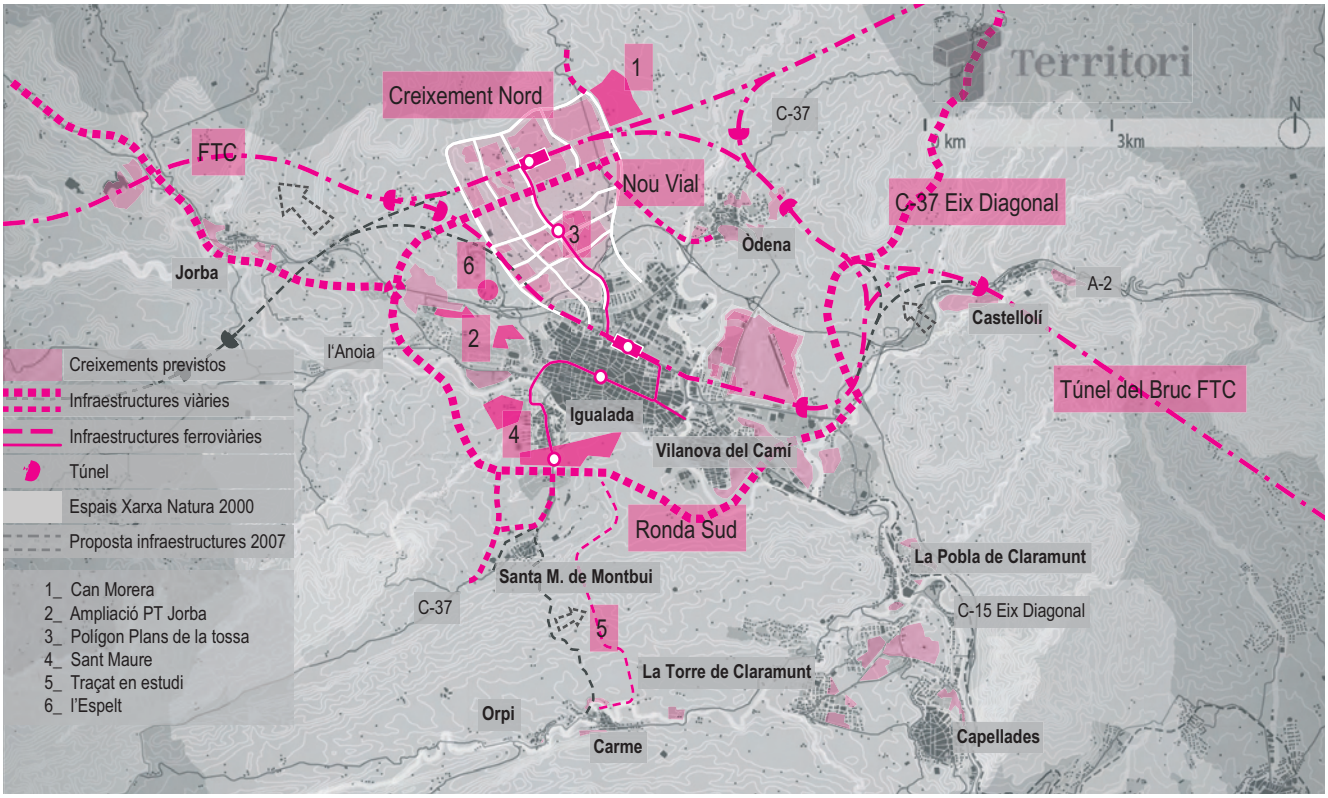
Després d'un any de treball de redacció, a mitjan any 2006 es va aprovar inicialment una primera proposta de PDU, un document de planificació urbana supramunicipal que té com a objectiu ordenar coordinadament el creixement dels diferents municipis de la conca d'Òdena amb l'horitzó de l'any 2026. Aquest document permetia un creixement de 500 noves hectàrees residencials i 340 d'ús industrial, que podrien comportar 28.000 nous habitatges, 39.000 nous habitants i 25.000 nous llocs de treball.

Les propostes del PDU van provocar les reaccions contràries d'alguns veïns de la conca d'Òdena, especialment els del petit nucli odenenc de l'Espelt,[2] que es van agrupar en la Plataforma per la Retirada del PDU i a la qual es van adherir altres plataformes locals així com Unió de Pagesos (UP). Poc després de finalitzar el període d'al·legacions a principi del 2007, en què se'n van presentar una setantena, el secretari per a la Planificació Territorial, Oriol Nel·lo i Colom, va anunciar que tan bon punt aquestes fossin incorporades al document, aquest s'aprovaria inicialment per segon cop amb l'objecte de poder obrir una segona fase d'al·legacions que facilités el consens sobre el pla, cosa que es va produir el setembre del 2007.

Els canvis produïts en la nova proposta portaven a una rebaixa en el creixement permès, de manera que la nova superfície residencial passava a ser de 400 ha, capaces d'acollir 33.000 nous habitants distribuïts en 18.700 nous habitatges. Pel que fa a la superfície d'activitats, aquesta passava a ser de 300 ha, per cobrir les necessitats de 19.000 llocs de treball. Tot i els canvis, la Plataforma per a la Retirada del PDU continuava discrepant del contingut, que a parer seu, mantenia el dibuix d'un model de creixement que no convé a la conca d'Òdena. De la mateixa manera, pel que fa a algunes de les noves propostes, la Plataforma va manifestar que no eren realistes, i va posar com a exemple la del túnel per a l'Eix Transversal Ferroviari (ETF) [50] sota el Bruc, ja que no dóna resposta a la problemàtica actual de la connectivitat de la conca d'Òdena amb Barcelona. No obstant això, sí que es van manifestar favorables a l'aposta per al manteniment del caràcter rural del nucli de l'Espelt. D'aquesta manera, la Plataforma va tornar a presentar-hi al·legacions, tal com van fer els ajuntaments, que també hi van presentar les seves al llarg de les primeres setmanes del 2008. La Plataforma també va decidir mantenir els seus actes de protesta amb l'objectiu, encara vigent per a ells, d'aconseguir la retirada total. Entre els actes es trobaven noves tallades de l'A-2 i xerrades informatives, una de les quals va comptar amb el suport del geògraf i naturalista Martí Boada i Juncà, que va demanar una moratòria per al PDU, atesa la situació de crisi econòmica i en especial del sector de la construcció que, segons Boada, faria irrealitzable el creixement proposat en el Pla.

Amb això, durant la primera meitat del 2008 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) de la Generalitat de Catalunya va treballar per anar incorporant o desestimant els 81 escrits d'al·legació presentats, amb la previsió que el mes de juliol es pogués aprovar definitivament, segons va manifestar el conseller de PTOP, Joaquim Nadal i Farreras (Partit dels Socialistes de Catalunya,

Emplaçament del polígon industrial de Can Morera. Foto Arxiu Territori



PSC), en una visita a les obres de la ronda Sud d'Igualada feta el mes de maig. El conseller va incidir en la capacitat del Pla de dotar la conca d'Òdena de nou sòl industrial de qualitat i va incidir en la importància del futur ETF, recollit en el PDU, i que permetrà dotar la conca d'Òdena d'una nova centralitat ferroviària. El mateix dia i aprofitant la presència de Joaquim Nadal, UP havia organitzat una tractorada de protesta contra la pèrdua de sòl agrícola que representa el PDU.

La tercera exposició pública del Pla director

Les protestes contra el PDU organitzades per la Plafaforma per a la retirada i UP van prosseguir al llarg del 2008 i al juny es va tornar a tallar l'A-2, acte que va servir als components de la Plataforma per anunciar que havien detectat un defecte de forma en el procés d'exposició publica del PDU pel qual s'hauria de declarar nul. Concretament, l'error es trobava en el fet que el document de l'informe ambiental que es podia consultar a la web del DPTOP corresponia al del pla objecte de la primera aprovació inicial de juny del 2006, en lloc del que li corresponia, que era l'informe de sostenibilitat ambiental al pla objecte de la segona aprovació inicial, que sí que es podia consultar en la versió en paper de què disposava la seu del DPTOP o que havien rebut els ajuntaments interessats i també el Consell Comarcal de l'Anoia.

Per altra banda, els representants de la Plataforma van anunciar que s'havia presentat una denuncia a la Fiscalia contra el secretari per a la Planificació Territorial, ja que segons la Plataforma l'INCASÒL es va comportar de manera especulativa i corrupta en haver comprat 100 ha a la zona de l'Espelt abans que el PDU sortís a llum pública, cosa que podria indicar l'ús d'informació privilegiada provinent del DPTOP.

Finalment, el juliol del 2008 i aprofitant la sessió constitutiva de la Comissió Territorial d'Urbanisme de la Catalunya Central, Joaquim Nadal i Farreras va anunciar que aquesta havia acordat sotmetre per tercer cop a informació pública el PDU, a fi de garantir la tramitació del Pla amb tota la seguretat jurídica. El total d'al·legacions recollides en la nova exposició pública van ser de 17.[3]

Pocs dies abans de l'aprovació, la Plataforma per a la Retirada del Pla va fer pública una proposta alternativa al traçat de l'ETF, per bé que no va ser presentada com a al·legació al PDU. La proposta unificava els ramals de mercaderies i passatgers en un que passava soterrat pel nucli urbà d'Igualada. La proposta també plantejava un model diferent per a l'estació de passatgers en ser desplaçada des del centre de la conurbació cap a l'extrem oest del terme d'Igualada, amb la qual cosa guanyava proximitat a l'Autovia A-2. Segons la plataforma, l'estació havia de perdre el caràcter urbà per tal de posar en primer terme l'accés en vehicle privat, pensant en un *park and ride* que pogués donar servei a tota la comarca de l'Anoia, i no solament a Igualada. Pel que fa a l'estació de mercaderies, aquesta es dibuixava a l'extrem oest d'Igualada, sobre el traç en direcció a Manresa.

Finalment, la Comissió Territorial d'Urbanisme de la Catalunya Central va donar el seu vistiplau al Pla en la sessió del 19 de desembre. Una vintena de representants de la Plataforma per a la Retirada del pla i els d'UP s'hi van presentar, amb l'objectiu de manifestar el seu rebuig. El mateix dia, el conseller Joaquim Nadal i Farreras (PSC) va aprovar definitivament el PDU.

Petits canvis

El document definitivament aprovat no conté diferències notables respecte del document aprovat inicialment per segon cop. No obstant això, com a conseqüència de la consideració d'un conjunt d'al·legacions presentades, hi ha detalls que queden matisats.

Pel que fa a les infraestructures ferroviàries, es matisa el traçat de l'ETF en el seu pas per Jorba, tot traslladant-lo al nord del terme amb la voluntat de resoldre la segregació entre els seus nuclis. De la mateixa manera, pel que fa a la traça de la prolongació de l'actual línia de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) en forma de tren tramvia, aquesta es deixa pendent de concretar per

part d'estudis posteriors, per bé que concreció de les estacions es mantenen.

Sobre les infraestructures viàries, el principal canvi es correspon amb la incorporació d'un nou vial entre el nucli antic d' Òdena i la plataforma logística del creixement nord, també en el terme d'Òdena, amb la finalitat de relacionar directament aquesta zona de creixement amb la resta d'Odena, així com amb el nucli de l'Espelt. Altres canvis són l'ampliació de la franja de protecció per a L'EIX DIAGONAL [13] en previsió de possibles ampliacions de la capacitat, la incorporació de la modificació del traçat de l'A-2 a l'alçada de Castellolí prevista pel Ministeri de Foment, l'ajust de la variant de la C-37 al pas pel nucli antic de Montbui, ara més allunyada cap a l'oest, així com diferents ajustos del traçat de la ronda sud per tal de respectar millor l'orografia i el poblament existent i futur.

Respecte als espais oberts, únicament se'n matisen lleugerament els límits, a fi d'ajustar-los completament als recollits al PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LA CATALUNYA CENTRAL [2007:132], que ja s'havia aprovat definitivament.

Pel que fa als nous creixements, es destaca una ampliació del sector industrial i logístic de Can Morera, dins l'àmbit de creixement nord en el terme d'Òdena. La nova superfície queda a l'est de la nova carretera de Prats de Rei i al nord del traçat per a mercaderies de l'ETF. També queda ampliat el polígon del Parc Tecnològic i Empresarial de Jorba en la superfície del terme d'Igualada que limita amb Jorba, i s'incorpora un nou espai de creixement industrial al terme de Jorba a l'entorn de les actuals activitats extractives.

De la mateixa manera, la Comissió Territorial d'Urbanisme de la Catalunya Central, en la seva aprovació definitiva, va incorporar dos requeriments per tal de mantenir l'ampliació del polígon industrial Plans de la Tossa al terme de Santa Margarida de Montbui, destinat a acollir activitats deslocalitzades de l'interior dels nuclis urbans. Com a contrapartida, es corregeix a la baixa el creixement residencial oest de Santa Maure, en 5 ha i en 21 ha de sòl per a activitats situat en l'àmbit de creixement nord, al terme d' Òdena. Un segon requeriment consisteix a marcar com a traçat en estudi la nova carretera que ha de connectar la vall on es troben Carme i Orpí amb la conurbació d'Igualada.

Previsions

Un cop aprovat definitivament el Pla, es preveu que els ajuntaments afectats, a mesura que vagin revisant el seu planejament urbà, el vagin adequant a les directrius plantejades en el PDU.

ARR

Més informació

www.gencat.cat/ptop

1 Dades del padró municipal, a 1 de gener de 2008, disponibles a www.Idescat.cat.

2 L'Espelt és un nucli de caràcter rural amb uns 200 habitants, dins del municipi d'Òdena. En els darrers anys ha anat creixent amb habitatges unifamiliars oberts, fins a doblar la superfície urbana inicial.

3 Es tracta d'un segon període d'exposició pública sobre la segona aprovació inicial del PDU de la conca d'Òdena..

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL PALLARS SOBIRÀ 94

La Generalitat aprova definitivament el Pla director urbanístic del Pallars Sobirà l'agost del 2008. El document desclassifica bona part del sòl urbanitzable situat entorn de les estacions d'esquí d'Espot, Llessuí i Portainé, i en prioritza l'ús hoteler per davant del residencial. Després de múltiples reclamacions per part dels ens locals de la comarca, es consensua un model que permet un cert desenvolupament residencial, encara que en continuïtat amb la trama urbana preexistent.

Antecedents | 2007:127

El Pallars Sobirà és una comarca del Pirineu de Lleida, que limita amb França i Andorra, i amb les comarques de l'Alt Urgell, el Pallars Jussà, l'Alta Ribagorça i la Vall d'Aran.

La Noguera Pallaresa i els seus afluents constitueixen els eixos vertebradors del seu territori, d'orografia molt accidentada, en què s'exhibeix el cim més alt de Catalunya, la Pica d'Estats. La major part de la comarca és inclosa sota alguna figura de protecció natural, entre les quals cal destacar el Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici [2007:107] i el Parc Natural de l'Alt Pirineu [2004:123].

El Pallars Sobirà tenia 7.446 habitants el 2008, distribuïts en 15 municipis, que engloben un total de 135 pobles dispersos en les diferents valls de la comarca. D'aquests, 11 són entitats municipals descentralitzades (EMD). Només la seva capital, Sort, supera els 2.000 habitants, i, tret d'Esterri d'Àneu i Rialp, la resta de municipis no arriben als 500 residents.

Entre els anys 2004 i 2007 el Pallars Sobirà s'ha mantingut entre les dues comarques amb major intensitat de construcció de nous habitatges en relació amb la població resident, amb un ritme superior als 50 habitatges per cada 1.000 habitants i any, xifra que tiplica la mitjana catalana.

Tramitació del Pla

L'estiu del 2005 es va presentar l'Avanç del pla director urbanístic (PDU) del Pallars Sobirà, un document d'objectius i propòsits, i es va dur a terme, en col·laboració amb l'associació Rurbans, un procés obert de participació ciutadana estructurat en dues sessions formatives i sis de participació.

A mitjan juny del 2007 es va fer pública l'aprovació inicial del PDU i es va sotmetre el projecte i el seu informe ambiental a informació pública durant un termini de dos mesos. El desembre del 2007 es va prorrogar el termini del tràmit d'informació als ens locals fins al 7 de gener de 2008.

El PDU seguia l'esquema del Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran [2006:127] (PTPAPA), dividint les seves propostes en tres sistemes: assentaments urbans, espais oberts i infraestructures de mobilitat.

Pel que fa al sistema d'assentaments, el Pla suposava la modificació d'alguns àmbits i sectors de planejament municipal, la desclassificació d'altres i la redelimitació del límit del sòl urbà de diversos nuclis petits. El pla cercava que els nous creixements es fessin en continuïtat amb el sòl urbanitzat existent i amb mecanismes de gradualitat per repartir el creixement en el temps.

El PDU definia, sobre el sistema d'espais oberts, les figures d'ordenació del sòl no urbanitzable a partir dels elements territorials bàsics, que hi afegien els entorns dels nuclis urbans, inclosos en una figura anomenada areal, i el sistema de connectors territorials.

El Pla també fixava les reserves de sòl necessàries per als nous eixos previstos al PTPAPA, projectava dues noves carreteres (amb un nou accés a Tírvia des de la C-13, i una nova carretera d'unió de la C-28 i la C-13), i proposava estudiar el perllongament del ferrocarril de la Pobla de Segur fins a Sort i l'aeroport de la Seu d'Urgell.

Al·legacions de sentit contrari

Durant el període d'informació del PDU del Pallars Sobirà es van rebre 10 informes d'organismes implicats i 163 escrits d'al·legacions presentats per 111 persones físiques o jurídiques, que comptaven amb un total de 371 signatures.

El PDU retallava el creixement previst a Espot Esquí. Foto Moisès Jordi

Dels 111 al·legants, 95 eren entitats, empreses i/o particulars, mentre que 16 eren ens locals. El Consell Comarcal i tots i cadascun dels ajuntaments havien presentat alguna reclamació.

A principi del 2008, el Consell del Pallars Sobirà exposava en boca del seu president, Vicenç Mitjana, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), les principals al·legacions presentades al PDU, del qual en demanaven la retirada. Es considerava que el Pla era massa restrictiu amb el creixement residencial, envaïa competències municipals i donava excessiu valor a activitats com la ramaderia i l'agroturisme, a la vegada que es criticava la figura urbanística definida com a areal, que feia referència a una línia imaginària que, a tall de barrera, envoltava els nuclis del Pallars Sobirà, i on no es podia construir.

Per la seva banda, la plataforma veïnal Pallars Viu, amb gairebé un centenar de signatures, demanava la desclassificació de més sòl urbanitzable i volia evitar la construcció de 2.626 nous habitatges dels 5.640 que el PDU permetia, afirmant que el Pla no s'oposava als planejaments municipals més recents, en què municipis com Alt Àneu, Tírvia, la Vall de Cardós, Lladorre, Espot i Esterri d'Àneu concentraven grans creixements. La plataforma també afirmava que es contradeien les estratègies de creixement del PTPAPA, que preveia a la comarca unes necessitats màximes de 1.070 nous habitatges en l'horitzó 2026, comptant el creixement de la població resident i les segones residències.

El PDU identificava finalment dues àrees on ubicar polígons industrials supramunicipals i activitats turístiques, al pla d'Esterri i a la ribera de Sort.

El PDU rep aprovació provisional i definitiva

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL), en sessió de 10 de juliol de 2008, va aprovar provisionalment el PDU del Pallars Sobirà. L'1 d'agost el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va aprovar definitivament el Pla.

El secretari general per la Planificació Territorial, Oriol Nel·lo, va destacar que el PDU facilitava la diversificació econòmica de la comarca en ampliar a cinc les reserves de sòl per a activitats econòmiques, d'entre 3 i 6 ha cadascuna, a Sort (que en tindria dues), Rialp, Ribera de Cardós i Esterri d'Àneu.

Es consensua la limitació del creixement residencial

En la seva aprovació definitiva, el PDU consensuava les postures de la Generalitat, que volia limitar el desenvolupament residencial (bàsicament de segones residències) previst en els plans urbanístics vigents, substituint en bona part l'ús residencial per ús turístic i hoteler; i la voluntat dels ens locals, que no volien veure estancat el creixement dels seus municipis.

Una de les propostes principals del PDU en la seva aprovació inicial era canviar l'ús de diversos sectors de sòl urbanitzable residencial hotelers a Llessuí, Roní, Llavorsí i Espot Esquí, amb una superfície total de 13 ha, a usos hotelers. En la seva aprovació definitiva, però, el PDU permetia un cert desenvolupament residencial.

En el cas d'Espot Esquí, l'alcalde, Agustí Perot, de Progrés Municipal, va afirmar que es retallava sòl urbanitzable, encara que a més dels 21.593 m² dedicats a hotels, es permetien 11.500 m² per a ús residencial. La resta dels aprofitaments residencials, 22.779 m² (dels quals 10.284 d'habitatge protegit), es concentraven de forma contigua al nucli urbà.

De manera semblant, en els nuclis de Llessuí, Roní i Llavorsí, a l'ús hoteler s'hi afegia l'ús d'equipament turístic i es permetia un percentatge reduït i condicionat d'ús residencial com a complement. En el cas de Llessuí, nucli agregat de Sort, l'alcalde, Agustí López, de Convergència i Unió (CiU), deia que el PDU reduïa a la meitat el sòl urbanitzable, fins a situar-lo en 59.563 m², fet que reduïa el nombre d'habitatges previstos a 238. El PDU també plantejava que els establiments hotelers ocupessin el 70% de la superfície edificable.

En el municipi de Rialp també es va aplicar una retallada de zones urbanitzables i la priorització dels hotels.

L'alcalde, Gerard Sabarich, de CiU, va explicar que el PDU convertia en sòl rústic les zones urbanitzables dels diferents nuclis agregats, a excepció de Roní, el nucli més proper a l'estació de Portainé.

En aquesta localitat, la superfície edificable prevista de més de 30.000 m² de sostre es reduïa a uns 15.000, dels quals el 80% es reservava per a usos hotelers, i l'ús residencial quedava condicionat al desenvolupament previ del sòl destinat a hotels.

La proposta inicial de desclassificar diversos sectors de sòl urbanitzable també es va suavitzar, i el PDU finalment admetia un procés de reparcel·lació que feia possible desenvolupar urbanísticament una petita part de la superfície desclassificada, sempre que es dugués a terme en contigüitat amb el nucli urbà i amb determinades condicions i limitacions.

Pel que feia als municipis que presentaven creixements superiors als previstos al PTPAPA, com en els casos d'Alt Àneu, Espot, Vall de Cardós i Tírvia, recomanava

Pallars Viu considerava excessiu el creixement previst a Bonestarre, a la Vall de Cardós. Foto Moisès Jordi

l'adaptació del seu planejament urbanístic general a les estratègies de desenvolupament fixades pel planejament territorial, i exigia que el creixement es fes de manera gradual, imposant un percentatge màxim d'extensió de sòl en execució.

Com a resultat del procés d'informació pública, també s'havia augmentat el nombre d'àrees d'activitat econòmica d'interès supramunicipal, que passaven de dues a cinc.

Pel que feia a les infraestructures de mobilitat, el PDU respectava el traçat que el PTPAPA establia per a la variant de Rialp, descartant la proposta del document inicial d'emprar en l'enllaç nord la carretera de Surp-Escàs.

A final del 2008 es va aprovar inicialment, dins les Àrees residencials estratègiques de l'Alt Pirineu i Aran, la creació d'una àrea residencial estratègica de 2 ha a la zona de l'Escorxador a Sort, amb capacitat per a 152 nous habitatges. S'esperava que el Pla s'aprovés definitivament a principi del 2009.

JRMR

95 PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL PLA DE L'ESTANY

A final d'any s'aprova inicialment el Pla director urbanístic del Pla de l'Estany que té com a objectiu concentrar els creixement urbanístics al voltant de l'àrea urbana de Banyoles i protegir els espais oberts. Així a la zona compresa entre Banyoles, Mata i Cornellà de Terri es proposen tres noves àrees de sòl residencial i l'ampliació d'un polígon industrial. A la resta de la comarca s'opta per estratègies de creixement reduïdes i es desclassifiquen dos sòls urbanitzables al municipi de Serinyà.

Antecedents | 2007:128

El Pla de l'Estany, amb una extensió de 262,8 km^2 i una població (2008) de 29.645 habitants, se situa al centre de les comarques gironines. La comarca, que fou creada el 1988 juntament amb el Pla d'Urgell i l'Alta Ribagorça, està formada per onze municipis i la capital comarcal és Banyoles, amb 17.451 habitants. A l'oest de la comarca, a la vall de Campmajor, el relleu és abrupte i el poblament completament disseminat; a l'est, el relleu està configurat per suaus ondulacions, on s'alternen boscos, camps de conreu i petits nuclis rurals; finalment a la zona central destaca la presència de l'estany de Banyoles, d'origen càrstic, que dóna lloc a una conca de desguàs cap al Terri on històricament s'hi ha situat la major part de la població i les activitats econòmiques.

El 2006 l'empresa Estudis Ramon Folch (ERF) va iniciar la redacció del Pla director urbanístic del Pla de l'Estany (PDUPE), després que el Consell Comarcal en sol·licités l'elaboració al Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP). El juny del 2007 una desena d'entitats de la comarca, entre les quals Limnos-Associació de Defensa del Patrimoni Natural del Pla de l'Estany, van presentar un document de propostes per al Pla director, entre altres la paralització de diversos creixements residencials i industrials (en municipis com Banyoles, Porqueres i Serinyà) o un tramvia entre Banyoles i Girona.

Avanç de Pla i crítiques per la manca d'informació

El mes d'abril del 2008 es va presentar l'Avanç del Pla director, un document que marcava les grans línies però que encara no concretava les propostes sobre mapa. En l'Avanç es considerava preocupant la tendència a la creació de petits polígons industrials que no podien generar "les economies d'escala necessàries a la comarca i que comporten consum de sòl i deteriorament del paisatge", així com també el desenvolupament d'àrees residencials desmesurades en nuclis rurals. Per això el document proposava concentrar la majoria dels creixements residencials i industrials al sistema urbà central del Pla de l'Estany –entre Banyoles, Mata i Cornellà del Terri– i preservar l'espai lliure.

Després de la presentació de l'Avanç la diputada de Convergència i Unió (CiU) i alcaldessa de Vilademuls, Dolors Rovirola, va reclamar al DPTOP que expliqués l'Avanç del Pla director a la comarca. Rovirola lamentava que fins aquell moment no s'hagués convocat cap reunió informativa per als municipis.

En la mateixa línia l'alcalde de Crespià, Xavier Quer (CiU), va criticar la poca informació rebuda per part de l'empresa redactora. Segons Quer, l'única reunió que havia mantingut amb ERF havia estat per parlar de "coses molt genèriques" i no s'havia concretat res. A més apuntava que no compartia diversos aspectes de l'Avanç, com la política de concentrar el creixement industrial i residencial al voltant de Banyoles en detriment de la resta de la comarca. En aquest sentit considerava que era important que els municipis poguessin disposar de sòl per oferir a les petites empreses i indústries locals.

Aprovació inicial del PDU

El 10 de desembre la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) va aprovar inicialment el PDUPE. Uns dies abans representants d'ERF i del DPTOP –entre ells el secretari per la Planificació Territorial del Govern de la Generalitat, Oriol Nel·lo– van convocar una reunió adreçada a alcaldes, regidors i consellers comarcals per explicar el Pla director.

El document feia especial esment en la qualitat paisatgística de la comarca, considerada un recurs econòmic de futur per la capacitat d'atreure un turisme respectuós amb el medi natural. Així mateix se subratllava la importància de mantenir la diversificació de l'estructura productiva, amb un pes relativament important dels sectors primari i industrial.

Pel que fa a les perspectives de creixement, el Pla director assumia els escenaris del Programa de planejament territorial del DPTOP que preveien que el 2026 la comarca tindria 34.000 habitants (un 32% més dels que tenia el 2001), 17.000 llocs de treball (un 39% més) i 19.000 habitatges totals (un 28% més). Per tal d'assolir aquests objectius, el document aprovat inicialment aposta per reforçar l'àrea urbana de Banyoles (Banyoles, Mata i Cornellà de Terri) concentrant-hi el creixement demogràfic i industrial i els equipaments d'àmbit comarcal.

Espais oberts

Un dels principals objectius del PDUPE era estructurar, connectar i preservar els espais oberts del Pla de l'Estany. En total el sòl no urbanitzable es quantifica en un 98,35% del total de la superfície comarcal i s'estableixen tres categories.

El sòl de protecció especial incorpora els espais ja protegits per la normativa sectorial, en concret el PEIN de l'Estany de Banyoles, el PEIN de Rocacorba i l'espai del riu Fluvià inclòs a la Xarxa Natura 2000. A aquests s'hi sumen diversos espais que el Pla considera que cal preservar pel seu valor com a connectors naturals, àrees d'usos agraris o amb riscos naturals. En total ocupen unes 8.500 ha, un 32% de la superfície de la comarca.

El sòl de protecció territorial, per la seva banda, inclou els terrenys que, sense assolir el grau de valors que tenen els sòls de protecció especial, convé sotmetre a una regulació pel seu interès agrari, pel potencial interès estratègic o per estar vinculats al desenvolupament de certes infraestructures. En aquesta situació es troba la major part del sòl agrari, localitzat sobretot a l'est de la comarca. En total ocupa prop de 15.000 ha, un 60% de la superfície del Pla de l'Estany.

Cal destacar que una part del sòl de protecció territorial, en concret 129 ha, està classificat com a sòl de potencial interès estratègic. Aquesta àrea se situa al pla de la Banyeta, al costat de la C-66, entre els municipis de Palol de Revardit i Cornellà del Terri. Els redactors del Pla consideraven que, pel fet de constituir un dels terrenys plans més extensos de la comarca, la seva possible transformació ha d'estar condicionada a un reconeixement del seu interès estratègic.[1]

Finalment el sòl de protecció preventiva correspon als espais no urbanitzables de menor interès, algunes parts dels quals podrien ser declarats urbanitzables en determinades condicions. En termes generals se situen al voltant dels nuclis més capacitats per absorbir creixement, com Banyoles, Cornellà de Terri o Serinyà. En total ocupen 680 ha.

Una imatge del Camp Llarg, on es preveu encabir bona part del creixement residencial. Foto Moisès Jordi

Assentaments

En matèria d'assentaments el Pla proposa concentrar els creixements urbanístics a la conurbació central del Pla de l'Estany, entre Banyoles, Mata i Cornellà de Terri. D'aquesta manera preveu tres àrees de nou sòl residencial –al sud de Banyoles, al sud de Mata i entre Cornellà de Terri i Borgonyà– sumant en total 78 ha. Així mateix amplia el sòl industrial de Pont Xetmar (Cornellà de Terri) en 34 ha més.

D'altra banda, el Pla assigna estratègies de creixement moderat (és a dir, que els municipis podran proposar en els seus planejaments creixements de com a màxim el 30% de la seva superfície urbana actual) a sis nuclis: Camós, Crespià, Esponellà, Melianta, Palol de Revardit i Serinyà. Divuit nuclis més –entre els quals Centenys, Fontcoberta, Vilert o Santa Llogaia de Terri– tenen estratègies de millora i compleció, és a dir, que s'hauran de centrar en el manteniment, millora i reconstrucció de la trama urbana existent d'acord amb la tipologia arquitectònica i només podran desenvolupar petits creixements per completar la seva estructura actual. A la resta de nuclis de la comarca –majoritàriament veïnats de poques cases– se'ls assigna una estratègia de manteniment del caràcter rural.

D'altra banda, el Pla també inclou estratègies per a àrees específiques, com per exemple d'intensificació urbana al nucli de Mata (augmentant la densitat d'habitatges a l'entorn de la plaça del president Companys per tal de crear una nova centralitat dins l'àrea urbana), de reducció del sòl urbà no consolidat a les urbanitzacions Can Closes i la Bescaula de Porqueres (previstes pel planejament urbanístic però contradictòries amb els objectius del Pla) o de canvi d'ús i reforma interior de la zona industrial situada dins del nucli urbà de Banyoles (amb l'objectiu d'assignar-los un ús residencial, traslladant la indústria en una nova àrea).

Finalment cal destacar que el Pla director desclassifica dos sectors de sòl urbanitzable al municipi de Serinyà: el sòl urbanitzable residencial del Turó de Can Parella (15 ha) i el sòl urbanitzable industrial SAU-1 (11 ha). La desclassificació d'aquests espais, que era una de les reivindicacions de les entitats de la comarca en el document de propostes que van elaborar, es justificava pel valor paisatgístic i per la seva localització poc compacte respecte al nucli urbà de Serinyà.

Infraestructures

Pel que fa a infraestructures de mobilitat, a part de recollir les actuacions previstes, com el desdoblament de la C-66 o la traça del Ferrocarril d'Alta Velocitat, preveu dues noves actuacions. Per un costat la construcció de la ronda oest de Porqueres, amb un traçat fonamentalment urbà, amb l'objectiu de connectar la C-66 amb la GIV-5247 i millorar l'accessibilitat de Mata, Camós, el sud i l'oest de Banyoles i Sant Miquel de Campmajor. I en segon lloc una variant de la carretera GIP-5121 per l'oest dels nuclis de Martís i Esponellà[2] i amb un nou pont sobre el riu Fluvià.

A final d'any el Pla director urbanístic estava a punt de sortir a informació pública, moment a partir del qual els ajuntaments, entitats i particulars tindrien tres mesos per formular al·legacions. El DPTOP confiava aprovar definitivament el Pla director durant el 2010.

MJP

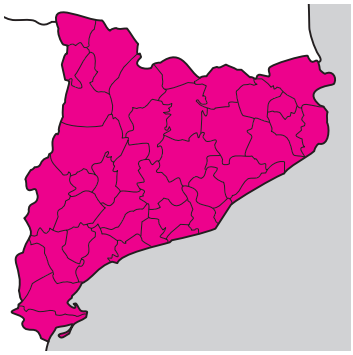
Més informació

www.gencat.net/ptop
www.limnos.org

1 Aquestes actuacions estratègiques podrien ser, entre altres, la ubicació d'un equipament vinculat a la recerca o d'una àrea industrial comarcal o l'aprofitament del sòl per a un model d'agricultura intensiva.

2 Fins llavors les alternatives proposades pel DPTOP sempre passaven per l'est d'aquests nuclis.

96 PLA ESTATAL D'HABITATGE I REHABILITACIÓ



En acabar l'any el Govern de l'Estat aprova el Pla estatal d'habitatge i rehabilitació 2009-2012 (PEHR), que substitueix el Pla estatal 2005-2008, vigent fins aleshores. Les principals novetats que aporta el nou pla tenen a veure amb la idea de reforçar la rehabilitació, d'ampliar el llindar d'ingressos per optar a habitatges protegits de venda i de lloguer, d'aplicar noves mesures adreçades a absorbir l'estoc d'habitatges lliures sense vendre i d'introduir, per primera vegada, el lloguer protegit amb opció a compra.

Després de les eleccions generals del mes de març, es produí un canvi de titular al capdavant del Ministeri d'Habitatge, ja que Beatriz Corredor, del Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE), substituí Carme Chacón, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC). Un dels reptes més immediats que hagué d'encarar la ministra entrant fou l'elaboració d'un nou pla d'habitatge que, alhora, servís per donar resposta a les creixents demandes per atenuar els efectes de la crisi immobiliària (HABITATGE. CRISI [56]). El Reial decret 2066/2008, que regulava el PEHR, es publicava al *Boletín Oficial del Estado* (BOE) el 24 de desembre i recollia, a banda dels continguts i instruments característics de qualsevol pla d'habitatge, una disposició transitòria amb "mesures per fer front a la conjuntura econòmica del sector".

Les novetats del Pla

Seguint un esquema molt similar al de l'antic pla estatal 2005-2008, el PEHR introduí modificacions en tots els àmbits d'actuació, va formular novament figures existents i en va definir de noves.

Pel que fa a la promoció d'habitatges amb protecció oficial, el Ministeri d'Habitatge es fixà com a objectiu assolir que el 40% de tots els habitatges iniciats fossin de lloguer. Per aquest motiu, a més d'apujar la renda màxima aplicable als lloguers protegits a 25 anys i eliminar el polèmic programa d'habitatges de lloguer per a joves, els famosos "minipisos" de 30 a 45 m^2 útils del pla anterior, preveia el lloguer amb opció de compra, que algunes comunitats autònomes havien començat a promoure durant els darrers anys. Bàsicament, aquesta nova modalitat permetia que en els contractes d'arrendament dels habitatges amb protecció oficial a deu anys els llogaters poguessin exercir un dret de compra, amb un preu màxim delimitat i deduint una part dels lloguers abonats. També s'apujà el límit dels ajuts al pagament del lloguer per a les unitats familiars amb menys ingressos, de 2.880 a 3.200 euros anuals.

En l'accés a la compravenda d'habitatges nous de protecció oficial i d'habitatges usats, s'amplià el nivell d'ingressos per sota dels quals es podien demanar els clàssics préstecs convinguts i els ajuts estatals directes a l'entrada (AEDE), així com l'import màxim que es podia rebre com a subvenció a fons perdut.

Una de les respostes institucionals més freqüents davant les alarmes que despertava la davallada de la construcció era que, de manera decidida, calia reforçar la rehabilitació com a motor de dinamisme econòmic i com a mecanisme per millorar l'eficiència energètica del parc existent. En el PEHR, aquest principi genèric es traduí en la incorporació de les àrees de renovació urbana (ARU) dins l'articulat del Pla de l'habitatge, el disseny d'una línia específica per eradicar el barraquisme i la creació del Pla Renove. El Pla Renove era, de fet, una ampliació dels potencials beneficiaris i de les subvencions del pla anterior exigint, però, un major esforç vers la utilització d'energies renovables, ja que, com a requisit indispensable, s'instituí la necessitat que un mínim del 25% del pressupost de les obres de rehabilitació es destinés a la utilització d'energies renovables, a millorar l'eficiència energètica, a protegir el medi ambient i a adaptar els habitatges i els edificis a les necessitats de les persones amb discapacitat. De tot plegat es volia obtenir que la rehabilitació protegida acabés representant, al final del període, prop de la meitat de totes les actuacions previstes al PEHR.

Mesures "anticrisi"

L'aprovació del PEHR coincidí amb un període de recessió econòmica, especialment acusada en el sector de la construcció. Així, la Disposició transitòria de l'RD 2066/2008 preveia un conjunt de mesures excepcionals encaminades a facilitar l'absorció del creixent volum d'habitatges lliures d'obra nova que no havien trobat compradors, com ara la possibilitat de sol·licitar per als habitatges lliures amb llicència anterior a l'1 de setembre de 2008 la qualificació com a habitatge de protecció oficial; permetre que les llars amb una renda de fins a set vegades l'indicador públic de renda d'efectes múltiples (IPREM), més de 45.000 euros anuals, poguessin optar a habitatges protegits concertats; l'exempció transitòria d'haver d'esperar el termini legal d'un any per considerar un habitatge lliure com a habitatge usat, que podria ser adquirit mitjançant la fórmula de l'accés diferit a la propietat, força similar al lloguer amb opció a compra; o l'increment dels ajuts per a la promoció d'habitatges amb protecció oficial de lloguer i per a les àrees d'urbanització prioritària (AUP) que, segons ja havia estipulat el Pla 2005-2008, havien de reservar un mínim del 75% de l'edificabilitat residencial a la construcció d'habitatges de protecció oficial.

La transposició a Catalunya

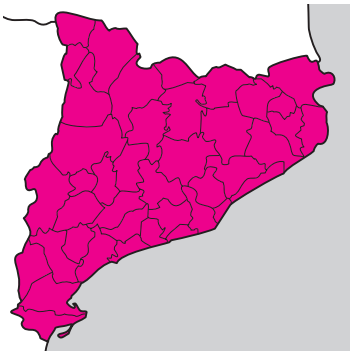
Com totes les normatives estatals sobre política d'habitatge, l'aplicació efectiva de les mesures previstes al PEHR estava condicionada a la seva integració dins els plans d'habitatge de cada comunitat autònoma. A Catalunya, la Generalitat havia prorrogat precisament la vigència del Pla pel dret a l'habitatge 2004-2007, a l'espera que aparegués el nou pla estatal i que definís les línies de finançament a les quals es podria acollir el futur pla català. Malgrat tot, unes de les obligacions que avançava el PEHR era que en el termini d'un any hauria d'estar en funcionament el Registre Públic de Demandants com a mecanisme d'adjudicació dels habitatges protegits, que també havia previst la LLEI PEL DRET A L'HABITATGE [2007:78] del 2007 i que, en aquells moments, es trobava en ple procés de desenvolupament reglamentari.

JLO

Més informació

www.mviv.es

PLA MARC DE MITIGACIÓ DEL CANVI CLIMÀTIC A CATALUNYA 2008-2012 97



Per contribuir al compliment del Protocol de Kyoto a l'Estat espanyol, des del 2006, el Govern de la Generalitat endega el procés necessari i crea els organismes que es necessiten per tal d'elaborar una estratègia contra el canvi climàtic a escala catalana. Entre final del 2007 i principi del 2008 es celebra la Convenció Catalana del Canvi Climàtic, durant la qual els participants proposen mesures que es recullen al Pla marc de mitigació del canvi climàtic a Catalunya 2008-2012, aprovat pel Govern a la tardor. Els municipis també acorden actuacions per reduir les emissions i un grup d'experts comença a estudiar com impulsar les mesures del Pla.

Antecedents | 2005:55

L'any 2005, com a conseqüència de l'entrada en vigor del Protocol de Kyoto, la Unió Europea (UE) va posar en funcionament el mercat de drets d'emissió de diòxid de carboni i l'Estat espanyol va aprovar els drets d'emissió assignats a les indústries afectades per les regulacions del protocol. A Catalunya, el 2006, es va atribuir a la Direcció General de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat (DGPAS), del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), la competència d'impulsar l'elaboració d'una estratègia contra el canvi climàtic i el compliment del Protocol de Kyoto. Aquest mateix any es va crear la Comissió Interdepartamental del Canvi Climàtic (CICC) per tal de coordinar l'actuació del Govern de la Generalitat en la lluita contra el canvi climàtic, i l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic (OCCC), per donar suport tècnic a la CICC.

El Pla marc de mitigació del canvi climàtic 2008-2012

Entre l'octubre del 2007 i el febrer del 2008 es va celebrar la Convenció Catalana del Canvi Climàtic, que va clausurar el conseller del Medi Ambient i Habitatge, Francesc Baltasar, amb la presentació de l'Avantprojecte del pla català de mitigació del canvi climàtic 2008-2012. L'objectiu d'aquest pla era contribuir al compliment del Protocol de Kyoto a l'Estat espanyol en la part proporcional de reducció de gasos corresponent de Catalunya. A la convenció hi van participar més de vuit-centes persones i es van presentar 974 propostes per al Pla.

El Pla, elaborat per l'OCCC, va incorporar la majoria d'aportacions en forma de mesures per tal de reduir anualment 5,33 milions de tones de CO_2 o gasos equivalents provinents de les emissions difuses durant el període 2008-2012. Les emissions difuses són aquelles no previstes per la Directiva 2003/87/CE sobre el comerç de drets d'emissió, i corresponen a les generades pel transport, l'agricultura, la construcció i l'ús d'habitatges, el sector de serveis, la indústria no coberta per la directiva esmentada, i la prevenció i tractament dels residus o els dissolvents. Sobre tots aquests àmbits, Catalunya té àmplies competències.

Segons la xifra de referència a la UE, el cost de reducció de les emissions de gasos amb efecte hivernacle (GEH) per als sectors difusos era de 37 €/t. A Catalunya, el Pla comportaria una despesa anual de 27,4 €/hab. i un 0,1% del PIB català, lluny dels 156 € de mitjana que costaria complir el Protocol de Kyoto als ciutadans de la UE.

El document quantificava els esforços a fer per cada sector i identificava les accions que calia dur a terme per mitigar-ne les emissions. Els esforços de reducció es concretaven així:

Subprogrames	Mt CO_2 eq/any	%
Sector agrari	0,259	4,9
Construcció i ús d'habitatges	0,447	8,4
Sector dels serveis	0,314	5,9
Indústria no sotmesa a la Directiva 2003/87/CE	1,159	21,7
Prevenció i tractament de residus	0,325	6,1
Transport i mobilitat	1,86	34,9
Acords voluntaris i *Domestic Offset Projects**	0,966	18,1
TOTAL	**5,33**	100

* Mentre que els acords voluntaris estan més orientats a incentivar i visualitzar totes aquelles actuacions positives en la lluita contra el canvi climàtic que fan les empreses, els *Domestic Offset Projects* són un mecanisme dissenyat per estimular econòmicament la reducció interna de les emissions difuses de les empreses a través de compensacions.

Al·legacions i aprovació del Pla

Unió de Pagesos (UP) i la Fundació del Món Rural van presentar al·legacions al Pla per tal que incorporés la gestió forestal dels boscos com a mesura per lluitar contra el canvi climàtic. En ambdós casos recordaven la important funció dels boscos catalans en la fixació del carboni. Aquestes al·legacions van ser acceptades per l'OCCC i introduïdes com a capítol 12 del Pla, fent èmfasi a la gestió sostenible del bosc i a la prevenció d'incendis com a accions positives en la reducció de GEH. Ara bé, segons la legislació actual del Protocol de Kyoto, els boscos no podien compensar més d'un 2% les emissions de l'any base (1990), tot i ser importants per reduir l'escalfament global.

El 7 d'octubre el Govern va aprovar el Pla marc de mitigació del canvi climàtic a Catalunya 2008-2012 per mitjà de l'Acord GOV/161/2008. El desplegament d'aquest Pla es duria a terme a través de dos programes d'actuacions per als períodes 2008-2010 i 2011-2012 que concretarien les accions, el departament responsable, el pressupost, el termini d'execució i la previsió de reducció d'emissions. Algunes de les mesures serien la construcció de plantes de biomassa, l'impuls de la biodigestió de purins, el manteniment i la millora de l'eficiència energètica dels habitatges, empreses i indústries, la diversificació energètica dels vehicles o la creació d'un registre d'empreses amb acords voluntaris, entre d'altres.

Més enllà del Pla

Aquest Pla era el primer que d'una manera coordinada i integrada tractava el canvi climàtic dins el conjunt de l'acció de govern de la Generalitat de Catalunya. El

Parlament Europeu va convidar la Generalitat a exposar com havia abordat el procés de participació dels diferents sectors socials per redactar el text i una delegació del DMAH, encapçalada pel responsable de la DGPAS, Frederic Ximeno, el va presentar a la cimera mundial de regions celebrada a final d'octubre a Saint-Malo, a la Bretanya, sota el lema "Les regions en acció". La cita tenia l'objectiu d'intercanviar actuacions per fer front al canvi climàtic i posar de manifest el paper essencial dels governs regionals en els compromisos actuals i en les negociacions multilaterals pel post-Kioto. Precisament, la directora del Programa de Nacions Unides per al Desenvolupament (PNUD) va citar Catalunya com un referent a seguir en matèria de lluita contra el canvi climàtic.

A final d'any i a proposta de la CICC, la Generalitat, el Servei Meteorològic de Catalunya i l'Institut d'Estudis Catalans (IEC) van signar el conveni per a la redacció del segon Informe sobre el canvi climàtic a Catalunya. Josep Enric Llebot, coordinador del Grup d'Experts en Canvi Climàtic de Catalunya (creat com a conseqüència del primer informe del 2003), va presentar els principals eixos de recerca d'aquest segon informe: l'estat actual del clima; els impactes i la vulnerabilitat del medi físic; i la gestió, la mitigació i l'adaptació al canvi. L'estudi pretenia impulsar les polítiques establertes al Pla de mitigació, i també treballar per al desenvolupament del Pla d'adaptació, que estava preparant la UE.

Els municipis contra el canvi climàtic

El 16 de juny el DMAH i la Diputació de Barcelona (DIBA) van signar un conveni de col·laboració per facilitar que els ajuntaments aportessin i posessin en marxa actuacions adreçades a la lluita contra el canvi climàtic. La primera seria l'organització d'una jornada de treball sobre el canvi climàtic i el món local. La DIBA actuaria de coordinadora de les diferents iniciatives aportades pels ajuntaments.

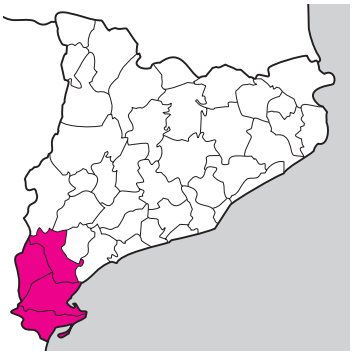
Pocs dies després, en el marc d'unes jornades organitzades per l'Associació Interdisciplinar de Professionals de Medi Ambient, Joan Antoni Barón, diputat de medi ambient de la DIBA, va destacar la capacitat d'incidència dels municipis en aquest tema, ja que el 65% de les emissions tenen origen en l'activitat de la ciutadania. Per això, Barón va destacar la importància d'un altre conveni, signat entre la DIBA i la UE, per promoure el "Pacte dels alcaldes", una iniciativa per aconseguir reduir les emissions de GEH i augmentar l'estalvi i l'eficiència energètica als municipis europeus. Al desembre, en el marc d'una taula rodona sobre estratègies locals davant el canvi climàtic, Ferran Vallespinós, coordinador de l'àrea de medi ambient de la DIBA, va anunciar que s'hi havien adherit 58 municipis, representant així una població total de 2,1 milions d'habitants.

PHE-X3EA

Més informació

mediambient.gencat.net/cat/el_medi/C_climatic

PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES TERRES DE L'EBRE 98



A mitjan octubre, el DPTOP treu a informació pública l'Avantprojecte del pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre. El Pla, que substitueix el que es va aprovar el 2001, protegeix els espais naturals, alhora que aposta per concentrar el creixement urbanístic en els principals nuclis de la zona litoral i prelitoral. També promou la creació d'àrees per a activitats logístiques i en preveu la connexió amb les infraestructures viàries i ferroviàries, així com amb el port d'Alcanar.

Dels set àmbits territorials definits al Pla territorial general de Catalunya (PTGC), el més meridional del país és el de les Terres de l'Ebre, que integra les comarques del Baix Ebre, el Montsià, la Ribera d'Ebre i la Terra Alta. Amb una extensió total 3.300 km^2, és el segon àmbit més petit del país i a final del 2007 tenia una població de més de 182.000 habitants. Els principals assentaments urbans es localitzen a les comarques del Baix Ebre i el Montsià, que concentren el 64% de la població, el 18% de la qual viu a Tortosa.[1].

El territori de les Terres de l'Ebre es caracteritza per la presència del riu Ebre, que travessa l'àmbit en direcció sud-est i que forma una extensa zona deltaica a la seva desembocadura, i per la cadena muntanyosa paral·lela a la línia de costa que s'estén entre Beseit i el massís del Montsant. L'àmbit inclou nombrosos espais subjectes a protecció pel seu interès natural, entre els quals dos parcs naturals (els Ports i el Delta de l'Ebre), vint espais inclosos al PEIN, quinze que formen part de la Xarxa Natura 2000 [2006:199] i diverses zones incloses a l'inventari de zones humides.

A final del 1996 el Govern de Convergència i Unió (CiU) va acordar l'elaboració del Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre (PTPTE) i el va aprovar definitivament a mitjan juliol del 2001, convertint-lo en el primer pla territorial parcial aprovat a Catalunya. El seguiment de l'execució del Pla es va encarregar a l'Institut per al Desenvolupament de les Comarques de l'Ebre (IDECE).

Una nova proposta de PTPTE

Aviat, però, es va palesar la necessitat de revisar el Pla, principalment per tres motius: el primer, que l'horitzó demogràfic del Pla –182.000 habitants per a l'any 2016– ja va ser superat durant el 2007. El segon, que la major part dels projectes previstos al Pla del 2001 no s'havien executat. I el tercer, que la formació del Govern d'esquerres i catalanista de l'any 2003 havia propiciat una profunda redefinició conceptual i metodològica del planejament territorial, així com l'aprovació de nova normativa sectorial com la Llei d'urbanisme [2006:85], el Pla director urbanístic del sistema costaner [2005:128] o el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya [2006:116], que calia que el planejament territorial incorporés.

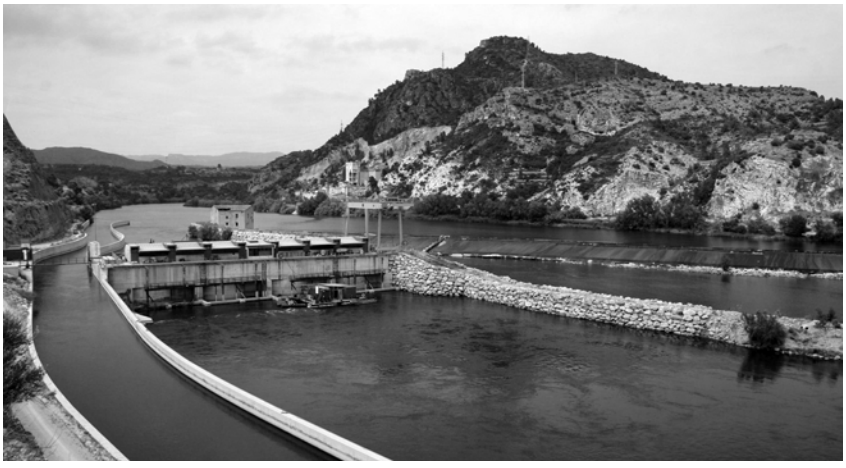
Aquestes circumstàncies van motivar que a començament del 2007 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) iniciés la revisió del Pla. Els treballs es van allargar fins a mitjan octubre del 2008, quan es va treure a informació pública en forma d'avantprojecte. Entre mitjan d'octubre i principi de novembre el DPTOP va presentar el nou document a l'IDECE i als alcaldes amb l'objectiu que aquests poguessin realitzar les aportacions que consideressin oportunes durant les darreres setmanes de l'any.

Des del punt de vista formal, l'Avantprojecte seguia la mateixa metodologia que la de la resta de plans territorials parcials, i que consistia 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.

Protecció d'espais naturals i definició de reserves estratègiques

L'avantprojecte incloïa dins del sistema d'espais oberts tot el sòl sotmès al règim de sòl no urbanitzable d'acord amb el planejament urbanístic municipal vigent. En conjunt, aquest sòl constituïa el 97% del la regió. Seguint la classificació utilitzada també a la resta de plans territorials parcials, s'establia l'existència de tres categories bàsiques de sòl dins d'aquest sistema: el sòl de protecció especial, que representava el 67,9% del l'àmbit, el sòl de protecció territorial (4,74%) i el sòl de protecció preventiva (36,8%). Aquestes categories presentaven un grau decreixent de restricció dels usos permesos.

Dins els sòls de protecció especial s'incloïen aquells que, pels seus valors naturals o per la seva localització, es considerava que havien de mantenir la condició d'espais no urbanitzats perquè eren els més adequats per integrar una xarxa permanent i contínua d'espais oberts. Es tractava d'una superfície de 224.944 ha que incloïa, d'una banda, elements singulars característics del paisatge ebrenc,



Assut de Xerta. Foto Arxiu Territori

Vista de Gandesa. Foto Arxiu Territori

com el riu Ebre, el riu de la Sénia, els respectius sistemes de torrents i canals, el promontori del Perelló, i un ampli ventall de zones humides, espais forestals, espais agrícoles i deltaics i espais d'interès geològic, la majoria dels quals es trobaven ja inclosos al PEIN o bé protegits a través d'altres figures de la normativa sectorial vigent.

Per la seva banda, els sòls de protecció territorial comprenien un total de 15.705 ha i s'hi classificaven els sòls que no es consideraven adequats per al desenvolupament urbà per motius de riscos, qualitat paisatgística o perquè es consideraven reserves de sòl susceptibles de tenir en el futur un paper rellevant en l'organització del territori i la prestació de serveis d'interès estratègic. En els dos primers grups, la majoria eren espais del delta i de les planes fluvials no sotmesos a protecció especial. Pel que fa a les zones de reserva, es delimitaven tres grans àrees: la primera, de 735 ha, se situava a banda i banda del límit entre els municipis de l'Aldea i Camarles, en terrenys contigus al polígon industrial de Catalunya sud. La segona, de 150 ha, en una zona adjacent al port d'Alcanar. I la tercera, de 90 ha, a continuació de l'estació de tren de Móra la Nova, en la partió de termes d'aquest municipi i el de Garcia.

Finalment, la categoria de protecció preventiva, ocupa 80.483 ha i incloïa la resta de sòls no urbanitzables no inclosos en les categories anteriors i que se sotmetien a les limitacions pròpies del sòl no urbanitzable.

Distribució dels creixement residencials i industrials

El Pla preveia per al 2026 un horitzó demogràfic de 203.400 habitants, la qual cosa suposava un creixement del 43% respecte del 2001 i un guany, en xifres absolutes, de més de 61.500 habitants. Per donar cabuda a aquest creixement s'estimava que calia construir més de 20.000 habitatges nous, fins a assolir els 75.600 habitatges principals.

Durant els anys precedents a l'elaboració de l'Avantprojecte, els creixements demogràfics s'havien concentrat principalment als nuclis mitjans i grans de les zones litoral i prelitoral. El Pla es proposava aprofitar aquesta dinàmica i concentrar el gruix principal del futur creixement en aquests mateixos nuclis per tal de reforçar el paper i la dimensió de les polaritats existents i, al mateix temps, evitar el creixement dispers pel territori. Per assolir aquest objectiu, es dividia l'àmbit territorial en vuit sistemes urbans (vegeu mapa 1), en els quals es fixaven quatre nivells de creixement.

El creixement previst per als diferents nuclis depenia de la naturalesa i les dinàmiques d'aquests. D'una banda, es preveia un creixement potenciat als nuclis més grans, entre els quals, a més de les capitals comarcals, hi havia municipis com Flix, Sant Carles de la Ràpita, la Sénia o Ulldecona. El creixement mitjà s'atribuïa a l'Ametlla de Mar, l'Ampolla, Ascó, Camarles, Horta de Sant Joan, el Perelló, Riba-roja d'Ebre i Tivissa, nuclis on es considerava possible un creixement en extensió sense generar un impacte negatiu, acollint més habitatges i llocs de treball dels que hi correspondrien d'acord només amb la seva dinàmica interna. Per als assentaments més petits i amb una densitat urbana mitjana i baixa però amb bones condicions d'accessibilitat i disponibilitat de sol es preveia un creixement moderat.[2]

D'altra banda, es proposaven estratègies de creixement per a assentaments amb peculiaritats específiques. Un dels casos era el dels nuclis deltaics, en els quals s'establia que els creixements es produïssin de manera integrada amb les parts consolidades dels nuclis urbans i els paisatges circumdants, a més d'incloure mesures per minimitzar possibles inundacions. L'avantprojecte assignava aquesta estratègia als nuclis de Balada, Deltebre, els Muntells, el Poblenou del Delta i Sant Jaume d'Enveja. També s'assignava una estratègia específica de millora i compleció als municipis que requerien actuacions qualitatives de millora més que no pas d'extensió i que es corresponien amb nuclis de menys d'un centenar d'habitants. Per últim, també es preveia una estratègia específica de manteniment del caràcter rural per evitar la formació no desitjada de nuclis especialitzats a partir d'explotacions o edificacions rurals.

L'Avantprojecte incloïa, a més, quatre grans propostes que permetrien incrementar el sòl destinat a l'activitat econòmica i la logística. En aquest sentit, el principal projecte era el complex logístic LOGIS Ebre, impulsat de manera conjunta pel DPTOP i altres ens públics,[3] a l'entorn del sector d'activitats econòmiques de l'estació de mercaderies de l'Aldea. Una segona proposta era el projecte del polígon industrial Catalunya Sud, que ja s'estava desenvolupant i que es preveia que acollís un ampli ventall de tipologies industrials. Aquest polígon tindria una superfície total de més de 250 ha i se situaria entre els municipis de Tortosa i l'Aldea. El programa de sòl per a activitat es completava amb dos nous polígons supramunicipals, el de les Camposines (la Fatarella), de 50 ha, i el del Molló, entre els municipis de Móra la Nova i Tivissa, de 36 ha.

En total, es preveia que les dinàmiques generades per l'ampliació del sòl per a activitats econòmiques permetrien la creació de més de 34.000 nous llocs de treball que portarien l'àmbit fins als 102.500 llocs de treball totals en l'horitzó del 2026.

Una aposta decidida per la millora de les comunicacions

En matèria d'infraestructures, l'Avantprojecte es proposava incrementar la connexió de les Terres de l'Ebre amb la resta de Catalunya, amb Aragó i amb el País Valencià, facilitar la mobilitat interna de l'àmbit i afavorir la integració territorial de les xarxes d'altes prestacions que el travessen.

Pel que fa a les infraestructures viàries, la principal actuació prevista era la reconversió de l'N-340 en l'autovia gratuïta AP-7, establerta ja al PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANS-

port de Catalunya (PITC) [2006:116]. Bona part de les actuacions proposades pel Pla estaven pensades per facilitar l'accés de diferents municipis a aquesta via, així com per millorar els accessos a altres infraestructures, com l'aeroport, o condicionar les vies estructurants secundàries que es trobaven en un estat de conservació més deficient.

El Pla preveia, a més, un seguit d'actuacions encaminades a la millora de la xarxa ferroviària. En aquest sentit, es plantejava la realització dels estudis necessaris per construir una nova línia d'alta velocitat pel corredor del Mediterrani, la modernització i millora de les línies convencionals i el seu acostament al port d'Alcanar i al Polígon Catalunya Sud i la realització d'estudis de viabilitat de la creació d'una línia de tren tramvia. Aquesta infraestructura tindria les característiques del tren convencional en els trams interurbans i de tramvia en els urbans i es recolzaria, en alguns trams, sobre infraestructura existent i en altres sobre trams de nova execució.[4]

Finalment, el Pla també incloïa propostes per potenciar el paper del port d'Alcanar i la navegabilitat de l'Ebre. I, en matèria aeroportuària, la construcció d'un aeroport comercial al terme municipal de Roquetes, amb una pista de 2,1 km de llargària i un trànsit previst per al 2020 de 260.000 passatgers.

A començament del 2009 finalitzava el procés de consulta, i un cop incorporades en un text refós les modificacions que es derivaven d'aquest, es preveia aprovar inicialment el Pla i sotmetre'l de nou a informació pública i consulta institucional, d'on passaria a l'aprovació definitiva, que estava prevista per a final del 2009.

MSM

Més informació

www10.gencat.net/ptop
www.idece.cat

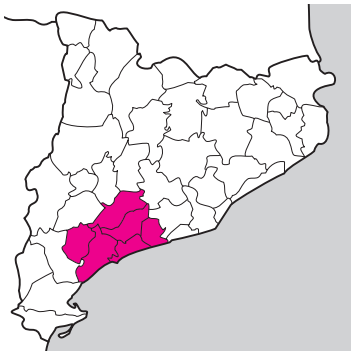
1 La resta es concentra principalment en vuit municipis: Amposta, Deltebre, Sant Carles de la Ràpita, Alcanar, l'Ametlla de Mar, Roquetes, la Sénia i Ulldecona.

2 En el cas dels municipis de creixement potenciat, el Pla no estableix cap límit concret; en el cas dels del de creixement mitjà, estableix que la superfície de sòl a desenvolupar, és a dir, la del sòl urbanitzable més la del sòl urbà pendent de desenvolupament no ha d'excedir, en conjunt, l'ordre de magnitud del 60% de la superfície del sòl consolidat; per als municipis de creixement moderat, aquest percentatge no pot depassar el 30%.

3 Institut Català del Sòl (Incasòl), Infraestructures ferroviàries de Catalunya (Ifercat) i Centrals i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques (Cimalsa).

4 A partir de la infraestructura existent entre l'estació de l'Aldea - Amposta - Tortosa i la de Tortosa, la proposta consistia a tancar completament una anella mitjançant la recuperació del tram Tortosa - Ferreries - Roquetes - Vinallop - Santa Bàrbara de l'antiga traça de la línia del ferrocarril abandonada per la construcció de la variant de l'Ebre, i la construcció de nova infraestructura en el tram entre Santa Bàrbara i l'estació de l'Aldea - Amposta - Tortosa, passant per Masdenverge i Amposta. L'esquema es completava amb dos ramals: un cap a Sant Carles de la Ràpita i Alcanar-Platja i un altre cap a Deltebre.

99 PLA TERRITORIAL PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA



El juliol del 2008 s'aprova inicialment el Pla territorial parcial del Camp de Tarragona, que pretén l'ordenació d'un territori amb 131 municipis i gairebé 600.000 habitants. El document continua rebent al·legacions de signe divers, des de les que demanen una limitació del creixement i un major respecte pel medi ambient, fins a les que es queixen per les limitacions imposades per les estratègies de desenvolupament del Pla i del fet que les decisions es prenen sense tenir en compte el territori.

Antecedents | 2003:98; 2007:134

El Camp de Tarragona és un dels set àmbits funcionals territorials de Catalunya, definits en el Pla territorial general de Catalunya (PTGC). L'àmbit integra les comarques de l'Alt Camp, el Baix Camp, el Baix Penedès, la Conca de Barberà, el Priorat i el Tarragonès, i es comptaven gairebé 600.000 habitants l'any 2008. La població de la zona, considerada com la segona àrea metropolitana de Catalunya, es troba fortament concentrada entorn de les ciutats de Tarragona i Reus (el Tarragonès i el Baix Camp suposen el 72% de la població de tot l'àmbit).

Aquesta regió, que inclou un total de 131 municipis, disposa d'un potencial de creixement important, fruit de la seva situació estratègica, ubicada geogràficament com a terra de pas dins de l'arc mediterrani i cruïlla entre aquest arc i l'interior de la Península ibèrica, a través de la vall de l'Ebre. Tanmateix, al costat d'aquest potencial, presenta importants dèficits d'ordenació interior, eficiència i sostenibilitat, que el Pla territorial parcial del Camp de Tarragona (PTPCT) pretén minimitzar mitjançant una planificació eficient d'aquest territori.

El setembre del 2007 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va donar a conèixer l'Avantprojecte del PTPCT i va obrir un procés de participació pública perquè el territori pogués opinar i formular observacions o propostes al document. En aquest període es van rebre 209 escrits de suggeriments tramesos per ens locals, agents socioeconòmics i ciutadans interessats a millorar la proposta original.

Aprovació inicial

A final de juliol del 2008, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va aprovar inicialment el PTPCT, i mitjançant la seva publicació en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC), se'n va iniciar el període d'informació pública, per un termini de tres mesos, per tal que els ajuntaments, les entitats i la ciutadania interessada poguessin analitzar-lo.

El Pla era una eina fonamental per garantir un desenvolupament urbanístic ordenat, sostenible i eficient, la competitivitat del territori, la preservació del patrimoni natural i del paisatge i l'encaix adequat de les infraestructures. Els seus objectius principals se centraven en l'ordenació del creixement urbanístic previst de forma sostenible i en la priorització d'una bona dotació de serveis, equipaments i infraestructures; a protegir els valors naturals del territori, la connectivitat ecològica i els espais d'interès paisatgístic i agrícola; a definir i ajudar a coordinar la futura conurbació central del Camp de Tarragona; a ajustar les grans infraestructures viàries per a l'estructuració interior de la regió, mitjançant l'establiment de diversos arcs viaris transversals; i a apropar el tren a la ciutat actual i futura, tot garantint alhora la intermodalitat del conjunt del sistema ferroviari del Camp de Tarragona.

Amb la finalitat de concretar i completar les actuacions que es volen dur a terme, el Pla reconeixia els tres plans directors urbanístics plurimunicipals ja aprovats, el Pla director urbanístic de l'àmbit central del Camp de Tarragona, el Pla director urbanístic per al desenvolupament d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques a la comarca del Baix Penedès, i el Pla director urbanístic de les àrees residencials estratègiques del Camp de Tarragona. El Pla també en proposava dos més, un per a l'àmbit del Baix Penedès i un altre per a la zona de llevant del Gaià. El PTPCT també es complementava amb el Catàleg de paisatge del Camp de Tarragona, que va rebre aprovació inicial per les mateixes dates, per tal de coordinar la planificació urbanística amb la protecció detallada de l'entorn natural.

Principals canvis respecte de l'Avantprojecte

En el document aprovat inicialment es van tenir en compte els suggeriments dels ens locals i particulars que van comportar canvis importants respecte del document de l'Avantprojecte.

En el cas del sistema d'espais oberts, una de les principals modificacions va ser la creació d'una nova categoria de sòl de protecció territorial, destinat a la preservació de corredors d'infraestructures, amb la finalitat de preservar aquests espais per a futures propostes de millora de la mobilitat, i que incloïa el corredor mediterrani, el de l'Ebre, l'eix Tarragona-Montblanc i el de Reus-Valls. En la resta de categories es van establir noves proteccions a l'entorn de rius i rieres, d'indrets d'interès històric o paisatgístic, com ara en el cas de la denominació d'origen Priorat, al voltant de l'aeroport i a l'entorn de la pròxima estació central ferroviària, entre d'altres.

En el sistema d'assentaments, es van modificar les estratègies de desenvolupament urbanístic de tretze nuclis respecte de l'Avantprojecte; es van concretar els condicionants de creixement dels pobles petits; es van proposar estratègies urbanístiques concretes per a determinades urbanitzacions i polígons; i es van desenvolupar els mecanismes i condicionants per a la creació de polígons industrials i terciaris.

Pel que fa al sistema d'infraestructures de mobilitat, els canvis més rellevants respecte del document d'Avantprojecte se centraven en l'àmbit ferroviari, especialment en l'àrea de la conurbació central, on es van modificar substancialment el sistema de Rodalies ferroviàries i el TRAMVIA DEL CAMP DE TARRAGONA [2007:181]. Pel que fa a les altes prestacions, a més de potenciar el CORREDOR FERROVIARI MEDITERRANI [2006:71] i de l'alta velocitat, el nou document recollia el futur traçat en estudi de la línia d'alta velocitat Tarragona-Castelló. Pel que fa al transport de mercaderies, el nou document incloïa la previsió d'un nou accés ferroviari per al polígon industrial de Valls i la seva futura àrea d'expansió cap a llevant, i una nova estació de mercaderies a Montblanc

per donar resposta al possible creixement de l'actual polígon al nord de la ciutat.

Els principals canvis respecte de l'Avantprojecte, pel que fa a carreteres, van ser l'aposta perquè la T-11, entre Tarragona i la futura estació central esdevingués una gran via urbana per a la futura ciutat; la proposta d'una variant sud de Valls més oberta, per no comprometre en el futur l'extensió urbana de la ciutat; la tria de l'opció sud per a l'eix Reus-estació del Camp de Tarragona, entre l'aeroport i el polígon industrial de Constantí; l'ajustament de les variants de l'eix Montblanc-Igualada; el reconeixement de l'autovia Montblanc-Tàrrega com a traçat en estudi; l'ajustament de la reserva de sòl de la Bisbal del Penedès, més cenyida al polígon industrial i a l'Institut d'Investigació Aplicada de l'Automòbil (IDIADA), amb menor impacte sobre la fragmentació del territori; i el reconeixement de la carretera Reus-Cambrils com a via estructurant primària i prolongada més al sud, fins al vial del Cavet.

Principals reaccions del territori

La previsió del PTPCT de convertir l'estació de l'aeroport en futur nus ferroviari del Camp de Tarragona, com havien demanat les cambres de comerç del territori, l'Ajuntament de Reus o Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) en el seu programa a les eleccions al Congrés, va trobar resposta gairebé immediata en el govern estatal, que a final de juliol del 2008 ja anunciava que treballava en la redimensió de l'avantprojecte de la futura terminal.

A final de setembre es va crear la plataforma Conca 22, formada per setze persones representatives de diferents sectors de la Conca de Barberà, amb la finalitat de ser un referent integrador d'opinió ampli i plural per debatre sobre qualsevol canvi estructural important a la comarca, com ara la revisió del Pla territorial del Camp de Tarragona. La plataforma opinava que el Pla no hauria de permetre que petites i legítimes actuacions municipals acabessin desdibuixant el futur de la comarca. A mitjan octubre, Conca 22 va presentar 25 al·legacions al PTPCT.

No va ser l'única plataforma que s'oposava a determinats aspectes del PTPCT. La plataforma penedesenca NofemelCIM, contrària a l'establiment d'un CENTRAL INTEGRADA DE MERCADERIES (CIM) AL PENEDÈS [2007:35], va recollir un miler de signatures de suport per a les seves al·legacions al Pla; l'entitat La Canonja 3-Poble, paisatge i sostenibilitat, també va presentar sis al·legacions al document, en què demanava una reducció de l'estratègia de creixement prevista; l'entitat Ecologistes en acció de Catalunya va presentar les seves recomanacions, entre les quals destacava la petició de més protecció per als espais pròxims al Gaià; i Unió de Pagesos (UP) denunciava que el PTPCT suposaria la fi de l'agricultura tradicional productiva, ja que només tenia en consideració el sòl des del punt de vista paisatgístic i no pel seu valor productiu i agrari.

D'altra banda, el consell comarcal de la Conca de Barberà va presentar a principi d'octubre onze al·legacions al projecte del PTPCT, principalment perquè deixava al marge del creixement urbanístic alguns dels nuclis més petits, com Conesa, Vallclara i Vallfogona de Riucorb, per als quals marcava una estratègia de creixement moderat, o Llorac, amb estratègia de millora i compleció. El president del consell, David Rovira (Convergència i Unió, CiU), va advertir que això implicava un creixement "pràcticament nul" i alertava que en comprometia el futur. També va mostrar el seu descontent amb la xarxa d'infraestructures prevista, que deixa la Conca de Barberà fora de la futura línia de Rodalies. El document també va rebre fortes crítiques per part del consells comarcals de l'Alt Camp i del Baix Penedès. En el cas del Baix Penedès, la queixa anava en el sentit que s'hi preveia un fort creixement residencial i d'infraestructures que no havia tingut en compte el parer del territori ni l'impacte sobre els serveis necessaris i la qualitat de vida del veïns.

També a l'octubre, el ple de l'Ajuntament del Pla de Santa Maria (Alt Camp) va aprovar per unanimitat el plec d'al·legacions que va presentar al PTPCT. Des de l'administració local, l'alcalde, Mateu Montserrat (CiU), considerava que el creixement s'havia de gestionar des del territori. El consistori s'oposava també a la creació d'una reserva de sòl de potencial estratègic de gairebé mil hectàrees a l'àmbit de la Gambada, i proposava la delimitació de la zona d'aiguamolls com una àrea de protecció amb sòl de valor natural i de connexió.

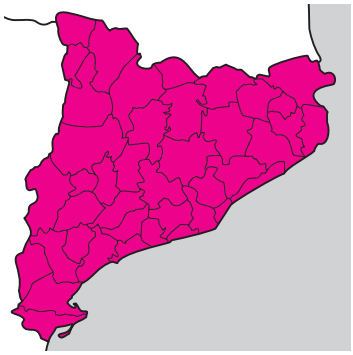
El període d'informació pública es va acabar el 24 d'octubre de 2008. El DPTOP va començar llavors a refer el projecte a partir de les al·legacions rebudes, que no estava enllestit a final del 2008. Un cop s'hagi acabat, el Pla haurà de passar per la Comissió de Coordinació de Política Territorial (CCPT) que n'hauria d'emetre l'informe favorable, abans que el conseller el pugui aprovar provisionalment i trametre'l al Govern perquè en faci l'aprovació definitiva, prevista per al setembre del 2009.

JRMR

Més informació

www.gencat.cat/ptop

100 PLA TREN 2014



Davant el malestar dels grups polítics catalans per l'aprovació del Pla d'infraestructures de transport de Catalunya amb l'únic suport del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), i el malestar de l'associació per la Promoció del Transport Públic (PTP) perquè el considera inadequat per a Catalunya, al desembre del 2007 l'associació per la Promoció del Transport Públic presenta el Pla tren 2014. La proposta de noves solucions a la manca de serveis ferroviaris contingudes al Pla fan que aquest assoleixi la majoria parlamentària durant el 2008.

Antecedents | 2006:116

El 25 de juliol de 2006 el Govern de la Generalitat va aprovar, amb l'únic suport del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), el PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA [2006:26](PITC) per al període 2006-2026, un pla territorial sectorial que integrava les futures actuacions d'infraestructures viàries i ferroviàries. Segons Artur Mas i Gavarró, líder de Convergència i Unió (CiU), aquesta aprovació minoritària donava poca autoritat al PITC. Fora de l'entorn polític, l'organització ecologista DEPANA (Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural) i l'associació per la Promoció del Transport Públic (PTP) també van fer públic el seu malestar. La PTP criticava l'absència d'estudis de mobilitat i la proposta del FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [50], que voldrien com a corredor convencional, i apostaven per reforçar la xarxa de transport públic amb autobús, mitjà de transport que consideraven molt més flexible i barat que el tren.

El 21 de desembre de 2007, la PTP va presentar el Pla tren 2014, un pla ferroviari integral amb l'objectiu de plantejar noves solucions a la manca de serveis ferroviaris i que marcava un seguit d'actuacions prioritàries en la xarxa ferroviària per ser portades a terme en un curt termini de temps (sis anys), quantificades econòmicament.

Pla tren 2014, el Pla de millora del ferrocarril a Catalunya

El Pla tren 2014 es basava en la reestructuració de tota la xarxa ferroviària catalana des de 2008 fins al 2014. Concretament, apostava pel ferrocarril "quotidià" (Regionals i Rodalies). Els problemes que el Pla tren 2014 pretenia resoldre eren les manques de capacitat, de rapidesa, de serveis i de cobertura del servei ferroviari en algunes relacions de Rodalies. A més, plantejava la manera d'assegurar l'existència de trens semidirectes sense anar en detriment dels trens que s'aturaven a totes les estacions.

Per solucionar les mancances mencionades i resoldre el conflicte entre accessibilitat al territori i rapidesa, proposava tres tipus d'actuacions: redimensionar i estendre la xarxa ferroviària bàsica (d'ample ibèric enfront de l'ample internacional de la xarxa ferroviària d'alta velocitat); utilitzar al màxim els trens amb canvi d'ample perquè poguessin fer servir la nova línia d'alta velocitat com si fos una autopista ferroviària; i reforçar la intermodalitat, construint més intercanviadors sobre línies més directes. Amb aquestes actuacions es preveien millores en el temps de viatge compreses entre els 4 minuts (a la línia C2) i els 60 min (a la línia C5), orientades a captar usuaris de la carretera.

Entre les propostes estratègiques incloïa la quadruplicació de 60 km de via, la duplicació de 100 km més, i la construcció de 400 km de noves línies. D'altra banda, preveia una organització dels serveis en quatre grups (metros comarcals i trens tramvia, rodalies Catalunya –C–, Catalunya Exprés –CE– i Intercity Catalunya –IC–) orientada a combinar l'accessibilitat i la velocitat comercial.

El pla disposava d'un catàleg d'actuacions agrupades en tres fases, les dues primeres de les quals proposava efectuar-les abans del 2014, mentre que per a la tercera només en preveia la projecció i el finançament.

El Pla tren 2014 preveia que la planificació i el finançament de totes les fases (uns 7.095 MEUR, xifra equivalent a l'eix Transversal Ferroviari, un sol projecte a trenta anys vista) anirien a càrrec de la disposició addicional tercera de l'Estatut.

Consens al voltant del Pla tren 2014

El desembre del 2007 Iniciativa per Catalunya-Verds-Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA) va confirmar la seva adhesió al Pla tren 2014. Joan Herrera, portaveu d'ICV-EUiA al Congrés, va iniciar una campanya de difusió del Pla i va fer arribar la proposta al Congrés, on va demanar al Ministeri de Foment (MIFO) l'assumpció de la proposta. Segons Núria Buenaventura, número 2 de la candidatura d'ICV-EUiA a les eleccions generals per Barcelona, el Pla tren 2014 contenia moltes de les propostes que ICV havia fet durant els darrers anys per millorar la xarxa ferroviària catalana i, per això, el van fer seu.

El 16 de gener de 2008 Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va confirmar la seva adhesió i suport polític al Pla tren 2014.

Durant l'acte de presentació del Pla tren 2014, que va tenir lloc el 31 de gener, els diputats del Parlament de Catalunya Salvador Milà (ICV-EUiA) i Pere Aragonès (ERC) van ratificar el suport de les dues formacions polítiques al Pla tren 2014. CiU també va manifestar el seu suport a través dels seus respectius representants d'infraestructures al Parlament i a les Corts Generals, Josep Rull i Pere Macias, tot i que no es va adherir al Pla fins a final de febrer. Amb aquestes adhesions, es va consolidar un suport plural al Pla. Segons la PTP, això demostrava que aquest pla no era un proposta partidista, sinó una aposta per resoldre de debò i d'una manera relativament econòmica els greus dèficits de la xarxa ferroviària catalana.

La PTP esperava tenir el suport d'aquests grups per superar tres reptes immediats del Pla tren 2014 i del servei ferroviari: el futur Pla de Rodalies, l'enfrontament entre el Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) i les Rodalies per part del MIFO i les obres de soterrament de Rodalies a l'Hospitalet de Llobregat només per a dues vies a la C2-C10, en comptes de les quatre que tenia abans d'iniciar-se les obres del FAV.

Durant l'any 2008, la PTP va treballar per fer del Pla tren 2014 un document de consens que donés resposta a les demandes ferroviàries al Pacte nacional d'infraestructures, que es trobava en procés de redacció.

MSB

Més informació

www.laptp.org

PLA URBANÍSTIC DE LA VALL DE SANTA MAGDALENA (TERRADES) 101

El 2008 l'empresa promotora i l'Ajuntament de Terrades comencen a fer els darrers tràmits per poder executar un pla urbanístic a la vall de Santa Magdalena. El pla s'està tramitant des de l'any 1992, i afectaria una zona agroforestal propera a un espai d'interès natural i considerada d'alt interès geològic. El projecte ha tingut diversos impediments legals, ha sofert modificacions i ha topat amb l'oposició de la Plataforma Salvem l'Empordà i les recomanacions del Pla director territorial de l'Empordà, que desclassificava aquesta zona. Per aquests motius, continua sense executar-se, a l'espera de la resolució de diversos recursos en contra del projecte.

Terrades és un municipi de l'Alt Empordà, situat al NO de Figueres, amb 254 habitants (any 2008). Les corresponents Normes subsidiàries, aprovades l'any 1992, qualificaven de sòl apte per urbanitzar un sector de la vall de Santa Magdalena, situada entre el pantà de Boadella i la muntanya de Santa Magdalena, a 3 km del nucli de Terrades. L'any 1995 l'Ajuntament va tramitar el Pla parcial d'ordenació de la vall de Santa Magdalena, aleshores promogut per l'empresa Land Promociones, SA. El Pla preveia edificar 34,7 ha, construir 72 habitatges i un complex hoteler amb 162 llits, a més d'una zona verda, una zona esportiva i altres equipaments.

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) va emetre diverses observacions al Pla, però l'any 1997, Artur Mas (Convergència i Unió, CiU), aleshores conseller de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), va estimar un recurs d'alçada promogut pels promotors del Pla parcial, i, en compliment d'una resolució adoptada pel conseller, la CTUG va aprovar definitivament el Pla parcial de la vall de Santa Magdalena.

Un projecte de llarg recorregut

Els terrenys d'aquest Pla parcial corresponien a una finca majoritàriament inclosa al terme municipal de Terrades, constituïda per uns pocs camps i una gran massa forestal. La finca era propietat de Catalan Investment Corporation, amb seu a les illes Verges Britàniques, a l'est de Puerto Rico. Per la zona hi passaven diverses pistes forestals però no hi havia cap tipus de servei (clavegueram, aigua, electricitat...). Aquesta àrea es troba a poc més d'un quilòmetre de l'Espai d'Interès Natural (EIN) Penya-segats de la Muga i està inclosa dins la Geozona 158 Boadella-la Salut de Terrades, un espai d'interès geològic catalogat pel Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) que destaca per la diversitat de materials però, sobretot, pel jaciment dels fòssils més antics trobats a Catalunya.

Vista del sector on es preveia realitzar el pla urbanístic. Foto Moisès Jordi

L'any 2002, els promotors van presentar una modificació del Pla parcial que pretenia fer parcel·les més grans per a les cases unifamiliars i agrupar més habitatges en la zona d'apartaments. Davant d'aquesta modificació, la Institució Altempordanesa per a la Defensa i Estudi de la Natura (IAEDEN) i la plataforma Salvem l'Empordà van presentar més de 120 al·legacions al Pla i van demanar que se suspengués l'aprovació del projecte fins l'estiu del 2003, quan s'havia d'aprovar el Pla director urbanístic de l'Alt Empordà (que no es va arribar a aprovar). A part de denunciar l'impacte ambiental que comportaria una urbanització enmig d'una zona forestal, Salvem l'Empordà considerava que s'havia incomplert la llei en el moment de l'aprovació de les mateixes normes subsidiàries que permetien el projecte.

A principi del 2003, la CTUG va denegar la modificació del Pla parcial al·legant que "si la classificació d'aquests terrenys com a urbanitzable es tramités en data d'avui es posaria de manifest la manca d'idoneïtat per la seva condició d'urbanització aïllada, per afecció a un entorn relativament poc alterat, proper a l'EIN Penya-segats de la Muga, i per la manca d'accessos públics, que obliga a construir una xarxa viària que afectaria un sòl no urbanitzable a l'exterior del sector, i pel fet de ser contrari al desenvolupament urbanístic sostenible com a principi general de l'actuació urbanística que s'inclou a la nova Llei 2/2002, d'urbanisme".

Tot i així, a final del 2003, l'Ajuntament de Terrades va aprovar inicialment el Projecte d'urbanització de la vall de Santa Magdalena. En aquest moment el projecte era promogut per l'entitat Vall de Santa Magdalena SA. L'alcalde del municipi, Isidre Felip, de CiU, defensava el projecte perquè, segons ell, seria beneficiós per al municipi, ja que portaria "gent de pas i ingressos per al poble". Per contra, pocs mesos després, Salvem l'Empordà va presentar noves al·legacions contra el projecte.

El Pla director territorial de l'Empordà

EL PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ (PDTE) [2006:120], aprovat el 2006, promovia, entre altres, la limitació del creixement urbanístic en certs municipis i la minimització de les àrees especialitzades aïllades. Precisament, al municipi de Terrades es recomanava un "creixement de reequilibri", és a dir, que es desaconsellava acollir creixements exògens més enllà dels necessaris per reequilibrar l'estructura d'edats, ja que no era recomanable crear més sòl urbanitzable ni alterar les dinàmiques demogràfiques i econòmiques del municipi.

Més concretament, l'assentament de la vall de Santa Magdalena era classificat com un dels "àmbits a extingir o reduir". Així, el PDTE considerava que el projecte d'urbanització podia afectar de "manera especialment greu els valors o potencialitat del territori" i que, en aquests casos, "es considera socialment rendible abordar l'extinció, total o parcial, d'aquestes àrees", existents o previstes pel planejament urbanístic. Pel que fa a la protecció de la zona, el PDTE proposava que formés part de la xarxa d'espais amb valor natural i connexions ecològiques.

Aquest mateix any, Salvem l'Empordà va concentrar unes dues-centes persones al santuari de la Salut de Terrades que van anar a peu fins a la zona on es volia fer la urbanització. La jornada va incloure diferents actes reivindicatius en contra de la urbanització.

Terrades continua tramitant el Pla

Tot i que el PDTE desclassificava el sector, l'Ajuntament de Terrades el va mantenir en el seu planejament i va continuar fent tràmits, com l'obtenció d'un permís de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), propietària d'un camí de servei del pantà de Boadella que permet l'accés a la zona. Aquests fets van ser "denunciats" per Salvem l'Empordà el juliol del 2008, quan va presentar un nou recurs contenciós administratiu, argumentant que l'emplaçament era un error, ja que es trobava enmig d'una zona amb una densa massa forestal catalogada com d'alt risc d'incendi" i que no disposava de serveis. Salvem l'Empordà creia que la CTUG no acceptaria el projecte però, per evitar riscos, el setembre anterior havia presentat un recurs d'alçada al conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), a qui demanaven que apliqués el PDTE.

En relació amb aquest recurs, el director general d'urbanisme del DPTOP, Pere Solà, va dir que esperaven resoldre'l passat l'estiu, si bé seria complicat perquè s'havien d'estudiar els drets dels propietaris encara que, havent tingut anys per executar el projecte, no ho havien fet. També va afegir que, tot i que el PDTE no prevegés la urbanització de la zona, com que el projecte era anterior al document, calia que fos l'Ajuntament qui en modifiqués el planejament general.

A final de juliol Salvem l'Empordà va dur a terme una nova acció per denunciar el projecte d'urbanització. En aquest cas uns manifestants van penjar una bandera holandesa a l'ajuntament del Terrades, per denunciar que ja s'estava fent publicitat d'aquestes cases i d'aquesta urbanització en la premsa d'aquest país. Lluís Benejam, portaveu de la plataforma, defensava que s'havien aprovat una sèrie de normatives, com la LLEI D'URBANISME DE CATALUNYA [2006:85] o el PDTE, que consideraven il·legal una urbanització com aquesta. A més, en resposta a la declaració de Pere Solà, considerava que en els divuit anys des que es va començar a gestar el projecte, no s'havia construït res ni fet cap despesa econòmica d'urbanització i que, per tant, no hi hauria drets adquirits o les indemnitzacions als propietaris serien mínimes o nul·les.

Davant d'aquesta acció, l'alcalde de Terrades va respondre que el dia que l'empresa promotora tingués tots els papers, es començaria a construir, ja que aquella zona era urbanitzable.

Últims permisos

Al setembre l'empresa Vall de Santa Magdalena, SA, va sol·licitar a l'ACA autorització per abocar aigües depurades a una riera innominada, tributària de la Muga, procedents de la urbanització. I un mes després, l'Ajuntament de Terrades va sol·licitar una autorització d'investigació i concessió d'aigües subterrànies, mitjançant la perforació de dos pous, per tal de destinar l'aigua a l'abastament de la urbanització.

A final d'any el DPTOP encara no havia respost els recursos presentats per Salvem l'Empordà i el projecte continuava sense executar-se.

PHE-X3EA

PLA URBANÍSTIC DE L'ESTADI DEL CLUB GIMNÀSTIC DE TARRAGONA (CAMPCLAR, TARRAGONA) 102

El projecte de ciutat esportiva i nou estadi del Gimnàstic de Tarragona al barri de Campclar rep un seguit d'entrebancs durant el 2008, que acaben amb la rescissió del contracte entre l'Ajuntament i Construccions PAI, empresa encarregada de la realització del projecte. El consistori assumeix la finalització del projecte constructiu i resta pendent de la realització d'un nou concurs d'adjudicació de les obres.

La ciutat de Tarragona és capital del Tarragonès i de la demarcació que porta el seu nom, i s'hi registraven 137.536 habitants el 2008. El seu projecte de Ciutat Esportiva està molt à a la futura celebració dels Jocs Juvenils Europeus del 2010 i sobretot a la presentació d'una candidatura per organitzar els XVIII Jocs del Mediterrani el 2017, que preveu la ubicació de la vila per a esportistes a la zona de Campclar.

El Club Gimnàstic de Tarragona va ser fundat el 1886 per fomentar la pràctica de la gimnàstica i fins a l'any 1914 no va tenir secció de futbol, en absorbir el Club Olímpic. L'any 1922 va inaugurar el seu primer camp a l'avinguda Catalunya. El 1972 es van inaugurar les actuals instal·lacions a la zona de la Budallera, el Nou Estadi.

El barri de Campclar és un dels barris de ponent de la ciutat de Tarragona creat fa vora cinquanta anys arran de la industrialització de la ciutat i la massiva arribada d'immigrants dels anys seixanta i setanta. El Pla integral de Campclar (PIC) va ser aprovat en la convocatòria del 2005 del PROGRAMA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL [2005:175] per a la MILLORA URBANA DEL BARRI DE CAMPCLAR [2006:97]. El pressupost d'execució corresponent és de 15 MEUR i les actuacions se centren en mesures urbanístiques (creació d'una gran rambla, millora de les zones d'aparcament i de jardí, arranjament de la plaça major del barri) i socials (educació, convivència familiar, relacions interveïnals).

El projecte de crear una nova Ciutat Esportiva del Club Gimnàstic de Tarragona es va projectar inicialment al barri de Llevant, però a començament del 2006, el llavors alcalde Joan Miquel Nadal, de Convergència i Unió (CiU), va anunciar la intenció de traslladar el projecte a Campclar. El març del 2007 l'Ajuntament de Tarragona va adjudicar el projecte a l'empresa Construccions PAI, amb un pressupost d'uns 23,5 MEUR i un termini d'execució de vint mesos.

La crisi toca de ple el projecte

A començament d'abril del 2008 els efectes de la crisi immobiliària van afectar negativament el projecte de ciutat esportiva del Nàstic a Campclar. L'empresa Fbex, subcontractada per PAI per edificar a la Budallera en virtut de la permuta dels terrenys entorn de l'actual camp del Nàstic que havia de permetre finançar l'operació, va reconèixer un deute de 1.800 MEUR. Aquest fet repercutia en l'adjudicatària de l'obra, l'empresa PAI, que estava pendent de presentar el projecte executiu i el pressupost. L'alcalde tarragoní, Josep Fèlix Ballesteros (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va admetre que això complicava el projecte, però va afirmar que el procés seguia endavant i que l'inici de les obres continuava programat per a aquell estiu.

Altres efectes negatius de la crisi en el projecte eren l'abaratiment del sòl i la davallada de la demanda, i conseqüentment, dels preus dels pisos amb els quals es preveien cobrir els 28 MEUR en què es pressupostava la ciutat esportiva un cop incorporades les darreres modificacions demanades pel Nàstic.

Tant l'Ajuntament com el Nàstic confiaven que Construccions PAI continués amb el projecte, assenyalant que en cas contrari, hauria d'indemnitzar el consistori amb 3 MEUR i el projecte hauria de ser adjudicat a Teyco-Comsa, unió temporal d'empreses (UTE) que havia quedat segona en el concurs d'adjudicació. Construccions PAI es va mostrar llavors convençuda de la continuïtat del projecte i va fixar un termini de deu dies per a la presentació del projecte constructiu i el pressupost.

Es modifica el planejament

A mitjan mes de maig, el ple extraordinari de l'Ajuntament de Tarragona va aprovar una modificació puntual del Pla general d'ordenació urbanística (PGOU) per tal de crear una gran zona d'ús esportiu públic al costat del nou estadi del Nàstic que s'havia de construir al barri de Campclar, complint així el darrer tràmit administratiu que requeria la Generalitat per poder iniciar el projecte de la nova Ciutat Esportiva del Nàstic. El regidor d'Urbanisme, Xavier Tarrés, va explicar que així es compensava la pèrdua d'espai públic que es produiria amb la privatització de la zona del nou estadi.

El 27 de juny el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va aprovar definitivament aquesta modificació puntual, però condicionava l'aprovació del projecte de ciutat esportiva a la realització d'un estudi d'avaluació de mobilitat generada, que requeria informes favorables de la Demarcació de Carreteres de l'Estat i la Secretaria de Mobilitat.

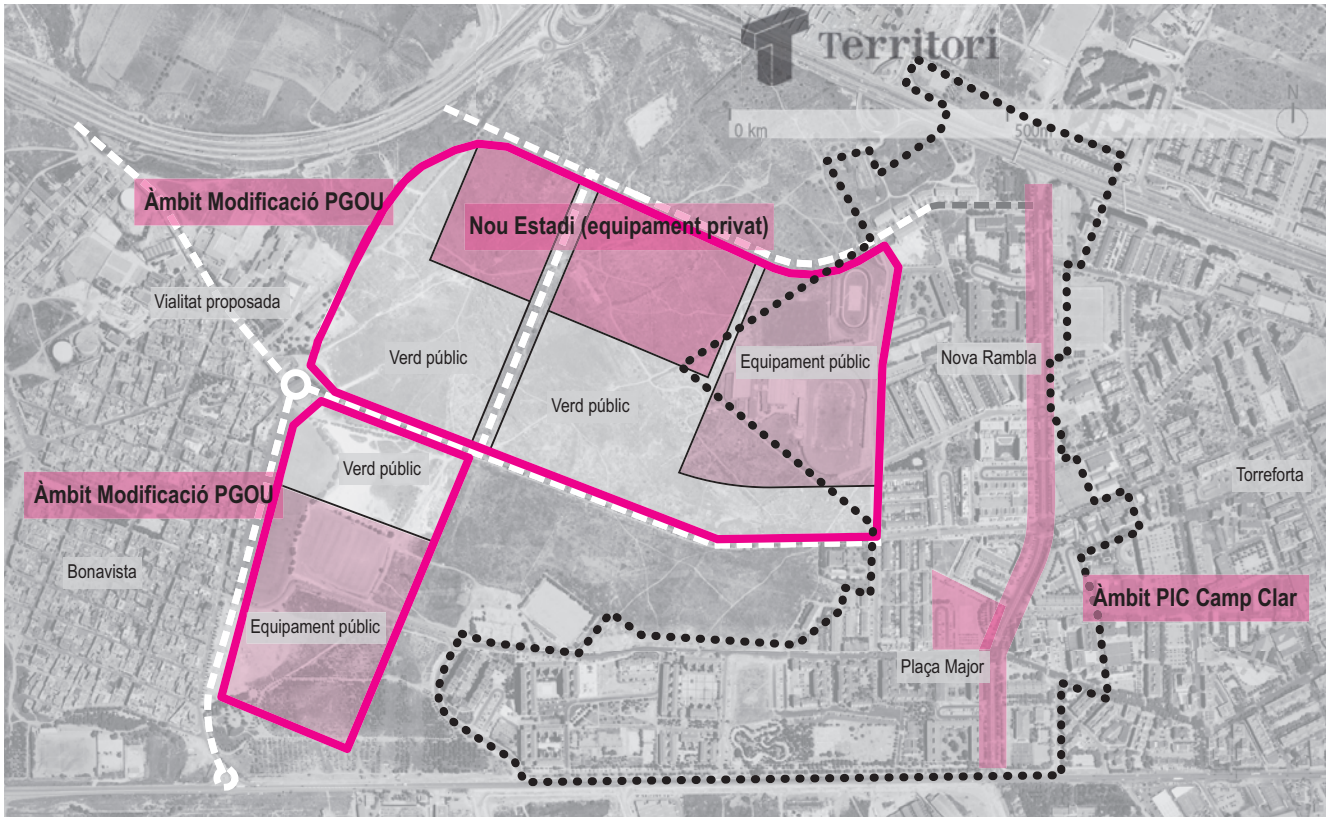
La futura Ciutat Esportiva, que ocuparia una superfície de 36 ha, incloïa un estadi amb capacitat per a 17.651 afeccionats, ampliable a 20.000 localitats. Les altres infraestructures previstes eren un camp d'entrenament, tres camps de futbol 11, dos camps de futbol 7, un edifici de serveis i una zona d'aparcament per a 2.500 vehicles.

Retards reiterats en el projecte

Al juny el projecte continuava aturat atès que PAI encara estava redactant el projecte, per la qual cosa no s'havia pogut donar la preceptiva llicència d'obres. Tant l'alcalde de Tarragona com el regidor d'Urbanisme, Xavier Tarrés, es van mostrar confiats que el projecte continuaria endavant, tot i que van deixar entreveure que l'inici de les obres encara podria endarrerir-se uns mesos més.

La primera previsió de finalització d'obres feta el 2006 es va situar a començament de la temporada 2008-2009, però amb el canvi de govern a l'Ajuntament i la posterior modificació del projecte, el procés es va endarrerir més d'un any.

A començament de juliol, l'Ajuntament va apuntar, davant les dificultats que havia comportat en el projecte la crisi immobiliària, la possibilitat que la ciutat esportiva de Campclar podria estar acabada molt abans que el futur estadi del Nàstic. L'alcalde Ballesteros no descartava ajornar el projecte del camp.



Des de PAI, que encara no havia presentat el projecte al consistori, es rebatien les informacions donades pel regidor d'esports, José Cosano, segons les quals l'empresa hauria d'indemnitzar l'Ajuntament amb 3 MEUR en cas de no fer les obres. L'empresa afirmava que segons la llei de contractació de les administracions públiques, vigent des del 1995, no havien d'abonar ni un cèntim.

Projecte desencallat?

A començament de novembre el projecte del nou estadi del Gimnàstic va fer un tomb. L'equip de govern de l'Ajuntament de Tarragona, format pel PSC i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), va decidir, de mutu acord amb l'empresa PAI, la rescissió del contracte per a la realització del projecte de la ciutat esportiva.

Els motius de la ruptura amb PAI cal buscar-los en el fet que l'Ajuntament va encarregar a PAI un projecte que no superés els 30 MEUR, i l'empresa en va presentar un de 42 MEUR.

L'acord suposava el pagament a l'empresa de prop d'1 MEUR per la compra del projecte inacabat del nou estadi (uns 750.000 €) i per algunes actuacions ja realitzades (212.635 € més en concepte dels treballs ja duts a terme als terrenys de Campclar com ara el tancat metàl·lic, algun moviment de terres, el soterrament de les línies d'alta tensió i algun treball topogràfic). El consistori també va afirmar que les negociacions havien estat dures, atès que l'empresa els demanava per a tot plegat vora 2 MEUR. Ballesteros va reiterar la voluntat de continuar amb el projecte, tot i la desconfiança de l'oposició al consistori i de part dels veïns de Campclar.

La intenció de l'Ajuntament era que els serveis tècnics municipals acabessin d'enllestir el projecte comprat a PAI i elaborat pel despatx Alonso Balaguer i Arquitectes Associats, mantenint-ne la idea original de cobrir tot el recinte i la capacitat d'espectadors, per tal de, posteriorment, treure un nou concurs per cercar una altra empresa adjudicatària, que només s'hauria d'encarregar d'executar-lo. Les obres, doncs, quedaven altre cop endarrerides (les darreres previsions del consistori abans d'aquest acord en marcaven l'inici el febrer del 2009), tot i que l'Ajuntament afirmava que s'havia triat la millor opció, ja que una rescissió unilateral hauria comportat un procés legal que presumiblement hauria allargat encara més el problema.

Paral·lelament el consistori volia consensuar amb el club Gimnàstic, propietari dels terrenys juntament amb el consistori, la convocatòria d'un nou concurs d'adjudicació, en el qual s'havia de triar una nova empresa adjudicatària de les obres. Ballesteros va evitar parlar de terminis, tot i que el president del Gimnàstic, Josep Maria Andreu, calculava que el nou concurs es podria convocar durant el primer trimestre de l'any 2009.

Ballesteros també va afirmar que s'havia descartat passar el projecte a altres participants en l'anterior concurs, com ara la unió d'empreses Comsa-Teyco o Fomento de Construcciones y Contratas (FCC).

Noves fórmules de finançament

El nou concurs previst pel Nàstic i el consistori descartava la permuta de terrenys que establia el concurs anterior per al finançament del projecte.

A final de novembre, l'Ajuntament, a través del regidor d'Hisenda, Pau Pérez, va anunciar que la construcció del nou estadi del Nàstic es finançaria amb la venda de terrenys municipals (uns 55.000 m^2) en l'entorn de la partida de la Budallera. D'aquesta manera, el consistori tarragoní preveia recaptar els diners necessaris per acabar el projecte, que tenia prevista ja una inversió de 10 MEUR en els pressupostos municipals del 2009. Amb la venda de la superfície disponible, el consistori pensava ingressar uns 60 MEUR que li permetrien sufragar futures inversions.

Es preveia que durant la primers mesos del 2009, un cop enllestit definitivament el projecte constructiu, es procediria a fer un nou concurs d'adjudicació de les obres.

JRMR

Més informació

www.tarragona.cat

PLA URBANÍSTIC DE PEDRINYÀ (LA PERA) 103

El Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) dictamina al març que l'Ajuntament de la Pera ha de tramitar el pla urbanístic que des del 2003 preveu 85 cases prop del nucli de Pedrinyà. L'alt tribunal considera que la suspensió de llicències decretada per l'Ajuntament el 2004 es va fer sense la voluntat de fer un nou POUM, ja que tres anys després aquest continuava pendent d'aprovació L'Ajuntament de la Pera que, com la plataforma Salvem Pedrinyà, s'oposa al projecte, presenta un recurs de cassació contra la sentència.

El municipi de la Pera (445 habitants el 2008) se situa al nord-oest de la comarca del Baix Empordà, a 10 km de la Bisbal d'Empordà i a uns 25 de Girona. El terme municipal, d'11,5 km^2, comprèn els nuclis de la Pera, Púbol i Pedrinyà i el veïnat de Riuràs. El nucli de Pedrinyà es troba al sud del municipi, en un sector accidentat pels primers contraforts del massís de les Gavarres, i està format per un petit agrupament de masos al voltant de l'església i altres de disseminats.

L'any 1983 es van aprovar les Normes subsidiàries de planejament de la Pera que preveien un únic sector de sòl urbanitzable residencial, de 9,8 ha, al Puig d'en Font, una zona boscosa situada a uns 100 m a l'est del nucli urbà de Pedrinyà. No fou, però, fins a l'any 2002 que la promotora immobiliària que havia comprat els terrenys, Casa Daurada, va iniciar converses amb l'Ajuntament per tirar endavant el Pla parcial del sector. El juliol del 2003 la promotora va presentar un projecte que preveia construir 85 habitatges i un hotel. Això suposava reduir el centenar d'habitatges que preveien les Normes, circumstància que n'obligaria a fer una modificació puntal.

La presentació del projecte va aixecar una important oposició al poble. Un grup de veïns van crear la plataforma Salvem Pedrinyà que rebutjava la urbanització pels valors ambientals i paisatgístics dels terrenys on s'ubicaria, pel fet d'estar deslligada de la trama urbana, per la necessitat que comportaria de construir un nou pou per a l'abastament d'aigua i pel risc d'incendis forestals. Així mateix, es manifestaven a favor d'un model de creixement més reduït, situat a l'entorn dels nuclis de població, destinat a la gent que volgués integrar-se al poble i no a segones residències.

Per la seva banda l'alcalde de la Pera, Benjamí Artigas (Convergència i Unió, CiU), no veia malament, d'entrada, la possibilitat d'urbanitzar aquest sector, ja que a parer seu donaria "riquesa" a la població. No obstant això, el novembre del 2003 el ple de l'Ajuntament de la Pera, format únicament per CiU, va rebutjar per unanimitat el projecte presentat en considerar que 85 habitatges en aquest sector crearien un fort impacte ambiental i va reclamar a l'empresa una reducció de la densitat.

L'estiu del 2004 el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va instar l'Ajuntament de la Pera a redactar un nou pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) en el qual es desclassifiqués el sector del Puig d'en Font. L'Ajuntament, conscient de l'oposició veïnal al projecte, va acceptar el suggeriment i va procedir a suspendre les llicències mentre es redactés. D'aquesta manera, el consistori disposava d'un termini màxim de dos anys per aprovar inicialment el nou POUM, període en el qual no es podria presentar cap projecte urbanístic.

Avanç del POUM

El juny del 2006 es va presentar l'Avanç del POUM de la Pera que preveia doblar les hectàrees classificades com a urbanitzables en les anteriors Normes. No obstant això es desclassificava la major part del sector del Puig d'en Font, que passava de 9,8 ha a 2,2 ha, situades a la cota més baixa, en les quals es podria construir únicament un hotel. D'altra banda, es preveien dos nous sectors urbanitzables, a l'entorn dels nuclis de la Pera (9 ha) i Púbol (7 ha). En total, a part de l'hotel, es preveia encabir-hi un total de 100 nous habitatges.

Salvem Pedrinyà va mostrar al seu rebuig al nou POUM considerant que el creixement tindria efectes negatius per a la conservació del paisatge i del patrimoni històric i cultural i hi va presentar 270 signatures en contra. També reclamaven la desclassificació completa del Puig d'en Font i, en conseqüència, s'oposaven a la construcció de l'hotel. L'entitat creia que els nous sectors urbanitzables s'havien creat per compensar la desclassificació parcial i rebutjaven aquest tipus d'actuació. Per la seva banda, l'arquitecta municipal i autora del POUM, Isabel Miquel, va assegurar que el creixe-

Imatge del puig d'en Font -a la dreta- des del veïnat de Pedrinyà. Foto Moisès Jordi

ment seria gradual i que un percentatge dels habitatges seria de protecció oficial.

L'octubre del 2006 es va aprovar definitivament el PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ [2006:126] que apostava per una estratègia de creixement de reequilibri (és a dir, segons necessitats internes del municipi) al nucli de la Pera i de millora i compleció (sense capacitat d'estructurar extensions urbanes) a Púbol i Riuràs. En canvi, no assignava cap estratègia a Pedrinyà a l'espera del que passés amb el sector del Puig d'en Font.

Reapareix el Pla urbanístic de Pedrinyà

El novembre del 2006 l'empresa promotora, Casa Daurada, va presentar un nou projecte urbanístic al Puig d'en Font, que preveia ara 105 habitatges, després que haguessin passat els dos anys de termini per redactar el POUM sense que s'hagués produït l'aprovació inicial. Salvem Pedrinyà va manifestar la seva preocupació pel projecte ja que temien que, a diferència del que es va presentar el 2003, aquest no contradigués les Normes subsidiàries, amb la qual cosa no faria falta la seva modificació i els tràmits avançarien amb més celeritat.

No obstant això, fonts de l'Ajuntament de la Pera van assegurar que, de nou, el projecte no s'adequava a les Normes. Així, per exemple, preveia cases adossades quan les Normes només en permetien d'unifamiliars o ubicava una zona verda en un sector classificat com a sòl forestal. A més, en alguns punts on es proposava edificar se superava, segons el consistori, el 20% de pendent. Per tot això l'alcalde de la Pera, Benjamí Artigas, va assegurar que aquest sector no es desencallaria fins després de les eleccions municipals de l'any 2007.

Les eleccions del 2007 van comportar un canvi polític a l'Ajuntament de la Pera. El Grup d'Independents per la Pera (GIP), aglutinat al voltant de la plataforma Salvem Pedrinyà, va aconseguir l'alcaldia amb 4 regidors, mentre que CiU en treia 3. Tanmateix, els dos grups van pactar un govern d'unitat que al llarg del 2007 i els primers mesos del 2008 va mantenir aturat el POUM i el Pla urbanístic de Pedrinyà.

Obliguen a la Pera a tramitar la urbanització

El març del 2008 el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) va resoldre que l'Ajuntament de la Pera hauria de tramitar amb caràcter obligatori el projecte d'urbanització presentat el 2003 per Casa Daurada. L'alt tribunal considerava que l'aturada de llicències del 2004 es va fer sense voluntat de redactar un nou POUM, ja que ja s'havien superat els dos anys previstos de moratòria sense que se n'hagués produït ni tan sols l'aprovació inicial. En cas que l'Ajuntament no presentés recurs, aquest es veuria obligat a aprovar inicialment la modificació puntual de les Normes subsidiàries en un termini màxim de trenta dies.

Pocs dies després l'Ajuntament de la Pera, a través dels Serveis Jurídics de la Diputació de Girona, va interposar un recurs de cassació contra la sentència al Tribunal Suprem al·legant, entre altres aspectes, l'oposició unànime al projecte per part del consistori municipal.

A final del 2008 el recurs continuava pendent de resolució, i el POUM seguia aturat.

MJP

PLA URBANÍSTIC DELS MUNTANYANS (TORREDEMBARRA) 104

Al llarg del 2008 s'executen els treballs d'urbanització del Pla parcial Muntanyans II, a Torredembarra, i la promotora ja pot demanar la llicència per edificar els 543 habitatges previstos. Mentrestant continua sense resoldre's el contenciós administratiu interposat al TSCJ contra l'aprovació del projecte per part de la Plataforma Salvem els Muntanyans. Per altra banda el canvi en el govern municipal suposa rellançar les iniciatives polítiques per evitar l'edificació en aquest espai situat al costat de l'EIN Platja de Torredembarra i Creixell. Precisament l'any es clou amb l'incompliment de l'acord del Parlament d'incloure les zones verdes del Pla parcial a l'EIN.

Antecedents | 2005:152; 2006:141; 2007:141

El Pla parcial els Muntanyans II ocupa 16,83 ha i preveu la construcció de 543 habitatges al paratge del torrent d'en Gibert de Torredembarra (el Tarragonès). El desembre del 2006 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va aprovar definitivament el Pla, tot i que dos anys abans la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) havia suspès la provisional pel risc d'inundació de la zona. El gener del 2007 van començar les obres d'un pas soterrat a l'N-340, per unir l'espai de Muntanyans II amb la urbanització existent de Marítima Nord, fet que des de la Plataforma Salvem els Muntanyans, que s'oposava al projecte, es va considerar "el tret de sortida a les obres". Les primeres tasques d'urbanització es van iniciar formalment l'estiu d'aquell any mentre continuaven les accions populars, judicials i polítiques per evitar el desenvolupament del Pla parcial.

L'any 2008 va començar amb la notícia que l'alcalde de Torredembarra, Manuel Jiménez (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), i el seu predecessor en el càrrec, Miquel Ángel Lecha (Convergència i Unió, CiU), haurien de declarar al jutjat del Vendrell quan es va admetre a tràmit una querella pels delictes de prevaricació i contra els recursos naturals i el medi ambient per l'aprovació del Pla parcial. La querella, interposada per Silvestre Morros, membre de la Plataforma Salvem els Muntanyans, argumentava que la Llei 12/1985, d'espais naturals, obliga a conservar les zones humides, i que la jurisprudència del Tribunal Suprem indica que no cal declaració prèvia per protegir aquest tipus d'espais. Lecha havia estat alcalde en el període 2000-2004, quan es va reiniciar el procediment per aprovar el pla urbanístic, mentre que amb Jiménez al capdavant del consistori se'n va fer l'aprovació provisional i definitiva. L'Ajuntament de Torredembarra va emetre un comunicat de suport i va recordar que la citació "no pressuposava la concurrència de cap responsabilitat", sinó "la garantia per poder-se defensar". No es tractava de la primera denúncia de Morros relacionada amb Muntanyans II. La primavera del 2006 va interposar-ne una pel presumpte delicte de prevaricació contra l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) per haver redactat un informe favorable al Pla. Precisament aquell mateix mes de gener el jutjat número 3 de Tarragona va arxivar la causa.

Resolució del Parlament i nous informes de risc d'inundació

El 30 de gener la Comissió de Medi Ambient del Parlament de Catalunya va aprovar per unanimitat una proposta per instar el Govern a incloure les zones lliures del Pla parcial (9,5 ha, un 56,2% del total) a l'Espai d'Interès Natural (EIN) Platja de Torredembarra i Creixell. La proposta dels grups del tripartit (PSC, Esquerra Republicana de Catalunya, ERC, i Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV) naixia de les esmenes presentades a una resolució de CiU de l'octubre del 2007 en la qual es demanava el pas de tots els terrenys afectats a l'EIN. El document aprovat preveia la possibilitat de protegir altres espais del Pla parcial i impulsar la recerca de fórmules de compensació per evitar la construcció dels 543 habitatges.

L'alcalde torrenc va acollir la decisió amb satisfacció però va reclamar la visita, "com més aviat millor", dels consellers de Política Territorial i Medi Ambient, pendent des del mes de desembre. Aquesta visita pactada la tardor del 2007 havia de ser el punt de partida d'una comissió per tractar la protecció dels terrenys.

El 14 de febrer es feia públic un informe geològic encarregat pels veïns de les urbanitzacions de Clarà Mar i Marítima Residencial Sud, limítrofes amb els terrenys de Muntanyans II, que considerava que el nou desenvolupament urbanístic agreujaria les inundacions i convertiria els aiguamolls del litoral en un "parc urbà". Segons l'estudi, les obres d'urbanització havien modificat el torrent de Gibert, que per la seva configuració pot provocar inundacions de manera freqüent, i s'havia reduït l'espai inundable de 15 ha a 5,5. Deu dies després transcen-

Àrea humida al l'àrea dels Muntanyans. Foto Arxiu Territori

Límit amb el sòl urbà. Foto Arxiu Territori

dia a la premsa un altre informe, encarregat pel Tribunal Suprem de Justícia de Catalunya (TSJC), que afirmava que els terrenys de Muntanyans II eren inundables i que el vial per evacuar l'aigua de la urbanització seria insuficient. També alertava dels efectes negatius sobre l'EIN adjacent. El TSJC l'havia sol·licitat per resoldre el contenciós administratiu interposat per la Plataforma el desembre del 2007 contra l'aprovació definitiva del Pla parcial. El portaveu dels ambientalistes, Jordi Suñer, va afirmar que era necessari que "algú aturés el despropòsit" de la urbanització i que els propers dies demanarien formalment l'aturada cautelar de les obres.

Tanmateix, els treballs d'urbanització continuaven, i el 13 de març Fecsa-Endesa anunciava que s'encarregaria de l'electrificació de l'espai. Mentrestant el DPTOP i el Departament de Medi Ambient (DMAH) encara no havien constituït –quatre mesos després d'anunciar-la– la comissió per buscar solucions al projecte. També continuava sense concretar-se l'acord per aprovar el pas de les zones verdes del Pla a l'EIN Platja de Torredembarra i Creixell.

Desestimen la querella contra els alcaldes

El 10 de juny l'alcalde Manuel Jiménez i el seu predecessor, Miquel Àngel Lecha, van declarar al jutjat del Vendrell per la querella interposada per Silvestre Morros. En la declaració, ambdós batlles van recordar que el Pla parcial seguia les directrius del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) del 1982 i que Muntanyans II no havia tingut mai cap tipus de "protecció legal".

Tot i que l'advocat del demandant va demanar compareixences de més testimonis relacionats amb l'àrea d'Urbanisme, l'endemà de les declaracions de Jiménez i Lecha el jutge va decidir arxivar la querella. L'acta de sobreseïment considerava que els fets denunciats responien a una "qüestió tècnica i no a una responsabilitat penal" i que ambdós electes "s'havien limitat a desenvolupar un pla aprovat per instàncies supramunicipals". Per la seva banda, Silvestre Morres va anunciar que recorreria la decisió a l'Audiència Provincial.

Mentrestant la Plataforma Salvem els Muntanyans va criticar que cinc mesos després de la resolució del Parlament no s'hagués fet cap pas per a la protecció de les zones verdes del Pla parcial. Precisament el 10 de juny havia expirat el termini que marcava l'acord de la comissió de Medi Ambient. Dies després es feia públic l'informe de Greenpeace sobre els "punts negres del litoral català" que incloïa entre deu casos la urbanització de Muntanyans II.

Nou consistori, nou escenari

El 6 d'agost es va produir un canvi en el consistori després que la regidora socialista, Laura Pradera, va decidir donar suport a Daniel Masagué (CiU). El nou equip de govern estava format pels convergents, l'Agrupació Democràtica Torrenca (ADT), el Grup d'Independents per Torredembarra (GIT) i la regidora que va abandonar el PSC.

Una setmana després de prendre possessió el nou alcalde, aquest va mostrar la voluntat de reactivar la lluita contra la construcció de Muntanyans II amb una reunió amb la Plataforma i l'anunci de demanar una trobada a la promotora Vegas de Guadaira per plantejar la possibilitat d'oferir altres terrenys per edificar la urbanització. "Si encara podem salvar alguna cosa, i no costa diners a l'Ajuntament, estem disposats a negociar", va afirmar Masagué, que al mateix temps pretenia buscar la col·laboració de la Generalitat i el Govern espanyol per resoldre la situació. En el segon cas pretenien recuperar la partida de 10 MEUR que ICV-EUiA havia negociat en els pressupostos generals de l'Estat (PGE). La Plataforma va valorar positivament el "canvi d'actitud" del consistori torrenc i van recordar que encara mancava la sentència del TSJC ,que "segurament donaria la raó" als opositors a la urbanització.

Tanmateix, el canvi de posicionament de l'Ajuntament coincidia amb la constatació que els treballs d'urbanització –carrers, voreres, fanals i caixes elèctriques– havien pràcticament finalitzat i només mancava soterrar una línia elèctrica. En una visita a les obres amb representants de totes les forces polítiques torrenques l'alcalde va admetre que aquest fet podia ser un obstacle per "recuperar l'espai" i evitar que s'hi edifiqués.

El 17 de setembre Masagué i la regidora d'Urbanisme i Medi Ambient, Maria Dolors Toda (ADT), van reunir-se amb els directors generals d'Urbanisme, Pere Solà (PSC), i de Medi Natural, Núria Buenaventura (ICV). La principal conclusió de la trobada era que era impossible aportar recursos per evitar l'edificació i que l'única solució era proposar uns altres terrenys de Torredembarra per fer una permuta. En aquest sentit Toda va anunciar que s'encarregaria un estudi per avaluar possibles terrenys però va lamentar que l'Institut Català del Sòl (INCASÒL) no n'aportés per oferir part de l'edificabilitat de Muntanyans II en altres municipis de Catalunya. Així mateix, i segons fonts de l'equip de govern, la promotora hauria mostrat la seva disposició a traslladar els seus drets urbanístics en altres terrenys tant de Torredembarra com de fora.

L'any va finalitzar a l'espera de la resolució del contenciós interposat al TSJC i de les possibles negociacions per traslladar l'edificabilitat en altres terrenys. Mentrestant les obres d'urbanització havien finalitzat i la promotora podia demanar la llicència per començar a construir els habitatges en qualsevol moment. Així mateix, no s'havia executat l'acord per demanar el traspàs de les zones verdes del Pla parcial a l'EIN Platja de Torredembarra i Creixell.

AUV

Més informació

gepec.cat/muntanyans
www.gencat.net/ptop
www.torredembarra.cat

PLA URBANÍSTIC I ESPAI D'INTERÈS NATURAL DE LA TORRE NEGRA (SANT CUGAT DEL VALLÈS) 105

L'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès i la constructora Núñez i Navarro tenen oberts diferents contenciosos administratius sobre la tramitació d'un programa d'actuació urbanística (PAU) a la finca de la Torre Negra. L'Ajuntament accepta a tràmit la proposta del PAU perquè el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya l'insta a fer-ho, però l'Ajuntament en denega l'aprovació provisional perquè els terrenys compresos a l'àmbit del PAU són classificats com a sòl no urbanitzable dins el Pla general metropolità.

Antecedents | 2003:46, 2007:55

La finca de la Torre Negra és un espai agroforestal d'un alt valor ecològic, paisatgístic i natural situat entre el nucli urbà de Sant Cugat del Vallès (Vallès Occidental) i el parc de Collserola. Està delimitat pel terme municipal de Cerdanyola del Vallès a l'est, la carretera de la Rabassada a l'oest, el Parc de Collserola al sud i la carretera de Cerdanyola al nord. El Pla general metropolità (PGM) del 1976 classificava gran part de la finca com a sòl urbanitzable no programat. Deu anys més tard, la constructora Núñez i Navarro va adquirir 165 ha de la finca.

El 1994 alguns sectors de la ciutadania iniciaren una mobilització, constituïren la Plataforma Cívica per la Defensa de la Torre Negra i Rodalies per reclamar-ne la preservació integral i van redactar el manifest "Defensem Torre Negra". L'any següent, l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès va iniciar un procés per estudiar la preservació i gestió dels Rodals de la Torre Negra i l'abril del 1998 el ple de l'Ajuntament va aprovar inicialment la modificació del PGM per preservar integralment el sector de la Torre Negra.

L'inici de la tramitació del Programa d'actuació urbanística

Tres mesos més tard, el 31 de juliol de 1998, l'empresa Mont SA –propietat de la constructora Núñez i Navarro– va presentar un programa d'actuació urbanística (PAU) per tal d'urbanitzar el sector i construir-hi 2.800 habitatges. L'Ajuntament va desestimar la proposta perquè era contradictòria amb l'aprovació inicial de la modificació del PGM que pretenia classificar com a no urbanitzable la zona. L'empresa Mont SA va interposar un recurs contenciós administratiu que, l'any 2002, el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) va estimar, i va anul·lar l'acte municipal per vulnerar el dret al tràmit del particular. L'Ajuntament va presentar-hi un recurs de cassació.

L'any 2003, la Generalitat va aprovar definitivament la modificació puntual del PGM amb la requalificació de gran part de la finca com a sòl no urbanitzable

L'Ajuntament promou la protecció de la Torre Negra

El juliol del 2006 es va aprovar inicialment el Pla especial de protecció i millora rural del parc rural de la Torre Negra, que especifica l'ús públic del parc, els propietaris i els seus drets, el sistema d'equipaments i la xarxa viària. El mes de novembre, el ple municipal va acordar admetre la petició de Mont SA i procedir a tramitar el PAU presentat ja que el recurs de cassació interposat per l'Ajuntament va ser desestimat.

Al mateix temps, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) incloïa la finca de la Torre Negra en la nova proposta de DELIMITACIÓ DEL PARC DE COLLSEROLA [2008:81] i en la de la XARXA NATURA 2000 [2006:199].

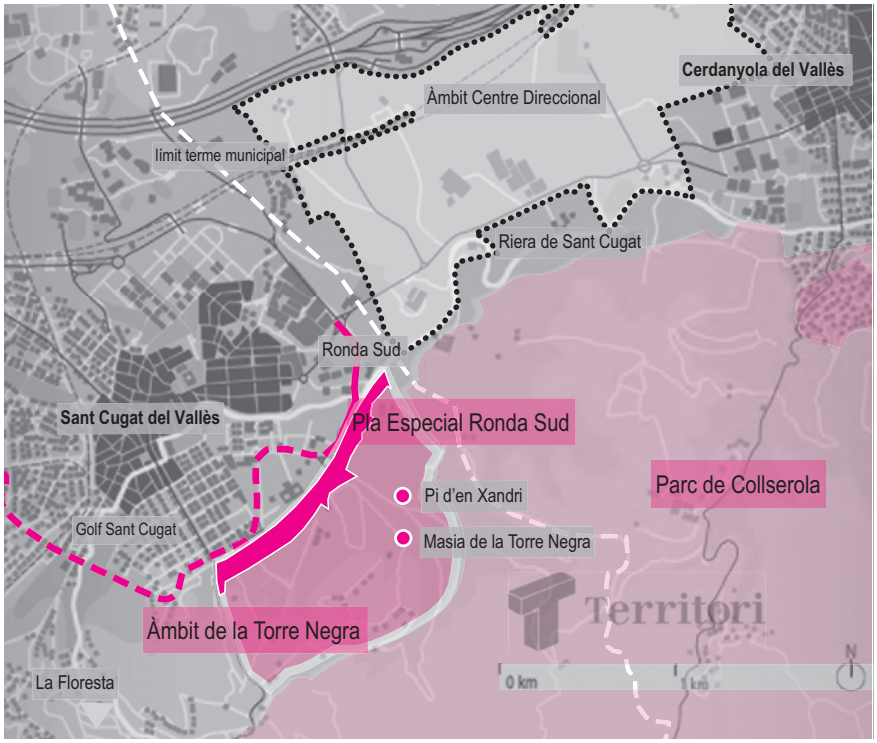
El mes de març del 2007, el ple municipal va acordar elevar la tramitació del PAU a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB), ja que amb l'aprovació l'any 2005 del Text refós de la LLEI D'URBANISME [2005:95] la figura urbanística del PAU ja no era existent a l'ordenament jurídic vigent. Sis mesos més tard, l'Ajuntament denegava l'aprovació del PAU perquè la CTUB considerava, en un acord de 21 de juny de 2007, inviable la proposta, ja que els terrenys compresos en l'àmbit del PAU eren classificats com a sòl no urbanitzable en el PGM.

El TSJC insta l'Ajuntament a tramitar el PAU

El mes de novembre del 2007, el TSJC instava l'Ajuntament a tornar a tramitar el PAU presentat pel promotor el 1998, seguint la legislació vigent en el moment de la presentació de la sol·licitud, i donava un termini de cinc dies a l'Ajuntament per executar la seva decisió. El consistori va incomplir el termini concedit, però en el ple extraordinari celebrat el dia 9 de gener de 2008 es va aprovar inicialment el PAU i va acatar, per tant, la sentència del TSJC. Tots els grups municipals van firmar una declaració que afirmava que l'aprovaven "per imperatiu legal".

L'alcalde Lluís Recoder (Convergència i Unió, CiU) va instar la Generalitat de Catalunya que s'afanyés amb la declaració de

Cartell de benviguda al parc de la Torre Negra. Foto Arxiu Territori



Collserola com a parc natural. La Plataforma Cívica per a la Defensa de Collserola va recollir, durant l'any 2007, més de 17.000 signatures de suport a la protecció de Collserola.

El mes de febrer, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va estimar el recurs d'alçada interposat per Josel SL (abans Mont SA) contra l'acord de la CTUB de 21 de juny de 2007, pel qual es va emetre un informe desfavorable sobre la consulta formulada per l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès en relació amb la tramitació del PAU. La resolució retornava a l'Ajuntament l'expedient, ja que considerava que no corresponia a la Generalitat l'execució de la sentència del TSJC.

Les accions de l'Associació de Propietaris i Veïns de la Torre Negra

Durant el mes de febrer l'Associació de Propietaris i Veïns de Torre Negra (que representa el 75% dels propietaris de la zona) va fer públic l'inici d'una sèrie d'accions per exigir a l'Ajuntament "el respecte als drets consolidats i reals" dels propietaris. L'Associació sostenia que el PAU presentat preveia edificar el 17% del sector, la protecció d'elements simbòlics com en Pi d'en Xandri i la urbanització només de les zones pròximes a l'hípica Can Calders i a l'entorn del Club de Tennis Natació Sant Cugat.

L'Associació va presentar 800 al·legacions per poder urbanitzar el sector i reclamava, en el cas que es denegués la tramitació del PAU, unes indemnitzacions d'entre 80 i 323 MEUR. L'Associació també va encarregar a la consultoria mediambiental Ecafir SL un informe sobre els valors ecològics de l'espai de la Torre Negra. L'informe afirmava que la protecció de l'espai "en cap cas es pot justificar mai des del punt de vista d'interès ecològic, paisatgístic o cultural", ja que aquests valors "no són tan excepcionals com per fer inviable la seva urbanització" i per tant l'execució del PAU "és perfectament compatible amb la conservació de les àrees de major interès".

El mes de maig, l'Associació va presentar una nova proposta d'urbanització del sector que preveia concentrar els 2.800 habitatges previstos a la zona més propera a la carretera de la Rabassada i el Club de Tennis Natació Sant Cugat. El mes següent, però, el ple de l'Ajuntament va denegar, amb l'abstenció del Partit Popular (PP), el PAU presentat per Mont SA, ja que el sòl estava classificat des del 2003 com a no urbanitzable. Així mateix el PAU també va rebre dos informes desfavorables, del Consorci del Parc de Collserola i del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH). El PP es va desmarcar de la resta de grups perquè qüestionava com es pagarien les possibles indemnitzacions als propietaris dels terrenys.

Dos anys després de l'aprovació inicial, el mes de setembre del 2008 la CTUB va aprovar definitivament el Pla especial de protecció i millora rural de la Torre Negra, que preveia l'expropiació de 30 ha de sòl agrícola al llarg de dotze anys pel valor de 9 MEUR. Davant les dues accions, l'empresa promotora va presentar un recurs d'alçada davant el conseller de Política Territorial i Obres Públiques per l'aprovació del Pla especial i un recurs per la via judicial contra la denegació de l'Ajuntament a aprovar el PAU.

A final d'any, l'Ajuntament de Sant Cugat va anunciar que, seguint la iniciativa de preservar el sector de la Torre Negra, començaria a llaurar dos terrenys de propietat municipal, d'unes 5 ha, per adobar-los i impulsar el cultiu de fajols i gira-sols. D'altra banda, quedaven pendents de resolució els dos recursos presentats per la promotora.

HCG

Més informació

Busquets, J. i Cortina, A. (2003). "La Torre Negra. Planejament metropolità, paisatge i pressió immobiliària", a Nel·lo, Oriol (ed.) *Aquí, no! Els conflictes territorials a Catalunya*. Barcelona: Ed. Empúries, p. 433- 453.
ptop.gencat.cat/rpucportal
www.torrenegra.cat

PLA URBANÍSTIC PORTA DE BARCELONA–CAUFEC (ESPLUGUES DE LLOBREGAT) 106

Continuen les obres del Pla urbanístic Porta de Barcelona–CAUFEC, al terme municipal d'Esplugues de Llobregat, a l'entrada sud de Barcelona. A mitjan any 2008, la Plataforma Popular contra el Pla Caufec reactiva la seva campanya de desobediència civil per tal d'aturar la urbanització. A finals d'any, la crisi immobiliària i financera obliga a aturar temporalment el projecte, mentre la família Sanahuja, principal promotora del pla, negocia amb els bancs el deute de la immobiliària Metrovacesa.

Antecedents | 2004:161; 2006:143; 2007:143

Esplugues de Llobregat està situat a la comarca del Baix Llobregat, 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.

En aquest municipi es projecta el pla urbanístic Porta de Barcelona–CAUFEC, entre l'avinguda dels Països Catalans, la ronda de Dalt, l'autopista A-2 i el carrer Laureà Miró (antiga carretera Real), sobre la falda de la muntanya de Sant Pere Màrtir, a la serra de Collserola. La nova urbanització s'estendrà als voltants dels barris de Finestrelles, Ciutat Diagonal i Can Vidalet –que sumen ara al voltant dels 1.600 residents– i el límit del Parc de Collserola [81].

Porta Barcelona és un dels grans projectes d'urbanització previstos a la rodalia de Barcelona i constitueix l'entrada sud a la capital. Els terrenys pertanyien a la societat Caufec (acrònim de l'empresa francesa Cauval i de Fecsa), i els travessen 31 torres d'alta tensió fins a la subestació elèctrica de l'Hospitalet Nord. Precisament, la necessitat de compensar la companyia d'electricitat Fecsa per la despesa que li suposava soterrar les línies elèctriques, va empènyer el govern municipal a incrementar l'edificabilitat prevista en el planejament. El 20 de juliol de 2004 la Generalitat va aprovar definitivament una modificació puntual del Pla general metropolità (PGM) que permetia passar de 30.000 a 234.000 m^2 edificables.

A la primeria d'abril del 2005, la promotora Sacresa, propietària dels terrenys des del 2001, va iniciar les tasques de desbrossament de la zona i les obres d'urbanització, que han continuat fins a l'actualitat.

El Pla d'actuació municipal 2008-2011, aprovat el 16 de juliol de 2008 pel ple municipal, recull el projecte Porta de Barcelona com una de les iniciatives més destacades del municipi per als propers anys.

Pla Porta de BCN, un pla polèmic des de bon començament

El Pla Porta de Barcelona (Porta de BCN) –popularment conegut com Pla Caufec– abraça 39,5 ha de terreny i preveu la construcció de 234.000 m² de sostre, repartits entre habitatges, oficines, dos hotels, un centre comercial i equipaments.

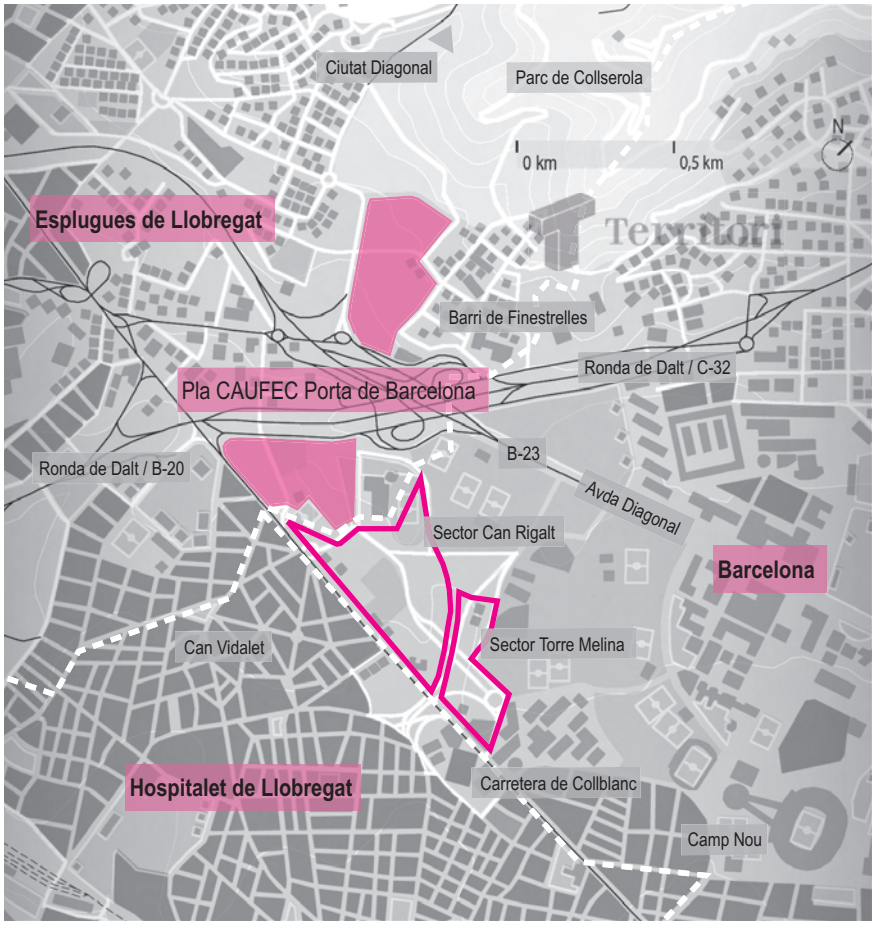
El pla urbanístic està dividit en dos sectors, nord i sud, separats per l'autopista A-2 i la ronda de Dalt. En total, repartits en ambdós sectors, es preveu la construcció de 709 habitatges, 125 dels quals seran protegits. A la zona sud, s'hi edificarà un centre comercial amb sales de cinema, dos hotels, i una residència per a discapacitats psíquics a la masia de Ca n'Oliveres. A la zona nord, hi destacaran dues torres d'oficines de 105 m d'alçada projectades per l'arquitecte Ricardo Bofill, que promourà Sacresa en règim de lloguer. El lateral d'aquest conjunt dóna al carrer Jacint Esteve, que tindrà forma de rambla amb espai verd a l'interior i dos carrils per al trànsit, un per a cada sentit. El gros de la zona verda, principal reivindicació dels veïns, és en el límit amb el barri de Ciutat Diagonal i la zona més propera a Collserola.

Des del començament, diverses entitats veïnals d'aquest municipi i d'altres de limítrofs, integrades sota les plataformes Diagonal-Ponent, i la Plataforma Popular contra el Pla Caufec van titllar d'especulatiu el projecte i van reclamar més participació. Van interposar un contenciós contra el Pla davant el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC), que va ser desestimat el juliol del 2005, moment en el qual van apel·lar al Suprem, el qual encara no ha resolt. Des del 2006 i especialment durant el 2007, es va posar en marxa una campanya de desobediència civil al carrer sota el lema "Tot està fatal, passem a l'acció".

Continua la campanya "Tot està fatal. No al Pla Caufec"

A mitjan abril, coincidint amb l'inici de les obres d'edificació dels pisos i oficines, la Plataforma Popular contra el Pla Caufec van reprendre les accions de protesta participant el dia 13 en una marxa a peu organitzada per la Plataforma Cívica per a la Defensa de Collserola (PCDC). Unes 800

Obres d'urbanització del pla CAUFEC-Porta de Barcelona. Foto Arxiu Territori



persones, segons la Guàrdia Urbana, van reclamar que es declarés parc natural la serra de Collserola "sense retallades en els seus límits". En declaracions a Europa Press, el portaveu de la PCDC, Oleguer Farràs, va considerar "obsolet" el Pla general metropolità (PGM) perquè preveu que s'urbanitzin "molts sectors" de l'entorn de la serra, i va demanar que s'aturi la urbanització dels voltants.

Un mes després, la Plataforma contra el Pla Caufec va protagonitzar una setmana d'accions de protesta amb la intenció d'aturar les obres. Durant els dies 20, 21 i 22 de maig, diversos activistes es van encadenar durant més de vuit hores seguides a bidons de ciment i màquines excavadores del sector en obres. Al final d'aquells tres dies, els Mossos d'Esquadra van detenir un total de 24 persones amb l'acusació de desobediència civil. L'endemà, més de mig miler de persones, amb el suport de diverses entitats civils contràries a la urbanització de Collserola, es van concentrar a la plaça de l'Ajuntament d'Esplugues. Els manifestants van interrompre durant deu minuts el pas d'un comboi del tram de la línia T3 i van acabar la marxa al mateix sector en obres. Paral·lelament, Alnus-Ecologistes de Catalunya va emetre un comunicat de suport per criticar el que considera un projecte "innecessàriament agressiu amb l'entorn".

A més d'alertar del cost ecològic que suposa urbanitzar una part de la muntanya de Sant Pere Màrtir, els detractors vaticinen problemes de mobilitat per a les 35.000 persones que diàriament circularan per la zona, i lamenten que prop de 600 pisos seran d'alt nivell.

Per la seva banda, l'alcaldessa Pilar Díaz (PSC) considerava que "el pla afavorirà l'accés a la muntanya dels vianants i ciclistes, ja que s'obriran uns camins ara impracticables". D'altra banda, defensava el benefici del projecte, ja que el 10% de l'aprofitament urbanístic reportarà a l'Ajuntament uns 180.000 € anuals. Tanmateix, afirmava que "la ciutat guanyarà 125 pisos protegits sense cap cost" i, recordava que "hi ha en estudi la creació d'una estació de metro al nou barri".

A final d'any, un total de 57 activistes tenien diverses causes pendents, fruit de catorze accions de protesta, entre delictes o faltes imputats pels Mossos d'Esquadra i expedients administratius promoguts per l'Ajuntament.

S'aturen temporalment les obres per la fallida de Metrovacesa

A final d'any, la crisi immobiliària i financera fa trontollar les grans immobiliàries espanyoles, i els seus projectes a Catalunya se'n ressenten.

La promotora Sacresa, empresa de la família Sanahuja, havia contret l'any 2007 un deute per valor de 4.000 MEUR en comprar el 80,6% de les accions de la que fóra la primera immobiliària espanyola, Metrovacesa. La impossibilitat de fer front al deute acumulat va fer que Metrovacesa fes fallida a mitjan any 2008 i que les entitats creditores, Banesto, la Caixa i el banc britànic HSBC, imposessin el mes de desembre com a data límit per renegociar el deute.

Els principals accionistes de Metrovacesa van intentar que la banca entrés en el capital de la promotora, però les entitats financeres s'hi van mostrar inicialment reticents. El mes de novembre, la família Sanahuja va acceptar incloure la promoció de Porta de BCN com a part de la garantia per renegociar el deute de Metrovacesa. El projecte suposa una inversió de 420 MEUR i disposa de socis com ara ACS i el grup Teyco, entre daltres. Es reforçava, així, el pla de negoci la promotora, que començava a ser observat com a viable pels creditors. Durant aquest procés de renegociació, al llarg dels darrers dos mesos de l'any, es van aturar les obres del projecte.

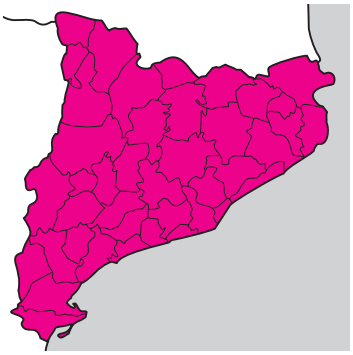
A final d'any encara no hi havia cap acord tancat, però es preveia que si finalment els bancs accedien a convertir-se en accionistes de Metrovacesa, els Sanahuja podrien arribar a cedir-los més del 50% del capital de la immobiliària.

MXA

Més informació

lescorts.com/elraco/manifest.htm
www.ajesplugues.es
www.collserola.org/caufec_doc.html
www.collserola.org/salvemelparcnatural
www.noalplacaufec.net
www.sacresa.com
www.sacresa.com/residencial/portabc2.html
www.3cat24.cat/video/44689/altres/Comencen-les-obres-del-Pla-Caufec

PLANEJAMENT TERRITORIAL. ESTAT DE DESENVOLUPAMENT 107



El Govern de la Generalitat continua elaborant els plans territorials i els plans directors urbanístics amb l'objectiu d'ordenar el creixement urbà i planificar les infraestructures d'àmbit supramunicipal. A final d'any estan aprovats definitivament tres dels set plans territorials parcials, tres plans directors territorials i nou plans directors urbanístics.

Antecedents | 2004:177

El Pla territorial general de Catalunya (PTGC), derivat de la Llei de política territorial aprovada pel Parlament de Catalunya el 1983, es va aprovar el 1995 amb l'objectiu de fixar el model territorial de Catalunya. Per concretar aquest objectiu s'havien de crear els plans territorials parcials que s'havien de desenvolupar en set àmbits pluricomarcals diferents: la Regió Metropolitana de Barcelona, les Comarques Centrals, les Comarques Gironines, les Terres de l'Ebre, Ponent-Terres de Lleida i l'Alt Pirineu i Aran. Posteriorment es va crear la figura dels plans directors territorials, en àmbits més específics, generalment comarcals.

El desenvolupament del planejament territorial

L'any 2001 es va aprovar el Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre i es van iniciar el de l'Alt Pirineu i Aran i el de les Comarques Centrals. A partir del 2003 el nou Govern de la Generalitat es va marcar com a objectiu redactar els sis plans territorials pendents i modificar el de les Terres de l'Ebre.

El nou Govern va crear la Secretaria de Planificació Territorial i el Programa de Planejament Territorial, dins el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), per desenvolupar aquests plans. Aquest organisme va elaborar el desembre del 2004 un document sobre els criteris d'ordenació del territori que havien de seguir els plans. A grans trets, s'havien de basar en un creixement compacte i de continuïtat polaritzat en ciutats d'una certa importància, moderar el consum de sòl i protegir els espais naturals i agraris, evitar la segregació espacial de les àrees urbanes segons el nivell de renda, i potenciar els teixits mixtos on coexistissin usos residencials amb activitats econòmiques intensives en llocs de treball.

A final del 2008 hi havia tres plans territorials parcials aprovats definitivament: Alt Pirineu i Aran [2006:127] (juliol del 2006), Ponent-Terres de Lleida [2007:133] (juliol del 2007) i Comarques Centrals [2007:132] (setembre del 2008). La resta de plans es trobaven en diverses fases de tramitació. El del Camp de Tarragona [99] s'havia aprovat inicialment i estava en fase de resolució d'al·legacions. El de la Regió Metropolitana de Barcelona i la revisió del de les Terres de l'Ebre [98] disposaven d'avantprojecte que estava a informació pública i el de les Comarques Gironines estava pendent de l'avantprojecte.

D'altra banda, tres àmbits havien dut a terme un pla director territorial que s'avançava al pla territorial parcial corresponent. En tots els casos el document ja havia rebut l'aprovació definitiva: Pla director territorial de l'Empordà [2006:120] (octubre del 2005), Pla director territorial de la Garrotxa [2007:122] (octubre del 2008) i Pla director territorial de l'Alt Penedès [2006:119] (octubre del 2008).

Els plans territorials parcials i els plans directors territorials s'organitzen a partir dels tres sistemes bàsics de l'estructura i la funcionalitat del territori: els assentaments urbans, els espais oberts i les infraestructures de mobilitat. En el cas dels assentaments urbans es proposen estratègies de creixement diverses a cada un dels nuclis existents. Pel que fa als espais oberts s'estableix una gradació de protecció del sòl mitjançant la definició de tres categories bàsiques: sòl de protecció especial, sòl de protecció territorial i sòl de protecció preventiva. Finalment en matèria d'infraestructures de mobilitat es preveuen les actuacions bàsiques en aspectes com la xarxa viària, ferroviària i aeroportuària, la logística o la mobilitat no motoritzada.

Els plans directors urbanístics

Paral·lelament la Llei d'urbanisme [2004:105], modificada l'any 2004, introduïa a l'article 56 la figura del Pla director urbanístic [2005:153], amb l'objectiu de fixar les directrius per coordinar l'ordenació urbanística supramunicipal, el desenvolupament urbanístic sostenible, la mobilitat de persones i mercaderies i el transport públic, les mesures de protecció del sòl no urbanitzable i els criteris per a la seva estructuració orgànica, la concreció de les grans infraestructures i la programació de polítiques supramunicipals de sòl i habitatge. En alguns casos, l'objectiu d'aquests plans era ordenar el desenvolupament de ciutats mitjanes; en d'altres, preservar i valor el patrimoni ambiental, paisatgístic i urbà; o també ordenar àrees dels Pirineus o el litoral català amb una forta pressió urbanística. Si bé els plans directors urbanístics no es podien considerar instruments de planejament territorial pròpiament dit, el seu àmbit supramunicipal i la metodologia per a la seva elaboració el situaven a mig camí entre aquests i el planejament urbanístic.

A final del 2008 n'hi havia nou d'aprovats definitivament: el Pla director urbanístic de l'ACTUR Santa Maria de Gallecs [2005:127], el Pla director urbanístic del sistema costaner [2005:128] I (maig del 2005) i II (desembre del 2005), el Pla director urbanístic del pla de Bages [2006:124] (desembre del 2006), el Pla director urbanístic de la serra de Rodes i entorns [2006:122] (gener del 2007), el Pla director urbanístic de les colònies del Llobregat [2007:126] (juny del 2007), el Pla director urbanístic del Pallars Sobirà [94] (agost del 2008), el Pla director urbanístic de la Cerdanya [2007:123] (agost del 2008) i el Pla director urbanístic de la conca d'Òdena [93] (desembre del 2008). A part, tres més estaven en fase d'informació pública al document d'aprovació inicial (Àrea urbana de Figueres [2007:125], sistema urbà de Girona [2007:129] i Pla de l'Estany [95]) i quatre més a la de documents, objectius i propostes (Vall d'en Bas i del Ges, Plana de Vic, Alta Ribagorça, Val d'Aran [2004:139] i àmbit central del Camp de Tarragona).

D'altra banda s'havien iniciat els treballs previs de diversos plans directors urbanís-

tics, com el de l'àrea urbana de Lleida, l'àrea urbana de Mollerussa, el Pla d'Urgell, el Garraf i les colònies del Ter i del Freser.

Menció a part mereixen les àrees residencials estratègiques, que tenien com a objectiu dotar d'habitatge protegit les zones habilitades per acollir creixements residencials. Per a la seva concreció es van elaborar dotze plans directors urbanístics en àmbits comarcals o supracomarcals (Alt Penedès i Garraf, Alt Pirineu i Aran, Comarques Centrals, Comarques Gironines, Terres de l'Ebre, Ponent, Baix Llobregat, Barcelonès, Camp de Tarragona, Maresme, Vallès Occidental i Vallès Oriental). A final del 2008 el document havia rebut l'aprovació inicial i estava en fase d'informació pública.

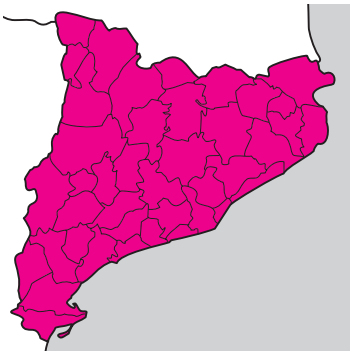
L'objectiu del Govern de la Generalitat era enllestir tots els plans territorials parcials durant la legislatura, que s'acaba en principi a final del 2010, i seguir endavant amb l'elaboració dels plans directors urbanístics.

MJP

Més informació

www10.gencat.cat/ptop/AppJava/cat/plans/directors/urbanistics/index.jsp
www10.gencat.cat/ptop/AppJava/cat/plans/parcials/index1.jsp

PLANS LOCALS D'HABITATGE 108



Els plans locals d'habitatge (PLH) són documents d'anàlisi, diagnosi i d'elaboració de propostes per a la definició de les polítiques municipals d'habitatge per a un període de vigència de sis anys. Amb l'aprovació de la Llei del dret a l'habitatge, esdevenen instruments reglats i per tant vinculants que permeten formular polítiques de concertació amb la Generalitat. L'any 2008 es comencen a aprovar els primers plans adaptats a aquesta nova llei.

L'accés a l'HABITATGE [56] és un dels principals reptes de les polítiques públiques dels darrers anys com a conseqüència de l'increment accelerat dels preus del mercat lliure viscut els darrers anys, que ha comportat un desajust entre l'oferta i la demanda d'habitatge. En aquest context, l'administració catalana ha posat en marxa un seguit de mesures i instruments per tal de resoldre el dèficit d'habitatge social i fomentar un habitatge assequible i adequat a les necessitats de la població. El Pla local d'habitatge (PLH) sorgeix com un nou instrument, de caràcter local, de planificació i programació sectorial, que ha d'identificar i preservar els interessos generals relacionats amb l'habitatge i cercar un desenvolupament sostenible tot corregint els desequilibris que el mercat produeix en implantar usos sobre el territori, amb la finalitat de millorar la qualitat de vida de les persones.

Antecedents i marc normatiu

El Decret legislatiu 1/2005, d'aprovació del TEXT REFÓS DE LA LLEI D'URBANISME DE CATALUNYA [2005:95], introdueix alguns dels aspectes utilitzats posteriorment en els PLH, com ara l'obligació del planejament municipal de reservar un percentatge del sostre residencial de nova implantació per a l'habitatge protegit i assequible i de destinar els terrenys de cessió gratuïta per desenvolupar polítiques de sòl i habitatge. Alhora, el DECRET 305/2006, DE DESPLEGAMENT DE LA LLEI D'URBANISME [2006:85], desenvolupa el contingut de la memòria social del planejament com a document per avaluar i justificar les necessitats socials d'accés a l'habitatge i l'impacte del planejament en funció del gènere i dels col·lectius vulnerables que requereixen especial atenció, i a l'article 69.4 determina que la memòria social pot remetre's al programa d'actuació urbanística municipal o al Pla local d'habitatge.

Posteriorment, amb l'entrada en vigor de la LLEI 18/2007, DEL DRET A L'HABITATGE [2007:78], els plans locals d'habitatge esdevenen instruments reglats. Als articles 11 i 14 els descriu com a instruments de planificació i programació d'habitatge i els defineix com els instruments que determinen les propostes i compromisos municipals en política d'habitatge i que formen la proposta marc a partir de què concertar polítiques d'habitatge amb l'Administració de la Generalitat. Tanmateix, l'esmentada llei incorpora nous conceptes per analitzar, com les situacions d'utilització anòmala del parc (sobreocupació i habitatges buits) i d'infrahabitatge, posa més èmfasi en l'anàlisi i la caracterització dels col·lectius en situació o risc d'exclusió social, i introdueix el càlcul per al compliment de l'objectiu de solidaritat urbana en aquells municipis que hi estan subjectes, és a dir, municipis de més de 5.000 habitants i capitals de comarca. Aquests, segons la llei, hauran de disposar en un termini de vint anys d'un parc d'habitatges destinat a polítiques socials del 15% respecte del total d'habitatge principals.

La Llei pel dret a l'habitatge estableix també la figura del Pla territorial sectorial d'habitatge de Catalunya, en fase d'elaboració l'any 2008, com a instrument de concreció en el territori de les polítiques d'habitatge en funció de les necessitats estimades i de les disponibilitats de sòl. Els PLH, doncs, hauran d'incorporar aquesta perspectiva supramunicipal.

Al mateix temps, el Pla local d'habitatge es desenvolupa dins el marc normatiu dels plans d'habitatge estatals i autonòmics que defineixen els preus màxims dels habitatges protegits segons zones, les diferents modalitat, etc.

Estructura i continguts

La redacció del document, de caràcter tècnic, la fa un equip professional interdisciplinari amb la col·laboració de l'Ajuntament en qüestió, el qual proporciona la informació i les dades necessàries per a una òptima elaboració.

El PLH ha de contenir, en primer lloc, les previsions demogràfiques de llars i població i la diagnosi de les necessitats d'habitatge, centrant-se especialment en l'habitatge protegit i en la població exclosa del mercat residencial, l'anàlisi del planejament i el potencial d'habitatges i del parc construït, així com l'anàlisi dels recursos organitzatius i econòmics del consistori. En segon lloc, ha d'incloure una part més proposicional en què es defineixin els objectius i les estratègies, amb la formulació de línies d'actuació diverses com per exemple urbanístiques, de gestió patrimonial, de promoció d'habitatge, de rehabilitació, de serveis d'habitatge a la població, de caràcter organitzatiu i de gestió, entre altres. Finalment, el document ha de concretar i establir el calendari de compromisos, actuacions i programes en matèria de sòl i habitatge per assolir els objectius proposats, especificant-ne els mecanismes de gestió, finançament, seguiment i avaluació per tal d'assegurar una correcta execució i desplegament del Pla.

Tanmateix, la tramitació administrativa d'aquest instrument està regulada a l'article 14 de la Llei, i exigeix que inclogui mecanismes de participació ciutadana així com un període d'exposició pública. Alhora, estableix que, si l'ajuntament en qüestió vol concertar polítiques d'habitatge amb la Generalitat, un cop aprovat el PLH pel ple, el consistori ha de comunicar l'acord i trametre'n un exemplar al Departament competent en matèria d'habitatge, el qual pot en requerir de manera motivada la modificació.

El període de vigència d'un PLH és de sis anys, tot i que existeix la possibilitat que es revisi abans d'haver transcorregut tot el termini en cas que s'aprovin noves lleis i normatives que afectin aspectes rellevants del document, que s'observin desviacions en les projeccions i necessitats d'habitatge realitzades o que s'acrediti de manera motivada que el document no és adequat per

determinar les propostes municipals en matèria d'habitatge.

Desplegament territorial dels PLH

La Diputació de Barcelona, a través de la Gerència de Serveis d'Habitatge, Urbanisme i Activitats (GSHUA), ha tingut un paper destacat, des de l'any 2004, de suport per a l'elaboració i redacció dels PLH, així com per al desplegament i posada en funcionament de les actuacions. En aquest sentit, ha elaborat una guia per a l'elaboració de PLH amb la definició dels continguts i la metodologia, i un catàleg d'instruments tècnics que serveixen de base per a la seva elaboració i de suport i orientació per als equips redactors.

La GSHUA ha gestionat fins al moment la redacció d'uns noranta plans a la província de Barcelona, dels quals una tercera part estan finalitzats. D'aquests, cinc estan adaptats a la Llei del dret a l'habitatge i 23 no ho estan, ja que es van finalitzar abans que entrés en vigor aquesta llei. Tot i així, uns vuit tenen el vistiplau del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i s'han acollit a la disposició transitòria vuitena de la Llei per tal de poder concertar polítiques d'habitatge amb la Generalitat.

La Diputació de Girona ha iniciat durant el 2008 el suport per a la redacció dels primers plans a la província, amb un primer conveni amb els municipis de Salt, Figueres, Arbúcies, Puigcerdà i Torroella de Montgrí, i preveu engegar-ne de nous el proper any.

Entretant, a les províncies de Tarragona i Lleida, les administracions locals han començat la redacció d'alguns PLH, com les de Reus i Lleida.

MBE

Més informació

www.diba.cat

PLANS URBANÍSTICS DE LLEVANT MAR I DE PONENT (GAVÀ) 109

L'objectiu de promoure dos plans urbanístics per absorbir els futurs creixements del municipi de Gavà coneguts com Pla de Ponent i Pla Llevant Mar, situats en estadis diferents de progrés i ubicats en dues àrees naturals de gran valor ecològic, enfronta diferents partits polítics i genera una activa reacció per part d'alguns grups civils i ecologistes.

L'Ajuntament de Gavà, municipi de la comarca del Baix Llobregat situat al sud del riu Llobregat sobre la costa del Mediterrani, amb una població de 45.190 habitants el 2008, feia anys que intentava desenvolupar dos plans urbanístics amb l'objectiu de crear nous barris en terrenys classificats pel Pla general metropolità (PGM) del 1975 com a urbanitzables. Aquests es coneixen amb el nom de Pla de Ponent [2006:138] i Pla de Llevant Mar Després d'un llarg període i d'estudiar diferents opcions, a començament del 2008 l'Ajuntament decideix concretar definitivament ambdós plans i posa en marxa les diferents etapes en què es troba cada un.

Els dos plans es desenvolupen en àmbits de gran importància ecològica: el primer, al nord del municipi, ubicat a l'últim corredor natural que uneix el delta del riu Llobregat i el massís del Garraf; i el segon en l'únic espai litoral del municipi que encara es troba en estat verge, entre les pinedes i les dunes del mar.

Aquesta ubicació estratègica en àmbits de valor ambiental era una de les principals preocupacions que ha portat entitats veïnals, ecològiques i diversos partits polítics a mobilitzar-se en contra del desenvolupament d'aquests dos plans urbanístics.

El Pla de Ponent

El Pla de Ponent, l'origen del qual data de l'any 2001, s'aprova definitivament[1] a mitjan any 2006, malgrat el continuat moviment d'oposició que va tenir lloc durant tot el procés administratiu d'aprovació, que inclou les protestes d'entitats ecologistes, veïnals i les dels partits polítics de l'oposició municipal. El Pla consistia en la creació de quatre nous barris al voltant del turó del Camalot i d'un gran nombre d'equipaments i també de quatre zones verdes que completarien la superfície de 200 ha delimitades per a l'actuació, incloent-hi la construcció de prop de 4.000 nous habitatges.

Vista del sector urbanitzable de Llevant Mar des de la platja. Foto Moisès Jordi

Durant el 2007, la conversió d'aquest espai natural en sòl urbà va continuar rebent una forta oposició per part d'un grup concret de veïns i entitats. Malgrat tot, però, el procés no va ser modificat, i el febrer del 2008 s'anunciava l'aprovació inicial del Projecte de reparcel·lació del pla parcial i de l'avantprojecte de les obres d'urbanització.

Dins de l'àmplia oferta d'equipaments que preveia el Pla, hi havia un grup que era considerat d'interès públic: un parc de bombers, un ambulatori, un poliesportiu municipal, un centre educatiu, una prefectura de la policia municipal i una estació de Renfe. Tots aquests equipaments eren inclosos en el Pla d'actuació municipal (PAM) per al període 2008-2011. Les autoritats municipals (compostes pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Iniciativa per Catalunya-Verds i Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA) pretenien desenvolupar dos d'aquests equipaments (el parc de bombers i l'ambulatori) de manera anticipada, és a dir, prèviament a l'aprovació definitiva, la qual cosa va dur les diferents veus contràries al Pla a acusar l'Ajuntament d'intentar emmascarar la destrucció del medi natural amb l'oferta d'equipaments necessaris per a la comunitat.

El mes d'abril, un nou espai a Internet, promogut per Greenpeace es feia ressò de les protestes (gràcies a la col·laboració de la plataforma NO al Pla de Ponent) i anunciava que el pla esmentat era una acció d'agressió i de destrucció del medi natural.

Les accions de les autoritats per evitar la controvèrsia no van fer més que animar les veus crítiques. Un exemple d'això va ser l'anunci que els pisos que es construirien serien ecològics i respectuosos amb el medi ambient perquè reutilitzarien l'aigua dels lavabos. Aquesta acció va ser titllada de ridícula per part dels agents contraris al Pla, sobretot si es comparava amb la destrucció de l'espai natural que segons creien comportaria la nova obra.

Vista del sector urbanitzable de Llevant Mar. Foto Moisès Jordi

D'altra banda, entre els partits polítics de l'oposició, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) incrementava la seva pressió a través dels processos judicials que havien estat iniciats a final de l'any 2006 i que buscaven aturar-ne l'avenç. No obstant això, a final del 2008 encara no hi havia hagut un desenllaç definitiu.

El Pla de Llevant Mar

Al sector oposat del municipi, a mitjan any 2008 el consistori municipal posa en marxa novament el desenvolupament del Pla de Llevant Mar, situat al nord de Gavà Mar, que havia estat parat l'any 2004 en espera d'uns informes que havia de fer la Direcció General d'Aviació Civil (DGAC), atès que el sector es troba a 2,5 km de les pistes de l'aeroport del Prat. Aquest pla consisteix en el desenvolupament urbanístic de l'últim espai litoral del municipi que encara es troba en estat verge.

Una vegada incloses les prescripcions sol·licitades l'any 2004, l'Ajuntament va preparar la presentació del projecte definitiu, el mes de juliol del 2008. El projecte pretenia la urbanització de més de 100 ha de terra, en les quals s'incloïen 237 habitatges (cap en règim de protecció), un hotel, 18.000 m^2 de sostre d'equipaments públics i 38.000 m^2 de zona verda.

El 14 de juliol se n'aconseguia en la junta de govern local la nova aprovació, amb el nom de Modificació del Programa d'actuació urbanística del sector Llevant Mar de Gavà (text rectificat), i a continuació es va fer arribar a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) perquè en fes l'aprovació definitiva. Aquesta situació va generar un sisme entre els diferents integrants del govern per la fèrria oposició presentada pels seus socis ICV-EUiA, que es van mostrar públicament contraris al pla aprovat.

El fet que el Pla no estigués previst al PAM 2008-2011, pactat entre els diferents socis de govern, va ser un dels principals arguments de l'oposició dins dels mateixos partits governants. A més, la portaveu del grup ICV-EUiA a Gavà, Emma Blanco, argumentava que la posició del sector tan pròxim a l'aeroport del Prat no era adequat per a la construcció d'habitatges, a més que significaria la destrucció d'un espai natural i de lleure de gran valor dins del municipi.

A final de juliol, ERC decidia prendre part en l'assumpte, i es va afegir a l'oposició formada per part dels integrants del govern local, que es concretava en l'intent per impugnar el projecte en la Comissió d'Urbanisme. Alhora, l'alcalde de Gavà, Joaquim Balsera (PSC), destacava que l'aprovació del projecte significava, simplement, la continuació d'un procés que datava dels anys noranta i en el qual l'Ajuntament actual no podia fer cap altra cosa que aprovar els drets adquirits pels propietaris a construir als seus terrenys.

El procés va continuar el seu curs natural, desencadenant múltiples actes de protesta i mobilització organitzats per diverses entitats, entre les quals Ecologistes en Acció o ERC. A final d'any ja es podia trobar a la pàgina web de la Immobiliària Vioca els projectes de les promocions immobiliàries del futur sector.

Malgrat l'oposició a tots dos processos, l'Ajuntament de Gavà continuava avançant a fi de concretar els diferents àmbits de creixement del municipi i en espera que l'any 2009 es poguessin començar algunes de les obres previstes.

MDD-RCV

Mes informació

pladeponent.blogspot.com
www.gavamar.com
www.salvemelcamalot.org

1 S'aproven definitivament la Modificació puntual del PGM i el pla parcial (PP) corresponent. L'aprovació inicial havia tingut lloc l'any 2002.

PLANS URBANÍSTICS RESIDENCIALS A REUS 110

Al municipi de Reus, l'Ajuntament vol promocionar la construcció d'habitatges en diversos sectors de la ciutat. Aquests sectors urbanístics tenen en comú dues característiques: que molts no estaven previstos ni com a urbanitzables ni com a residencials en el Pla general d'ordenació urbana del 1999 i que prop del 50% del parc total d'habitatge de cada un d'aquests serà protegit. Per resoldre la reclassificació, l'Ajuntament es veu obligat a modificar contínuament el PGOU, mentre que justifica que el nou parc residencial, en especial el protegit, és necessari perquè hi ha una part important de la població que busca habitatge i que per raó de preu no hi pot accedir.

Reus, la capital de la comarca del Baix Camp, forma part d'una de les àrees urbanes més dinàmiques de Catalunya. Com a vèrtex del triangle urbà tradicional que forma amb Tarragona (Tarragonès) i Valls (Alt Camp) manté el reconeixement com a capital comarcal i pol urbà, tot i que darrerament la projecció d'aquestes tres ciutats s'ha vist amplificada amb el desenvolupament urbà, industrial i turístic d'altres municipis, com és el cas de Vila-seca i de Salou (Tarragonès), que han enrobustit el pes d'aquesta àrea formada per l'empenta de les tres ciutats històriques i de les emergents.

L'any 1999, Reus va aprovar la revisió del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) on es va quantificar que el sòl urbà municipal encara podria acollir prop de 6.000 habitatges, mentre que prop d'11.000 es podrien ubicar en els nous sòls urbanitzables. L'any 2008, quan l'Ajuntament de Reus va fer la presentació de l'Àrea Residencial Estratègica (ARE) de la zona del passeig Nord, amb prop de 7.000 habitatges i un 50% de protegits, va assegurar que un 68% de les famílies reusenques que buscaven habitatge no podien accedir als de preu lliure per motius econòmics, i que entre el 2008 i el 2016 estimaven la demanda potencial local en 8.000 pisos protegits.

El fet és que, a més a més de l'ARE del passeig Nord, les transformacions a sectors residencials del passeig de la Misericòrdia al barri de Monestir (més de 200 habitatges), l'Hospitalera (100 habitatges) i Matet (180 habitatges), el sector del Roquís (més de 2.000 habitatges) o els solars de la fàbrica Borges van provocar malestar entre una part de la població reusenca, que va mostrar-se crítica amb l'actuació de l'Ajuntament.

L'any 2008, l'Ajuntament de Reus estava governat pel Partit dels Socialistes Catalunya (PSC), Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC)

Plans urbanístics qüestionats pels veïns

Les partides de l'Hospitalera i Matet, prop del passeig Nord, eren uns sectors classificats com a no urbanitzables pel PGOU. L'any 2007, l'Ajuntament va iniciar el procés per canviar-ne la classificació i considerar-los urbanitzables, fet que permetria la futura construcció de 100 habitatges a Hospitalera i 180 a Matet. La promoció aniria a càrrec de l'empresa municipal Gestió Urbanística Pública (GUPSA). L'any 2008, un grup de veïns que no estaven d'acord amb el canvi de classificació de les dues partides va fer públic que pensava denunciar al jutjat el projecte per urbanitzar aquests sectors. A parer d'ells, aquest projecte qualificava terrenys inundables com a sistema d'espais verds, alhora que consideraven que la cessió del 50% de l'habitatge com a protegit pugnava amb la legalitat vigent. Els veïns van dir que si prenien aquesta mesura era perquè creien que les al·legacions que havien presentat en els diferents moments d'exposició pública del projecte no havien obtingut cap resposta i que l'alcalde, Josep Miquel Pérez, encara no els havia rebut per escoltar les seves queixes.

El ple de l'Ajuntament del mes de novembre va aprovar una nova modificació del PGOU per tal de poder urbanitzar l'àrea coneguda com el Roquís, a l'oest de la ciutat. El nou sector, que partia d'una classificació de no urbanitzable i que amb la modificació seria residencial, tindrà una superfície de prop de 260.000 m^2, acollirà més de 2.000 habitatges, amb un 50% de protegits i una extensa zona verda de 32.000 m^2 que aprofitarà el curs del barranc del Roquís. La modificació no va rebre el suport del grup municipal de Convergència i Unió (CiU), ja que, segons el seu portaveu, Carles Pellicer, fóra millor començar a treballar en la redacció d'un nou pla urbanístic i deixar de modificar contínuament el PGOU.

Un altre sector que va aixecar polèmica entre alguns veïns va ser el sector que afectava l'antiga fàbrica Passarel·la Tèxtil, al barri de Monestirs. Segons la premsa, l'alcalde Pérez havia argumentat que la reclassificació del solar en sòl per a habitatge permetria que el propietari de la fàbrica pagués les indemnitzacions dels antics treballadors acomiadats feia uns anys quan vengués el solar a la immobiliària interessada a construir-hi pisos. El projecte preveia l'enderroc de la fàbrica i la construcció de cinc edificis de diferent alçada, tres dels quals amb nou plantes, la qual cosa permetria obtenir més de 200 habitatges, un 50% dels quals serien de protecció, i 300 places d'aparcament. Els veïns van expressar les seves queixes ja que no estaven d'acord amb els edificis de més alçada, volien intentar preservar l'edifici industrial per a equipaments i estudiar l'impacte dels aparcaments sobre la mobilitat d'un barri amb carrers estrets.

En aquest cas, els representants d'alguns dels partits polítics locals van interessar-se públicament per la queixa dels veïns. Ernest París, portaveu municipal d'ICV, va dir que tot i que ells havien votat a favor del projecte, en demanaria la revisió, ja que entenia els motius de descontentament dels veïns. Carles Pellicer (CiU) també va mostrar el seu acord amb els arguments esgrimits pels veïns, en especial pel que feia l'augment de densitat en un barri de baixa densitat. A més els veïns del barri de Monestirs van començar a recollir signatures contra el projecte urbanístic i quan van ser rebuts per l'alcalde Pérez el mes de setembre, van abandonar la reunió en el moment que es va negar a respondre les preguntes d'una de les veïnes.

El projecte de l'ARE del passeig Nord també va aixecar protestes. El mes de maig, els col·lectius de l'Esquerra Independentista del Camp (EIC), plataforma que agrupa diversos col·lectius del Baix Camp, el Tarragonès i el Priorat i que demana un canvi en la planificació territo-

rial, van convocar una caminada en contra en el marc de la campanya Gent del Camp! Aturem l'ofensiva del ciment.

Al novembre, alguns col·lectius d'esquerra com la Candidatura d'Unitat Popular de Reus (CUP) i EIC, i veïns afectats pels plans urbanístics, a més de tornar "a caminar" per protestar per l'ARE, s'estaven plantejant de crear una plataforma conjunta per lluitar contra la política urbanística de l'Ajuntament que, a parer seu, estava orientada a salvar als promotors immobiliaris de la crisi de l'HABITATGE [56]. Cal dir que la caminada del novembre va aplegar una setantena de persones.

Canvi de localització de l'empresa de fruits secs Borges

A final d'any, l'Ajuntament de Reus i l'empresa Borges van anunciar que havien signat un conveni urbanístic on l'Ajuntament es comprometia a requalificar com a residencial el solar que fins ara ocupava la fàbrica a la carretera de Salou, alhora que modificaria la classificació de no urbanitzable a urbanitzable dels terrenys que hauria d'ocupar la nova empresa prop del PARC TECNOLÒGIC DEL CAMP [128]. El regidor d'Urbanisme Jordi Bergadà no va poder precisar quants habitatges sortirien en els prop de 30.000 m^2 del solar ara industrial, però va dir que intentarien que el 50% del total tingués caràcter protegit, amb un repartiment igual entre protecció oficial i règim concertat.

ESR

PLANS URBANÍSTICS RESIDENCIALS A TERRASSA 111

Terrassa desenvolupa els plans urbanístics residencials proposats pel POUM. El 2008, la junta de govern de l'Ajuntament aprova la transformació del Vapor Sala i Badrinas i els plans parcials relacionats amb el cobriment de la riera de Palau. Així mateix, el Govern de la Generalitat, projecta l'àrea residencial estratègica de Porta Sud. Aquests plans permetran la construcció de més de 14.000 habitatges.

Terrassa, capital del Vallès Occidental, juntament amb Sabadell, té una població de 206.245 habitants, segons dades del padró del 2008, i una extensió de 74,65 km^2. És la ciutat amb més habitants del Vallès i una de les 25 primeres de l'estat. Durant l'últim decenni ha tingut un fort augment demogràfic, prop del 25%. Aquest creixement ha estat degut, en part, a l'arribada de residents d'altres ciutats de l'àrea metropolitana de Barcelona en busca d'habitatge assequible.

El 2003, Terrassa va aprovar el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM i PAUM de Terrassa [2003:107]). El POUM apostava per un model de ciutat mitjana amb un desenvolupament intensiu, i no extensiu. Proposava diversos sectors de creixement urbanístic estructurats en dos grans apartats: la requalificació interior i els creixements en extensió.

Requalificació interior

El POUM de Terrassa aposta per la consolidació de la ciutat existent, i actua en tres elements clau. En primer lloc, mitjançant plans de millora urbana, recupera part de l'important patrimoni industrial de Terrassa, com són el Vapor Sala i Badrinas, el Vapor Gran, el Vapor Cortès, l'antiga fàbrica AEG elèctric motors, Ca n'Anglada, Can Palet i Glòries Catalanes. Aquestes actuacions permeten generar noves àrees dinamitzadores on tenen lloc barreja d'usos i tipologies.

La segona gran operació és la reordenació del passeig de Ponent. Els diferents desviaments de la riera de Palau han generat una fractura en la ciutat. La proposta del Pla és cobrir la riera i generar un passeig arbrat de 6 km amb zones residencials i de noves activitats.

Finalment, el POUM tracta les actuacions en els carrers amples. Atès que l'estructura parcel·lària de la ciutat és molt estreta, el Pla defineix una estratègia d'agrupació de parcel·les que permet la localització de nous habitatges i activitats comercials i terciàries a les plantes baixes.

Urbanització del sector Can Colomer-Torrent Mitger. Foto Néstor Cabañas

Creixements en extensió

Inclou tres sectors situats al nord-oest de la ciutat, al voltant de la riera de Palau, i relacionats amb el seu cobriment i conversió en el passeig de Ponent. Es tracta de desenvolupaments en sòl urbanitzable, a on es preveu construir 12.000 habitatges, que suposen prop del 40% de l'oferta de nous habitatges que el POUM té calculat de construir per als pròxims deu anys. Dins aquest entorn s'han definit els sectors residencials de les Aymerigues, Can Marcet - Torrent Mitger i Can Colomer.

Àrea residencial estratègica de Porta Sud i Palau Judicial

El 2007, el Govern de la Generalitat va proposar el desenvolupament d'una àrea residencial estratègica (ARE) a Terrassa, situada al voltant del nou edifici judicial. El sector de 15,60 ha, inclou 1.164 habitatges dels quals 590 són habitatges amb protecció, segons dades de l'aprovació inicial, a més d'un nou centre d'assistència primària, una escola i la nova estació de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC).

Sectors en desenvolupament

Des de l'aprovació del POUM, l'Ajuntament de Terrassa ha desenvolupat gran part del planejament derivat dels sectors proposats.

Durant el 2008, la Junta de Govern de l'Ajuntament ha aprovat inicialment la transformació del Vapor Sala i Badrinas. Situat a l'extrem nord-oriental del municipi, al barri del segle XX, de 3,6 ha, hi inclourà 423 habitatges, dels quals 109 seran habitatges protegits. La zona també inclourà una escola i una central de recollida de residus pneumàtica, i proposa la conservació de les naus més representatives de l'antiga fàbrica. El projecte dissenya un gran passeig que dóna continuïtat per als vianants a l'àrea del Vapor Gran, la fàbrica Pont Aurell i Armengol, el Vapor Freixa fins a arribar a les Torres del segle XX.

D'altra banda, el cobriment de la riera de Palau es desenvolupa amb tres plans parcials, que permetran 11.942 nous habitatges. D'aquests tres plans, Can Colomer-Torrent Mitger es va aprovar definitivament el maig del 2008, les Aymerigues es va aprovar inicialment el febrer del 2008 i Can Marcet es va aprovar inicialment el setembre del 2008.

El sector de Can Colomer-Torrent Mitger (PLA PARCIAL CAN COLOMER [2005:134]) comprèn 47,48 ha i està previst construir-hi 4.490 habitatges, dels quals 976 seran de protecció pública. També es preveu una xarxa de recollida pneumàtica de residus, una central de deixalleries, dos equipament escolars i un d'esportiu.

El Pla parcial de les Aymerigues desenvolupa un sector residencial de 39,4 ha. El 67% del sòl és públic i es construiran 3.282 habitatges, dels quals, 1.641 seran de règim protegit. El Pla també preveu 12 equipaments, entre els quals el trasllat del camp de futbol de la Maurina, dues escoles de primària i un institut. Els promotors assumiran el cost de l'enllaç amb el Quart cinturó i un viaducte per al tren.

Finalment, el Pla parcial de Can Marcet, amb 6,7 ha, permetrà la construcció de 4.378 habitatges, dels quals 1.752 seran de protecció pública. El Pla inclou la construcció d'un espai polivalent, les ampliacions de l'IES Torre del Palau i l'escola Maria Galí. Es preveuen 9,7 ha per a zones verdes, es respectaran les zones boscoses actuals i es connectaran amb els itineraris de vianants del sector. També es conservaran les masies de Can Marcet i Can Boada.

Perspectives per al 2009

La crisi immobiliària (HABITATGE. CRISI [56]) ha alentit varies operacions urbanístiques del municipi, com ara l'AEG, però les immobiliàries no s'han fet enrere en el desenvolupament del sector residencial de Can Colomer-Torrent Mitger. Al setembre, es va col·locar la primera pedra dels treballs d'urbanització i es preveuen tres anys per fer-hi les obres. El president de la junta, Carles Termes, va demanar a l'Ajuntament "que ens ajudi a remar junts" en un moment de crisi econòmica.

A l'octubre l'Associació de Veïns de la Cogullada omplia la ciutat de pancartes en oposició a l'elevat nombre d'habitatges que proposava l'àrea residencial estratègica. Al novembre, l'Ajuntament reunia els veïns per tal de consensuar una al·legació a l'A-RE. La proposta de l'Ajuntament reduïa la densitat d'habitatges, canviava de lloc els equipament, mantenia tretze cases preexistents al Pla del Guitard, millorava el Parc de la Cogullada i demanava incloure la nova estació d'FGC (FERROCARRIL DE RODALIES. METRO DEL VALLÈS [47]).

Al mateix temps, Caixa Terrassa i el Gremi de la Construcció del Vallès van posar en marxa una campanya publicitària per tal d'impulsar la venda d'habitatges procedents d'impagaments de crèdits a promotors.

PPG

Més informació

www.terrassaenlamira.es
urbanismolacogullada.blogspot.com

POUM D'ALPICAT 112

El POUM d'Alpicat s'aprova provisionalment el gener del 2008, i especifica entre les seves principals característiques la previsió d'unir el nucli urbà amb les urbanitzacions del sud del municipi amb sòl residencial, així com la creació de nou sòl industrial i de serveis. El POUM preveu que el municipi gairebé tripliqui la seva població el 2020 i projecta la construcció d'un màxim de 3.038 nous habitatges en sòl urbanitzable.

Alpicat és un municipi del Segrià, situat al nord de la ciutat de Lleida. El terme ocupa uns 15,11 km², i limita al sud amb Lleida i al nord amb Torrefarrera. Bona part de l'espai urbanitzat es troba a la meitat sud del terme, molt ben comunicat per la futura autovia A-22 Lleida-Osca i la variant nord de l'autovia A-2, que avancen pràcticament pels límits sud-oest i sud-est, respectivament, del terme municipal. Des de final del segle passat, Alpicat ha experimentat un fort creixement urbanístic fruit del procés de suburbanització de la veïna ciutat de Lleida. En els darrers deu anys la població ha incrementat un 64%, arribant el 2008 als 5.900 habitants.

A part del nucli principal, dins el terme hi ha un bon nombre d'urbanitzacions (Buenos Aires, Canaima, els Àngels, Hostal del Lluc, la Cerdera, la Miranda, la Vinya, les Bruixes, Parc Central, Rafel, Reg Nou, Terra Baixa, Terraferma i Teuleria), situades en bona part entre el nucli urbà i la futura A-22.

La tramitació del POUM avança sense unanimitat

El planejament vigent a Alpicat el 2008 eren les normes subsidiàries publicades al *Diari Oficial de la Generalitat* (DOGC) el febrer de l'any 2000, que delimitaven una superfície de 164,87 ha de sòl urbà i 52,64 ha de sòl urbanitzable. Aquestes nomes subsidiàries preveien en sòl urbà dues unitats d'actuació (UA), quatre plans especials de reforma interior (PERI) i dos plans especials de millora urbana (PEMU). En sol apte per urbanitzar, les normes preveien tretze sectors per desenvolupar mitjançant plans parcials, dels quals sis ja disposaven, com a mínim, de les obres d'urbanització acabades.

En ple del 18 de març de 2005, l'Ajuntament va aprovar l'inici dels treballs de redacció del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM), que es varen encarregar als serveis tècnics municipals, tret de l'informe de sostenibilitat ambiental, que fou redactat per l'enginyer agrònom Ignasi Grau de l'empresa IGR EMAP SL.

La intenció del consistori era ordenar un creixement d'ús residencial compatible amb l'activitat comercial, de serveis i industrial dins un marc de sostenibilitat ambiental, amb la intenció de créixer per mitjà de l'expansió del nucli urbà i unint aquest nucli amb diverses urbanitzacions, a fi de crear un continu urbà.

El ple de l'Ajuntament d'Alpicat va aprovar el maig del 2005 les conclusions del Programa de participació ciutadana redactat per a l'elaboració del POUM. El 28 de novembre de 2005 el consistori va aprovar la documentació prèvia del POUM, constituïda pel plànol "Estudi previ d'ordenació". Se'n va acordar simultàniament l'exposició pública, que es va dur a terme durant el mes de gener del 2006.

El juny del 2006 es va aprovar inicialment el POUM d'Alpicat. L'edicte d'aprovació inicial va ser publicat al DOGC el 23 d'agost de 2006, data a partir de la qual es va obrir un termini de 45 dies per tal que les persones interessades poguessin examinar l'expedient i formular les al·legacions o reclamacions convenients a les oficines de l'Ajuntament. En aquest procés es van rebre disset al·legacions.

El març del 2007, després que el POUM patís modificacions un cop acabat el procés d'exposició pública, va tornar a passar pel ple municipal per a una segona aprovació inicial, però aquest cop el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) es va abstenir i la proposta, amb l'únic suport de Convergència i Unió (CiU), no va tirar endavant. Mercè Farran, portaveu socialista, va afirmar que era urgent la creació de més sòl industrial, però considerava sobredimensionada l'oferta de sòl residencial, pensada per a fins a 10.000 persones en els propers vint anys. El PSC també va motivar el seu vot en la manca de consens i la proximitat de les eleccions munici-

Entrada oest a Alpicat. Foto Moisès Jordi

pals. Els regidors del Grup Independent d'Alpicat-Entesa pel Progrés Municipal (GIALP-EPM) també es van abstenir, mentre que Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va votar en contra del projecte. Ambdues formacions van coincidir en la idea que el pla no solucionava adequadament serveis bàsics com ara la mobilitat, l'abastament d'aigua o el clavegueram.

El juny del 2007, amb la nova correlació de forces al consistori, el text modificat fou aprovat amb el vot favorable dels sis regidors de CiU, els tres del PSC i el del Partit Popular (PP), mentre que hi votaren en contra la regidora d'ERC i una regidora de GIALP-EPM (l'altre regidor d'aquesta formació es va abstenir). Es va obrir un nou termini d'exposició pública de 45 dies entre juliol i agost del 2007, en què es varen rebre 22 noves reclamacions.

El Pla territorial parcial de Ponent [2007:133] (PTPP), aprovat l'octubre del 2007, establia per a Alpicat un paper territorial de polaritat complementària respecte del nucli principal del seu sistema, la ciutat de Lleida, així com una estratègia de creixement mitjà. Segons aquest criteri, el PTPP fixava com a límit dins el seu horitzó temporal que la superfície de sòl a desenvolupar, tant en sòl urbanitzable com en sòl urbà pendent de desenvolupament, no havia de superar el 60% de la superfície del sòl consolidat fins a la seva aprovació.

Característiques del POUM

El POUM estava integrat per diversos documents: una memòria, els plànols d'informació i ordenació, les normes urbanístiques, l'informe medioambiental i un catàleg de construccions en sòl no urbanitzable. En les seves normes urbanístiques, el Pla preveia la seva pròpia revisió si en un termini de vuit anys el creixement consolidat era superior al 66 % del que s'havia previst o inferior al 33 %. També preveia la reserva per a habitatges de protecció pública del 20 % del sostre edificable per a ús residencial de nova implantació.

El POUM recull tres dels quatre PERI, el dos PEMU i cinc plans parcials de les normes subsidiàries vigents que no es varen arribar a desenvolupar. En sòl urbà, el document projectava cinc plans de millora urbana (PMU) que ocupaven en conjunt 9 ha. En sòl urbanitzable delimitat (SUD), es delimitaven catorze sectors a desenvolupar mitjançant plans parcials, que ocupaven 92,3 ha, fet que suposava un increment del 75% respecte de les anteriors normes.[1] Onze d'aquest sectors, que sumaven 74,1 ha, estaven destinats a ús residencial, i el altres tres es dedicaven a ús industrial i de serveis (amb una superfície global de 18,2 ha).

L'objectiu de les zones d'ús residencial 0 i 1, situades entre el nucli urbà i el complex Lúdic Park, era donar continuïtat a les àrees preexistents de sòl urbà, que en aquesta àrea tenien deficiències de connectivitat, amb pautes d'ocupació del sòl d'intensitat mitjana, també permetre una definició adequada del límit entre sòl urbà i sòl no urbanitzable, donar resposta al creixement residencial de la població a curt i mitjà termini i permetre l'obtenció dels sistemes generals d'equipament i zona verda previstos pel POUM. En el sector 1, a més a més, el pla parcial havia d'incloure el pla especial vigent per a la ubicació d'una llar residència en sòl no urbanitzable de la partida Reg Nou, aprovat definitivament en la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL) de 16 de maig de 2001, amb un sostre edificable d'uns 2.300 m^2 en planta baixa.

Els altres nou sectors residencials previstos al sud envoltaven l'actual nucli urbà, i el seu objectiu era ordenar el creixement residencial de la població en forma d'eixample.

El conjunt del sud, amb densitats d'ocupació d'entre 20 i 55 habitatges per hectàrea, preveia la construcció d'un màxim de 3.038 nous habitatges.

També es delimitava un gran zona de sòl urbanitzable no delimitat d'ús residencial, d'unes 15,5 ha, a tocar del complex Lúdic Park.

Aprovació provisional

El 30 de gener de 2008 l'Ajuntament d'Alpicat va aprovar de forma provisional el POUM només amb el vots favorables de CiU i PP. La resta de grups hi van votar en contra, tret d'un regidor del GIALP-EPM, que es va abstenir. L'alcalde, Pau Cabré, va valorar molt positivament el document, que preveia la creació d'un nou polígon industrial de 16 ha i sòl residencial que permetés el creixement del municipi fins al llindar de 15.000 habitants l'any 2020. Tant el PSC com GIALP justificaven el seu vot final negatiu perquè consideraven que no havien pogut participar com voldrien en el procés i que hi havia manca de consens. El portaveu del PSC, Josep Antoni Ortiz, va criticar la "falta d'ètica" de l'equip de govern en tirar endavant el projecte amb el suport d'un edil del PP que estava vinculat a una empresa immobiliària. El grups d'ERC i GIALP consideraven que el document no serviria per millorar la qualitat de vida dels ciutadans. Cristina Rodríguez, portaveu d'ERC, criticava el fet que el creixement residencial estigués excessivament vinculat a la unió del nucli urbà amb la zona del Lúdic Park i el nou polígon de serveis. També es mostrava preocupada pels problemes de mobilitat, d'abastament d'aigua i de sanejament que considerava que el POUM no atenia adequadament.

A final del 2008 el document estava pendent de rebre aprovació definitiva per part de la CTUL, que es preveia que es produiria durant el primer trimestre del 2009.

JRMR

Més informació

www.alpicat.cat

1 Calia tenir en compte, però, que en el nou POUM es van incorporar sis plans parcials previstos en les anteriors NN.SS i no desenvolupats, que totalitzaven unes 13 hectàrees.

POUM DE BLANES 113

L'Equip de govern format per CiU, PDB i PP, i els grups municipals del PSC i ERC aproven inicialment el POUM de Blanes. El Pla preveu un creixement moderat, el reforçament dels equipaments supramunicipals i la diversificació del sòl per a activitats econòmiques. Al novembre es tanca el període d'exposició pública. EUiA i la CUP al·leguen pel que consideren un creixement excessiu i l'elevada edificabilitat permesa en alguns sectors.

El municipi de Blanes se situa a l'extrem sud de les comarques gironines, concretament en una petita badia situada a l'abric de la Serralada Litoral i que al sud és escapçada pel delta de la Tordera. Al llarg del segle XX l'economia es diversifica gràcies a la implantació de l'empresa tèxtil SAFA i a l'eclosió del turisme de masses. Com a conseqüència, entre 1950 i 1975 la població passa de 7.000 habitants al llindar dels 20.000. La davallada de la indústria i la crisi del turisme de final dels anys setanta i principi dels vuitanta són compensats pel procés d'integració dins de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) i l'assumpció del rol de capital de la Selva marítima, fet que impulsa el desenvolupament dels serveis i de la construcció i activa una nova fase de creixement demogràfic. El 2009 Blanes se situa, amb 40.000 habitants, com a tercer municipi més gran de les comarques gironines i el principal de la Costa Brava.

L'estructura urbana de Blanes es compon d'un centre històric de dimensions considerables situat a l'esplanada de la badia homònima, i d'unes petites traces d'eixample que s'estenen cap als turons pròxims. En direcció al delta de la Tordera, hi ha la platja de s'Abanell, que dóna cabuda a una gran zona hotelera i de càmpings. A l'interior, i seguint els eixos radials que parteixen del centre urbà, hi ha una corona de barris perifèrics construïts durant el *desarrollismo* (Mas Enlaire, Mas Borinot, Valldolitg i Ca l'Aguidó). Les tres darreres dècades, nous eixamples d'habitatge plurifamiliar i unifamiliar en filera (Els Pavos, Can Borell i Mont Ferrant) han anat cosint aquests barris amb el centre urbà. Tanmateix, les cales del municipi i alguns turons interiors estan ocupats per urbanitzacions de tipologia ciutat jardí desagregades i amb carències importants de serveis. A escala territorial, Blanes articula un sistema urbà policèntric de més de 100.000 habitants que abraça els municipis de Lloret de Mar, Palafolls, Tordera i Malgrat de Mar.

Creixements d'alta densitat al sector de Can Borrell. Foto Juli Valdunciel

El 1981 l'Ajuntament aprovà un Pla general d'ordenació urbana (PGOU) que corregia les disfuncions heretades del franquisme. Tanmateix aquest preveia un creixement excessiu a la façana costanera, especialment en sectors com Pinya de Rosa i el Pinar. El 1989 es va fer una revisió del PGOU per modificar-ne alguns preceptes, però no fou fins a l'arribada del govern municipal tripartit, el 2003 (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC; Esquerra Unida i Alternativa-Verds, EUiA; i Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), quan s'impulsa la redacció d'un nou pla d'ordenació urbanística municipal (POUM). El nou projecte s'encarrega a un equip pluridisciplinari dirigit per l'arquitecte Esteve Corominas.

Objectius generals del POUM

Partint d'un estudi de la Generalitat per a la realització dels plans territorials parcials de Catalunya, el POUM preveia que el sistema Blanes-Lloret passaria, en l'escenari 2001-2026, de 56.000 a 90.000 habitants, això és, un creixement del 60%, una xifra molt superior a la mitjana selvatana (15%) i la catalana (20%). Aquesta expansió estaria vinculada a un increment dels llocs de treball en el sectors serveis i la construcció, i seria esperonada per la integració progressiva dins de la RMB. Al seu torn, la mobilitat obligada externa indicava la consolidació d'una rodalia urbana a l'entorn de Blanes constituïda pels municipis de Lloret de Mar, Tordera, Palafolls i Malgrat de Mar, àmbit on es donaven el 41% del total de desplaçaments obligats cap a fora del municipi.

Amb aquest escenari, l'equip redactor proposava una alternativa de creixement intermèdia basada en quatre objectius: enfortir el rol de capitalitat del municipi en l'àmbit dels serveis i els equipaments, combinar una expansió del teixit urbà moderada amb la renovació de la ciutat consolidada, impulsar la diversificació de l'economia en el camp industrial, comer-

cial i turístic, i garantir la protecció del medi ambient i el paisatge.

Proposta d'ordenació

En l'àmbit de l'estructura general del territori, el Pla preveia els dos grans projectes previstos en el PLA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORTS DE CATALUNYA 2006-2026 [2005:121] que afecten el municipi: d'una banda, el corredor únic de l'autovia A-2 (AUTOVIA A-2 A LA SELVA MARÍTIMA [2006:14]) i l'autopista C-32 entre el municipi de Palafolls i la zona del Vilar, a Blanes, i, a partir d'aquí, la bifurcació de l'A-2 cap al nord en direcció a Girona i la C-32 en direcció a Lloret de Mar; de l'altra, el desdoblament de la línia C-1 del FERROCARRIL DE RODALIES [2007: 66] entre Arenys de Mar i Blanes, i el seu perllongament fins a Lloret de Mar. Pel que fa a l'estructura viària interna del municipi, les principals propostes eren l'obertura d'una nova ronda a l'oest del nucli urbà que enllaçaria la carretera de Tordera (GI-600), l'estació de ferrocarril i l'avinguda Catalunya; la conversió en via urbana de la carretera d'accés a la Costa Brava (GI-682); i, per últim, l'aplicació de mesures per pacificar el trànsit rodat al centre urbà. Finalment, en l'àmbit de la mobilitat sostenible, es proposaven reserves de traces per a carrils segregats d'autobús en els accessos a la ciutat i la potenciació de la mobilitat pedestre i amb bicicleta mitjançant la creació de nous itineraris.

En l'àmbit del sistema d'espais lliures, el Pla plantejava una operació emblemàtica al centre urbà: la requalificació de Can Perpinyà, una finca ocupada per una masia dels anys quaranta del segle XX de 20.000 m², de zona residencial a espai lliure. Al seu torn, també es proposava la creació de dos grans parcs urbans: un parc lineal que uniria la zona dels Padrets, al centre històric, amb la zona del Racó Blau, al límit oest del nucli urbà; i un parc que enllaçaria la part no edificada de la muntanya de Sant Joan, a tocar del centre històric, amb els sectors forestals de l'est del municipi (muntanya de Santa Bàrbara i jardí botànic Mar i Murtra). Finalment, ambdós parcs enllaçarien amb els dos espais periurbans de més valor del municipi: el Parc Agrari de la Tordera, a l'oest, i el Paratge Natural d'Interès Nacional (PNIN) Pinya de Rosa (ESPAI D'INTERÈS NATURAL DE PINYA DE ROSA (BLANES-LLORET) [38]), a l'est, desclassificat d'urbanitzable, però a l'espera de la resolució del contenciós interposat pels seus propietaris contra la Generalitat.

Pel que fa als equipaments, el reforçament de la capitalitat passava per la previsió de nous equipaments supramunicipals en dues àrees: d'una banda, a la zona dels Pins es preveia el desenvolupament del complex lúdic i de serveis Portal de la Costa Brava (anteriorment denominat Illa de Blanes), encara pendent d'un projecte definitiu, i, a tocar d'aquest, un auditori i les noves dependències de l'Ajuntament; de l'altra, a la zona nord, a tocar del barri de Ca l'Aguidó, es preveia no només acabar la ciutat esportiva sinó ampliar-ne la superfície en més de 2 ha, i, just al costat, es reservava un sector de sòl urbanitzable no delimitat (SUND) de 13 ha per poder-hi construir un recinte firal i un centre d'estudis universitaris. Quant als equipaments locals, el Pla preveia que el creixement de la població faria necessària la construcció de dos centres d'educació infantil i primària (CEIP), un institut d'ensenyament secundari (IES) i un nou centre d'assistència primària (CAP) als sectors de sòl urbanitzable i quatre centres cívics, distribuïts per diversos punts de la ciutat.

Turó de Sant Joan i masia de can Perpinyà. Foto Juli Valdunciel

Pel que fa al desenvolupament residencial, al centre històric s'apostava pel manteniment del paisatge urbà mitjançant una retallada de l'edificabilitat permesa en alçada respecte al pla anterior. Paral·lelament, però, es fixaven diverses intervencions per acabar d'omplir els buits existents, entre les quals destacava el Pla de millora urbana (PMU) Paradís-avinguda Europa, el sector discontinu que permetria la fixació de gairebé tota l'edificabilitat de la finca can Perpinyà a l'avinguda Europa; i el Polígon d'Actuació (PA) Càmping la Sardana, que possibilitaria alliberar els terrenys de la carena dels Padrets per donar continuïtat al parc lineal de l'oest. Finalment, es fixaven nou sectors de sòl urbanitzable delimitat (SUD) residencials amb ordenació d'eixample de densitat mitjana-alta, concentrats a la zona nord de la carretera d'Accés a la Costa Brava, entre els barris de Ca l'Aguidó i Valldoritg, i a la zona del Racó Blau, a tocar del barri de la Plantera. Precisament, el nou SUD Racó Blau esdevenia un dels projectes més singulars i polèmics en la mesura que permetia la construcció d'un edifici singular de nou plantes pis a tocar de l'avinguda Catalunya per tal d'alliberar sòl per culminar el parc lineal de l'oest.

Pel que fa a les activitats econòmiques, el Pla delimitava dos sectors industrials en sòl urbà, els PMU Nylstar 2 i Rhodia Iberia, que permetrien la substitució de part de les instal·lacions obsoletes de l'antiga SAFA per noves empreses industrials, i un nou polígon d'industrial situat al nord-est del municipi, concebut com a extensió de la zona industrial actual. Quant a les activitats turístiques, es preveien diverses operacions a la zona de s'Abanell que tenien com a objectiu incentivar el desenvolupament de les activitats hoteleres atorgant-los una major edificabilitat que les zones residencials adjacents i s'apostava per legalitzar els càmpings de la zona de s'Abanell que no estiguessin en contradicció amb EL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER (PDUSC) [2005:128]. Finalment, en l'àmbit dels serveis es delimitaven dos PA per completar les activitats comercials i de ser-

veis existents a la carretera d'accés a la Costa Brava (GI-682), a l'entrada des de Lloret.

En total, les previsions del Pla suposaven una expansió del sòl urbanitzable de 132 ha, de les quals 94 ha serien d'ús residencial, 16 ha d'ús industrial, 6,5 ha d'activitats turístiques, 2,5 ha d'equipaments esportius i 13 ha de SUND. Pel que fa a l'habitatge, els nous sectors de sòl urbanitzable donarien cabuda a 4.939 habitatges, que sumats als 287 habitatges inclosos dins nous polígons en sòl urbà no consolidat sumarien un total de 5.226 habitatges, dels quals 1.660 (el 32%) serien de reserva per a protecció pública, a raó de 111.000 m² de sostre d'habitatge de protecció oficial (HPO) i 55.304 m² de sostre d'habitatge concertat. Es preveia que aquest volum d'habitatge suposaria un increment de població de 14.217 habitants.

Aprovació inicial i període d'exposició pública

A final de juliol es va aprovar inicialment el POUM amb els vots favorables de CiU –que ostentava l'alcaldia en minoria formant equip amb el Partit Democràtic de Blanes (PDB) i el Partit Popular (PP) que també hi van votar a favor–, el PSC, el segon grup al consistori, i ERC. El grup municipal d'EUiA es va abstenir en considerar que havia rebut la documentació del Pla amb retard. Els dos grups majoritaris, CiU i PSC, van coincidir a afirmar que el nou POUM plantejava un escenari de creixement moderat, centrat a consolidar la trama urbana, i que l'objectiu no era créixer sinó dotar de més serveis la població i regularitzar les densitats urbanes.

El 15 de setembre es va obrir el període d'exposició pública del POUM. Paral·lelament, el grup municipal d'EUiA va iniciar una ronda de contactes per tractar el document amb l'equip de govern. El seu portaveu, Joan Salmeron, va criticar que el creixement proposat pel Pla suposaria un dèficit d'infraestructures i serveis, va mostrar la seva disconformitat amb el fet que es permetés aixecar un edifici singular de nou plantes a la zona de l'avinguda Catalunya i que es legalitzessin els càmpings ubicats entre s'Abanell, recordant que el consistori tenia cinc contenciosos oberts contra aquestes activitats. Al seu torn, la Candidatura d'Unitat Popular (CUP), recentment constituïda, va convocar un punt de trobada amb la població per debatre sobre el Pla i va criticar el fet que els horaris d'exposició pública (només els matins dels dies laborables) no s'adaptessin als horaris laborals dels ciutadans.

A mitjan novembre es va tancar el període d'exposició pública amb un total de 200 al·legacions. En destacaven les 17 del grup municipal d'EUiA, que demanava destinar a activitats hoteleres tota la zona turística delimitada i denunciava que es legalitzessin els càmpings de la zona s'Abanell. Al seu torn, la CUP va presentar 4 al·legacions que sol·licitaven més mesures per afavorir l'habitatge social i rebaixar la intensitat del creixement als nous sectors destinats a activitats turístiques, al·legant que els volums proposats contradeien els principis de protecció mediambiental i paisatgística del POUM. Finalment, ambdues formacions van coincidir a denunciar que el creixement de Blanes havia estat excessiu els darrers anys i que el nou POUM seguia en la línia de fomentar aquesta dinàmica.

Un cop acabada l'exposició pública l'Ajuntament va obrir un termini de dos mesos per valorar les al·legacions i aprovar provisionalment el POUM. La previsió era que durant el 2009 el POUM passés per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) per a la seva aprovació definitiva i que entrés en vigor a final del mateix any.

JVC

Més informació

www.blanes.net

114 POUM DE CALAFELL

El juliol del 2008, el ple de l'Ajuntament de Calafell aprova l'Avantprojecte de POUM per a aquest municipi. Emparats per aquesta aprovació, el consistori suspèn per un any la tramitació d'aquells plans urbanístics sense iniciar o en estat molt incipient per tal que els nous projectes de creixement urbà s'ajustin als objectius del nou POUM. Aquesta decisió afecta els projectes urbanístics residencials de l'empresa Gaudir, que no pot continuar la tramitació dels tres plans parcials inclosos en un conveni urbanístic que s'havia signat amb el consistori anterior i que, segons un dictamen de la Comissió Jurídica Assessora, incompleix la legalitat urbanística vigent.

Calafell (Baix Penedès) és un municipi costaner que té la seva població distribuïda en tres nuclis urbans: Calafell, Segur de Calafell i la Platja de Calafell. La platja, bones comunicacions i proximitat a l'àrea urbana de Barcelona el van transformar en un lloc d'estiueig que, els darrers anys, ha vist com s'hi incrementava la població resident (23.000 habitants el 2008) gràcies al parc d'habitatges vacants i de segona residència i als preus relativament assequibles.

El consistori, amb un equip de govern format per Convergència i Unió (CiU) i Agrupació Democràtica Municipal de Catalunya (ADMC), va signar el 2006 un conveni amb el grup immobiliari Gaudir per impulsar tres sectors residencials delimitats al Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de l'any 1989 (PLANS URBANÍSTICS A CALAFELL [2007:144]). Els tres sectors (C, de la Casa Nova; E, del Mirador, i K, Mas Mel) estaven a la zona de Segur i sumaven gairebé uns 1.400 nous habitatges. La signatura d'aquest conveni va ser qüestionada pels grups de l'oposició (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC; Esquerra Republicana de Catalunya, ERC i Partit Popular, PP), que van expressar públicament el dubte que tenien sobre la seva validesa, i, en associació amb algunes entitats locals, es van constituir en la Plataforma contra l'Especulació amb l'objectiu d'engegar accions de protesta.

El maig del 2007 les eleccions municipals van suposar un canvi, ja que PSC, ADMC i ERC van acordar un pacte per poder governar. En relació amb els temes urbanístics, el 27 de desembre el ple de l'Ajuntament va acordar iniciar la redacció d'un pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) que substituís el PGOU vigent i obrir un expedient per revisar d'ofici el conveni urbanístic signat amb Gaudir per tal de determinar-ne la legalitat.

L'avanç de POUM

La nova figura de planejament general que haurà de regir el creixement de Calafell va ser encarregada als arquitectes Ricard Pié i Josep M. Vilanova, de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC). El document de medi ambient i paisatge ha estat redactat per (AZ), Estudis i projectes de medi ambient i paisatge; el de mobilitat i xarxes, per la consultoria Egi; els estudis de demografia, habitatge i equipaments, per l'Institut d'Estudis Regionals, Urbans i Metropolitans de Barcelona (IERMB) i el procés de participació ciutadana l'ha gestionat ALG, Advanced Logistic Group. L'elaboració de la proposta ha estat seguida pel Consell Assessor Urbanístic de Calafell, òrgan de participació i decisió format en major pes per representants de la societat civil més que per polítics.

L'objectiu fonamental de la proposta de planejament és estructurar el creixement urbà de manera que es doni continuïtat als tres nuclis del municipi i així frenar l'extensió de les noves construccions. Per aconseguir aquest objectiu es preveuen sis línies d'actuació: consolidar les zones de baixa densitat; estructurar l'espai públic amb xarxes de carrers, d'equipaments i d'espais lliures (per exemple, amb la construcció d'un gran equipament esportiu entre Segur i Calafell); descobrir i donar valor al paisatge i el patrimoni històric, com per exemple reforçar el valor del castell de Santa Creu; organitzar la xarxa viària, amb la segregació d'itineraris per a bicicletes, vianants i transport públic; integrar les infraestructures de gran capacitat dins el perfil de la ciutat amb actuacions per donar caràcter urbà a la carretera C-31, i convertir el passeig marítim en l'element vertebrador i integrador de la ciutat.

El mes de juliol, el ple de l'Ajuntament va aprovar inicialment l'Avanç de POUM en sessió extraordinària amb el vot favorable del PSC, ADMC, ERC i el PP. Aquesta aprovació va permetre obrir el procés d'exposició i participació pública a partir del setembre i es treballava amb la previsió de poder votar l'aprovació inicial la primavera del 2009 perquè fos vigent a partir del 2010.

L'aprovació de l'Avanç de POUM va comportar que, al setembre, el ple de l'Ajuntament aprovés la suspensió de la tramitació de plans urbanístics i de plans aprovats pendents de ser iniciats encara per un període d'un any. El regidor de Territori, Ramon Ferré, va dir que aquesta mesura afectaria dotze sectors, entre els quals hi havia els tres que volia impulsar l'empresa Gaudir i va afegir que l'equip de govern volia evitar la tramitació d'expedients que poguessin estar en contradicció amb la filosofia i objectius de contenció i sostenibilitat del nou POUM, excepte en el cas de l'àrea residencial estratègica (ARE) de Barquera, amb 300 nous habitatges i proposada per la Generalitat.

Gaudir protesta per les decisions de l'Ajuntament

El canvi de govern municipal va comportar que les decisions urbanístiques del nou consistori afectessin els projectes de la immobiliària Gaudir. L'empresa va emprendre diverses accions contra les decisions de l'Ajuntament per tal d'intentar continuar amb la tramitació dels tres projectes urbanístics: al gener va presentar tres contenciosos davant del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) per incompliment del conveni urbanístic; al març, va interposar una demanda de responsabilitat patrimonial i reclamació de danys i perjudicis econòmics valorats en 5,5 MEUR per paralització sense justificació del conveni, fet que va ser rebatut per Ramon Ferré, que va dir que el 29 de febrer l'Ajuntament havia notificat a l'empresa que la Junta de Govern municipal havia acordat la suspensió de la tramitació del conveni urbanístic

Per la seva banda, l'alcalde, Jordi Sánchez (PSC), va dir que lloava que l'empresa defensés els seus interessos i va afegir que en les reunions que havia tingut amb la directora general, M. Carmen Escribà de Romaní, els havia demanat temps per encaixar els projectes de Gaudir en el nou planejament general.

A l'octubre, l'equip de govern va declarar la nul·litat de tots els acords signats entre l'Ajuntament i Gaudir fins a la data. Aquesta decisió va ser aprovada pels tres grups que formaven l'equip municipal, el vot en contra de CiU i l'abstenció del PP. La decisió es va fonamentar en un dictamen de la Comissió Jurídica Assessora de la Generalitat, òrgan que informa preceptivament sobre la validesa dels convenis urbanístics. En aquest cas, la Comissió reconeixia que els motius aportats per l'Ajuntament eren prou vàlids per suspendre el conveni, ja que vulneraven la legalitat urbanística vigent. Aquests motius eren tres: que les reserves d'habitatge protegit eren inferiors a les establertes per la llei; que s'atorgaven aprofitaments urbanístics a Gaudir que correspondrien a l'Ajuntament, i que se substituïen les cessions obligatòries de terrenys per diners en metàl·lic destinats a la construcció de centres cívics en comptes d'invertir-los en habitatge, tal com estableix l'ordenament jurídic.

En el debat que hi va haver abans de la votació sobre la nul·litat dels acords, el representant de CiU i exalcalde de Calafell, Joan Olivella, va manifestar que quan el seu partit i ADMC van signar el conveni urbanístic ho van fer convençuts que les contraprestacions que oferia Gaudir a canvi de construir un nombre més elevat d'habitatges que els previstos en el planejament eren beneficioses per al municipi. Aquestes contraprestacions es concretaven en equipaments (un terreny per a l'institut, un col·lector d'aigües) i millores, com un camí de comunicació entre les urbanitzacions, valorades en 3,5 MEUR. A més, Olivella va defensar que, en aquell cas, no s'havia fet cap requalificació de sòl, cosa que sí que havia passat amb l'ARE de Barquera, delimitada en un sòl que, segons el pla general vigent, era industrial.

Després d'aquesta decisió, Escribà de Romaní va anunciar que la seva empresa interposaria un nou contenciós contra l'Ajuntament i va posar en dubte la validesa del dictamen de la Comissió Jurídica per anul·lar el conveni.

El mes d'octubre, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) va acordar no continuar la tramitació dels tres projectes urbanístics inclosos en el conveni amb Gaudir per tal que fos l'Ajuntament qui decidís sobre l'evolució futura dels tres sectors residencials.

En relació amb la tramitació del POUM, a final d'any, l'Àrea de Territori de l'Ajuntament va dir que s'havien rebut 85 escrits de suggeriments que serien analitzats pel Consell Assessor Urbanístic i que se n'estudiaria la possible incorporació al document, l'aprovació inicial del qual es preveia per a l'any 2009.

ESR

Més informació

www.calafell.org/territori/poum

115 POUM DE CASSÀ DE LA SELVA

L'Ajuntament de Cassà de la Selva aprova provisionalment el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) el 18 de desembre de 2008. El Pla preveu 5.305 nous habitatges, amb un sostre edificable de 554.651 m2 que permetrien un increment de població fins als 13.000 habitants l'any 2015. Aquest nou pla dóna com a vàlid el model territorial i urbà establert en el planejament anterior, les Normes subsidiàries de planejament (NNSS) del 1989, i revisa algunes qüestions matisades i tornades a formular des de la perspectiva actual.

Cassà de la Selva se situa a la comarca del Gironès, uns 10 km al sud de la ciutat de Girona i a una distància curta de la línia del litoral. Cassà té un terme municipal considerablement extens amb 45 km², el quart en extensió dins de la seva comarca. Aquesta extensió atorga un caràcter relativament rural al municipi, amb una superfície urbanitzada inferior al 10% del total del terme.

La vila se situa a una distància curta d'un potent eix infraestructural nord-sud, que és de primer ordre dins de l'estructura territorial catalana. Es tracta d'una franja d'infraestructures on s'insereixen, d'una forma paral·lela, la carretera N-II, l'autopista AP-7, una doble línia de ferrocarril, L'EIX TRANSVERSAL C-25 [2006:27], la futura línia del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) BARCELONA-FRANÇA [46], i on s'ubica també L'AEROPORT DE GIRONA-COSTA BRAVA (VILOBÍ D'ONYAR) [2007:6].

Les Normes subsidiàries de planejament (NNSS) aprovades l'any 1989 i redactades per l'arquitecte Pere Solà Busquets suposaven un marc de planejament més centrat a promoure un ús racional del sòl, incidint sobre la millora i el rebliment dels teixits existents i estructurant de manera més interna el nucli urbà mateix. La redacció dels documents de l'Auditoria Ambiental i del Pla d'acció local sostenible (PALS.), començada a final dels anys noranta, la modificació de les Normes subsidiàries a l'àmbit del sòl no urbanitzable aprovada l'any 2003 i la necessitat d'adaptar-se a la legislació vigent feien necessària la revisió del document.

Una quinzena d'anys després de la seva aprovació, es considerava que els objectius generals de les Normes subsidiàries s'havien complert, malgrat que el lent ritme de creixement urbanístic dels anys noranta havia comportat que la major part de les infraestructures, dotacions i àmbits de creixement residencial, encara estiguessin pendents de desenvolupar-se. Així, l'Ajuntament de Cassà de la Selva, en la sessió del 5 de juliol de 2004, va acordar la convocatòria d'un concurs públic per a l'adjudicació del contracte de redacció del POUM.

Els vuit principis del POUM

Com a punt de partida el POUM estableix vuit principis que guien les seves determinacions:

1. La protecció i qualificació eficient del territori no urbanitzat, que segueix representant més del 90% del municipi

2. El manteniment del caràcter urbà i cohesionador de la vila, que conserva i incrementa el grau de cohesió i la complexitat de la població actual.

3. La proposta de creixement moderat que respongui a les noves dinàmiques demogràfiques, sense perdre els valors i el caràcter propi dels nuclis urbans.

4. La definició d'una xarxa complexa de l'espai cívic urbà, que busca i defineix les relacions òptimes entre algunes vies i la localització, respecte d'aquestes, dels espais lliures i els equipaments.

5. L'articulació millorada del sistema viari com a esquelet de la mobilitat local

6. La consolidació del sòl residencial existent dins de la trama urbana actual, a fi de transformar i reordenar alguns sector interns que generin una major densitat i cohesió, sense que això suposi un increment de consum de sòl.

7. La redefinició dels límits de Cassà amb el seu entorn natural, donant protagonisme als elements naturals, tant si són la línia forestal de les Gavarres, com les rieres de la Plana o algunes traces agrícoles.

8. La potenciació de la vitalització del nucli antic com a centre de referència, reforçant-ne el caràcter residencial i promo-

Vista de Cassà de la Selva des dels primers contraforts de les Gavarres. Foto Moisès Jordi

		NNSS 1989 ha	%	POUM 2008 ha	%
Terme municipal					
Sòl urbà	**Total**	148,6	3,3	229,5	5,1
	Consolidat	109,3	73,6	198,2	86,3
	No consolidat	39,3	26,4	31,3	13,7
Sòl urbanitzable delimitat		96,4	2,1	60,0	1,3
Sòl urbanitzable no delimitat				100,0	2,2
Sòl no urbanitzable		4275,0	94,6	4130,5	91,4

	TOTAL HABITATGES		RENDA LLIURE		PROTECCIÓ OFICIAL (règim general i especial)		PROTECCIÓ OFICIAL (CONCERTAT)	
	Unitats	Sostre residencial (m^2)	Unitats	Sostre residencial (m^2)	Unitats	Sostre residencial (m^2)	Unitats	Sostre residencial (m^2)
Plans de millora urbana	1187	139680	662	97776	350	27936	175	13968
Polígons d'actuació urbanística	68	11506	68	11506	0	0	0	0
Sectors urbanitzables delimitats	4050	403465	2871	307707	820	67001	359	28757
Sectors urbanitzables no delimitats	5305	554651	3601	416989	1170	94937	534	42725
TOTALS								

vent l'establiment de noves activitats comercials, d'equipament i de serveis.

Escenaris de creixement i projeccions de població i habitatge

En el moment d'inciar-se el nou POUM l'any 2004 la població de Cassà de la Selva era de 8.572 habitants. Segons les projeccions de població, l'escenari projectat més probable situa el municipi de Cassà de la Selva en un potencial de 13.000 persones l'any 2015.

Per donar cabuda a aquest increment de població el POUM preveu, respecte al planejament anterior, el reajustament i l'increment del sòl urbà, l'augment del sòl urbanitzable i també una lleugera disminució del 3% del sòl no urbanitzable.

Pel que fa als habitatges, en sòl urbà es preveuen 1.187 habitatges que resulten de la consolidació dels 23 sectors de plans de millora urbana (PMU) previstos, als quals s'han d'afegir 64 habitatges d'un polígon d'actuació urbanística (PAU).

En sòl urbanitzable es preveuen 1.309 habitatges en 12 sectors de sòl urbanitzable delimitat (SUD) i 2.741 habitatges en 8 sectors de sòl urbanitzable no delimitat (SUND).

Tal com es descriu en el quadre següent, les previsions totals deixen un parc d'edificació potencial de 5.305 habitatges, dels quals 3.603 són de renda lliure, 1.170 de règim de protecció general i especial i 534 de concertats.

Pel que fa als usos, la majoria dels sectors proposats tenen una clara vocació residencial. Així, dels 24 sectors en sòl urbà (PMU i PAU), només 3 tenen ús industrial, i un altre ús mixt. Dels 12 SUD, se'n proposen 3 amb ús industrial, mentre que dels 8 SUND se'n preveu un d'ús industrial, dos d'ús mixt i dos més d'ús residencial amb acceptació de l'ús comercial.

En relació amb les densitats, el ventall és força variat, i se situa entre les altes densitats d'alguns sectors en sòl urbà que fins i tot arriben als 196 habitatges per hectàrea o d'altres en sòl urbanitzable de molt baixa densitat (15 hab./h.) i destinats a barris d'habitatges unifamiliars aïllats.

De manera general el POUM proposa densitats mitjanes al voltant dels 80 hab./ha per als sectors urbans, d'entre 40 i 50 hab./ha per als sectors urbanitzables delimitats i de 35 hab./ha per als sectors urbanitzables no delimitats.

Tractament del sòl no urbanitzable

L'espai no urbanitzat del municipi de Cassà suposa més del 90% del sòl com a àmbit protegit i sotmès, per tant, a la categoria de sòl no urbanitzable. El POUM considera que el sòl no urbanitzable de Cassà de la Selva reuneix prou valors naturals, paisatgístics o agrícoles perquè hagi de ser considerat, en conjunt, com un sòl de protecció, amb una categorització específica d'acord amb els objectius que es defineixen per a cada zona.

La protecció de les diferents àrees ha de contribuir d'una manera fonamental a la conservació del paisatge i de la seva identitat, la identitat d'un marc paisatgístic on no es pot obviar la presència d'espècies de flora peculiars, de prats de dall i de rouredes, d'alguns exemplars arboris de gran valor, d'algunes fonts, del patrimoni construït que conformen algunes masies, així com de restes diverses que són excel·lents mostres de patrimoni arqueològic i arquitectònic.

Amb aquest objectiu, dins del sòl no urbanitzable s'hi defineixen les quatre zones normatives següents que responen a la singularitat del seu paisatge:

La difícil tramitació del POUM

El POUM va ser aprovat inicialment el 25 de maig de 2006. L'aprovació provisional es va produir l'1 de febrer de 2007. La Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) en la sessió del dia 30 de maig de 2007 adoptà la resolució de retornar a l'Ajuntament l'expedient del Pla per tal de que el ple de la Corporació convalidés l'acord d'aprovació provisional i elaborés un text refós de la documentació que incorporés tot el seguit de prescripcions que imposava. El document s'ha de verificar pel mateix òrgan.

El 5 d'abril de 2008 hi va haver una moció de censura contra l'equip de govern de

Convergència i Unió (CiU) que des de les eleccions del 2007 governava en minoria. A partir d'aquesta data ERC (Esquerra Republicana de Catalunya), PSC (Partit dels Socialistes de Catalunya) i l'Alternativa van constituir el nou equip de govern. Un dels principals motius per aquesta moció de censura va ser la discrepància respecte a la zona sud del municipi, classificada pel POUM com a sòl urbanitzable delimitat i que el nou equip de govern considerava que havia de ser sòl urbanitzable no delimitat, per tal de fer un creixement més sostingut del poble. Altres aspectes que van decantar la moció van ser els pressupostos i alguns projectes que representaven inversions importants, com la piscina coberta.

Per aquests motius el POUM es va tornar a aprovar inicialment el 3 de juliol de 2008 amb el vot dels 13 regidors de l'Ajuntament. El nou document incorpora principalment dues variacions respecte a l'anterior document.

El primer canvi consistia en la classificació del que fins ara era sòl urbà delimitat com a no delimitat. L'altra modificació consistia a canviar el sistema de gestió de 8 dels 21 PMU previstos al POUM, que passaven de tenir un sistema d'actuació per compensació, d'iniciativa privada, a ser per cooperació, és a dir, d'iniciativa pública.

Un cop resoltes les al·legacions al nou document, de les quals no se'n va acceptar cap, tal com explicava el regidor d'urbanisme David Vila, el 18 desembre de 2008 el ple de l'Ajuntament va tornar a aprovar provisionalment el document, últim pas previ a l'aprovació definitiva per part de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona.

OCG-CSA

POUM DE CASTELLÓ D'EMPÚRIES 116

Un nou equip de govern format per ERC, EPM, PP i una regidora transfuga del PSC reprèn la redacció i tramitació del POUM a començament d'any. S'introdueixen nous canvis en el Pla, i a l'abril s'inicia un procés participatiu per a difondre'n el contingut i les modificacions. El 10 de desembre s'aprova en ple extraordinari l'avanç del nou POUM que redueix considerablement el creixement urbanístic. Tanmateix, alguns dels canvis susciten la desconfiança de l'oposició que denuncia que beneficien als regidors del govern municipal. La polèmica posa nous entrebancs a la tramitació del Pla que al final de l'any encara resta pendent d'una nova aprovació inicial.

Antecedents | 2005: 164; 2006: 158; 2007: 163

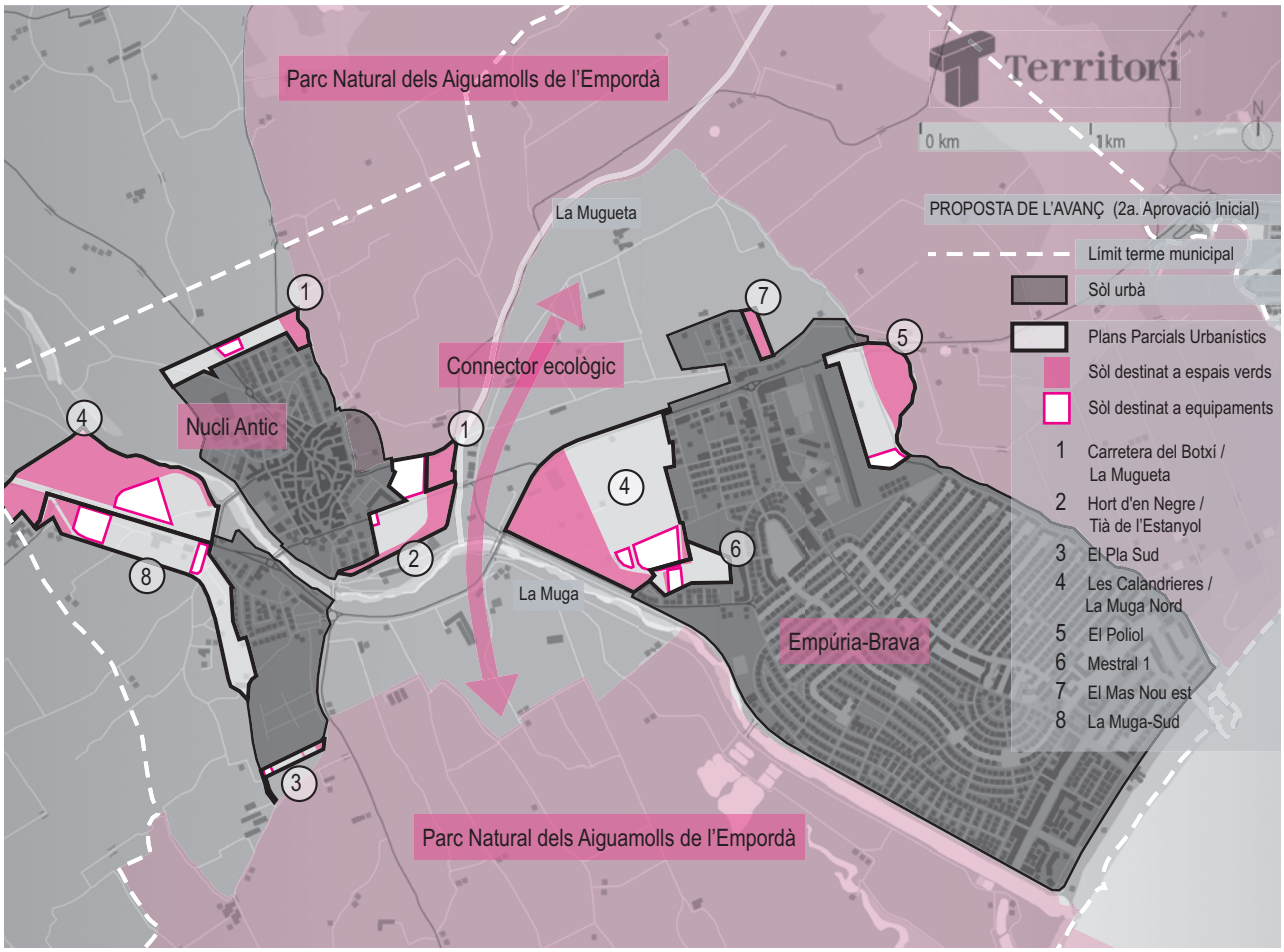
Castelló d'Empúries, a la comarca de l'Alt Empordà, està format per dos nuclis urbans situats al marge esquerre del riu la Muga i separats per la riera de la Mugueta i la carretera C-260. El 66% del municipi forma part del Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà [84] (PNAE) cosa que, sumada als 7 km de línia de costa, hi ha afavorit el desenvolupament del turisme.

L'aprovació inicial del POUM

L'any 2005 es va iniciar la revisió del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de Castelló d'Empúries i el mateix any se'n va presentar l'avantprojecte. El projecte va generar un moviment ecologista, polític i veïnal contrari a causa de la previsió de creixement urbanístic i a causa, també, de la construcció d'una llacuna d'aigua salada que amenaçava la qualitat dels aqüífers del delta dels rius Fluvià i Muga. El Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) es va aprovar inicialment el 8 de maig de 2006 amb modificacions com ara reduir la llacuna, limitar la navegabilitat dels canals i traslladar algunes zones edificables. Tanmateix, els habitatges previstos a l'avantprojecte es van incrementar. Les mobilitzacions contràries van persistir fins a reobrir un nou procés de participació pública. Paral·lelament, el 3 d'octubre de 2006 es va aprovar definitivament el Pla director territorial de l'Empordà [2006:120] (PDTE) que limitava el creixement urbanístic al municipi.

A començament del 2007, l'Ajuntament va rebre un informe del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) que manifestava que el Pla no s'ajustava al PDTE i que comportava un risc de fragmentació ecològica i de salinització d'aqüífers del PNAE.

El 13 de març de 2007 es va aprovar el text refós del POUM, resultat del consens amb els veïns i de la consideració d'informes



dels departaments, que eliminava l'ampliació dels canals navegables i la llacuna d'aigua salada, i en limitava, també, el creixement residencial i industrial. Al maig el POUM va obtenir l'informe favorable del DMAH i se'n va deixar l'aprovació provisional per després de les eleccions.

L'evolució del POUM amb un nou govern local

Les eleccions del 27 de maig de 2007 van determinar un gir polític amb l'entrada al govern del quadripartit format per Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), Entesa de Progrés Municipal (EPM), Partit Popular (PP) i la regidora tránsfuga del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Maria Dolores del Fresno. Aquest equip va introduir nous canvis al POUM, i l'abril del 2008 va iniciar un procés participatiu amb l'objectiu de difondre el Pla i les modificacions al Pla. El procés va consistir a informar sobre el contingut als grups de l'oposició (Convergència i Unió –CiU– i PSC) i a convocar reunions per barris amb entitats i associacions de veïns. També es van repartir 15.000 tríptics informatius en cinc idiomes. A partir d'aquestes reunions es pretenia adaptar la proposta del POUM al consens i iniciar una segona exposició pública que havia de conduir a una nova aprovació inicial, tal com s'havien compromès els socis de govern en els respectius programes electorals.

El retard en la tramitació del Pla, que ja s'havia allargat durant gairebé tres anys, va obligar a prorrogar el contracte amb l'empresa consultora tècnica, Interland, a fi d'incorporar els aspectes que no s'havien considerat en l'anterior proposta de Pla. D'altra banda, l'elaboració dels diferents plans directors de la gestió de recursos del POUM es va encarregar als serveis tècnics de l'Ajuntament.

El 10 de desembre es va aprovar en ple extraordinari l'avanç del nou POUM. Les modificacions introduïdes respecte del Pla aprovat inicialment el 2006 suposaven la reducció de 8.907 m² d'equipaments i la desaparició de 1.360 habitatges, mentre que el sòl no urbanitzable s'incrementava en 437.400 m².

Qualificació de sòl	POUM aprovat inicialment 8/05/06	Avanç de POUM aprovat 10/12/08
Sòl urbà (m2)	6.285.500	6.285.500
Sòl urbanitzable (m2)	2.267.000	1.820.960
Sòl no urbanitzable (m2)	33.259.800	33.697.200

El creixement residencial projectat pretenia completar el teixit existent i crear fronts d'acabament urbà. S'articulava en vuit plans de millora urbana (PMU) i sis plans parcials urbanístics (PPU) que preveien 300 i 2.481 habitatges de nova construcció, respectivament. Es limitava la urbanització del controvertit PPU de l'Hort d'en Negre/Tià de l'Estanyol, que es reduïa a 8,16 ha i 205 habitatges, i s'hi generaven espais lliures que, juntament amb els del PPU les Calandrieres/la Muga Nord ubicats a tocar de la riera de la Mugueta, formaven una extensa àrea de parcs i jardins urbans. Aquest espais havien de reforçar el connector ecològic de la Muga i la Mugueta i mantenir els dos nuclis urbans del municipi separats.

Tanmateix, alguns dels canvis en la distribució del creixement urbanístic van suscitar la desconfiança de l'oposició. El fet més controvertit va ser el creixement al sector de les Calendrieres/la Muga Nord que passava de 600 a 1.600 habitatges, cosa que, segons Xavier Sanllehí (cap de llista de CiU), beneficiava una promotora representada pel regidor del PP, Julià Genovés, durant les negociacions de l'anterior mandat. D'altra banda, l'edil del PSC, Josep Rodà, va denunciar la reducció d'habitatges en zones on residien alguns regidors. La nova polèmica va posar nous entrebancs a la tramitació del Pla que al final de l'any encara restava pendent d'una nova aprovació inicial.

ATD

Més informació:

www.castellodempuries.net

POUM DE LA VALL D'EN BAS 117

El 23 de juliol de 2008 s'aprova el Text refós del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de la Vall d'en Bas, redactat d'ofici pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) en estreta col·laboració amb els serveis tècnics municipals. El Pla ha de permetre preservar un territori únic quant als seus valors naturals, agrícoles i patrimonials, de la influència generada per l'eix viari Vic-Bracons-Olot, a punt d'inaugurar. El Pla posa especial atenció en les regulacions del sòl no urbanitzable, i alhora preveu un increment de 1.600 habitatges i de 1.700 habitants en un horitzó de deu anys, en els nuclis de la Vall.

La Vall d'en Bas és un municipi de la comarca de la Garrotxa, de 90.5 km² d'extensió. El terme municipal es va crear l'any 1968 a partir de la fusió de Sant Esteve d'en Bas, Sant Privat d'en Bas, Joanetes i la Pinya. Aquests nuclis, juntament amb Verntallat (les Preses), el Mallol, Puigpardines, Falgars d'en Bas i Hostalets, configuren els assentaments urbans d'una vall de gran valor agrícola i paisatgístic, on menys del 2% del sòl és urbà i que es troba envoltada en un 52% per espais declarats d'interès natural. Es tracta d'un municipi caracteritzat per un baix creixement i una economia on el sector primari té un pes molt important, complementat per una activitat productiva diversificada. En els últims anys, però, ha guanyat pes el sector serveis, especialment el turisme, afavorit per la riquesa i la diversitat de paisatges ben preservats que s'hi troben.

La Vall d'en Bas i l'eix Vic-Olot

En aquest context, l'any 2001 es va aprovar el projecte del polèmic EIX VIARI VIC-OLOT (EVO) [2007:27], considerat popularment "la drecera peninsular cap a la Jonquera". La pressió immobiliària que aquesta infraestructura podia suposar sobre la Vall, més la necessitat d'adequar les Normes subsidiàries vigents des de l'any 1996, va portar el consistori a sol·licitar a la Direcció General d'Urbanisme (DGU) que assumís la redacció del nou pla d'ordenació urbanística municipal (POUM). Així doncs, entre l'any 2002 i 2004, el Servei de Documentació i Estudis de la DGU, encapçalat per Clara Galiano, va iniciar els treballs previs.

Estratègies d'assentament, habitatge protegit i horitzons de creixement

L'estratègia de creixement del Pla va consistir en la compleció dels nuclis històrics i el manteniment d'un model de poblament disseminat a la plana agrícola: l'any 2007, un 44% dels habitants de la Vall es trobava en sòl no urbanitzable (SNU), i la tramitació de llicències hi augmentava constantment, mentre que el 25% del sòl urbanitzable dels nuclis urbans no s'havia desenvolupat.

El POUM va mantenir, bàsicament, les previsions de creixement de les Normes subsidiàries. L'horitzó per a l'any 2019 preveia passar de 2.680 a 4.355 habitants i 2.969 habitatges, distribuïts entre els nuclis i les masies, apostant per un creixement més intens en els nuclis de Sant Esteve i Verntallat (les Preses). Del parc d'habitatges previst, 1.346 eren existents, 997 provenien del rebliment i 626 es proposaven com a increment. El gran bloc de sectors de transformació el formaven els divuit plans de millora urbana (PMU) que havien de desenvolupar les 33 ha de sòl urbà no consolidat (SUNC), representant el 0,36% del sòl del municipi. D'aquests, només dos sectors, la Serra i Molí de Piquers, eren d'ús industrial, i la resta eren sectors residencials. Pel que fa als nous sectors de desenvolupament, es proposaven 11 ha de sòl urbanitzable delimitat (SUD) i 8 ha de sòl urbanitzable no delimitat (SUND), d'ús residencial mixt. Aquests creixements de densitat mitjana es van disposar completant i compactant els nuclis existents, principalment Verntallat i Sant Esteve, la qual cosa suposava el 0,21% de la superfície del municipi. La dificultat d'evitar l'especulació a les masies de la plana agrícola sense dificultar el relleu generacional de la pagesia es va concretar en la regulació integral de les edificacions i els usos en sòl no urbanitzable. El Catàleg de masies recollia 343 assentaments, en els quals s'havia de conservar la tipologia i el volum de l'edificació (no s'admetia sostre nou), però en canvi es permetien nous usos vinculats al turisme rural i l'activitat artesanal, i també la divisió en propietat horitzontal, sempre que es destinés a un membre de la unitat familiar i a primera residència, la qual cosa suposava 325 nous habitatges potencials sense augmentar la superfície construïda en SNU.

Creixement de baixa densitat al veïnat de can Trona, prop de l'eix Vic-Olot. Foto Moisès Jordi

Nucli d'Hostalets d'en Bas. Foto Moisès Jordi

Pel que fa a l'habitatge de protecció pública, el Pla va destinar el 30% de sòl a aquest ús en pràcticament tots els sectors de planejament residencial, fet que suposava 174 habitatges en sòl urbà (consolidat i no consolidat) i 249 en sòl urbanitzable (delimitat i no delimitat), repartits entre els vuit nuclis de la Vall. El Pla superava amb escreix les determinacions de la Llei d'urbanisme en aquesta matèria, especialment pel que fa a l'habitatge amb protecció oficial de preu concertat (HPC).

La protecció del sòl no urbanitzable

La categorització i delimitació acurada del sòl no urbanitzable del terme municipal va ser una de les directrius bàsiques del POUM, i recollia les prescripcions del Pla territorial general de Catalunya (PTGC) i del Pla director territorial de la Garrotxa [2007:122], en tràmit d'aprovació definitiva.

Segons el PDTG, tot el sistema d'espais oberts del municipi es troba inclòs dins la categoria de sòl de protecció especial, i no s'hi inclouen espais categoritzats de protecció territorial o preventiva, categories menys restrictives. Més concretament, la Vall d'en Bas té categoria de sòl d'alt valor agrícola i de connector pel seu paper de zona de transició entre el Parc Natural i el PEIN de Serres de Milany-Santa Magdalena i Puigsacalm Bellmunt.

En coherència amb aquestes determinacions, el Pla va desplegar onze categories de sòls en SNU, dels quals un 52% eren espais naturals protegits, un 8% d'interès ecològic i paisatgístic i un 30% de valor agrícola i forestal.

Dinàmiques de futur i projectes rellevants

El principal objectiu del Pla va ser la contenció sense renunciar al desenvolupament. En aquest context, van destacar els vuit àmbits d'actuació en sòl no urbanitzable (PEU), previstos amb la finalitat de protegir els valors del territori i facilitar la correcta implantació de determinats usos i infraestructures, incloent-hi l'accés a Falgars, recorreguts paisatgístics o criteris de rehabilitació dels nuclis històrics. Pel que fa als nous equipaments, van destacar el projecte de geriàtric de 5.790 m² a Sant Esteve, ubicat a l'antiga caserna de la Guàrdia Civil, o la reserva de 3.966 m² d'equipament per al Museu del Camp a Can Trona.

Pel que fa al pas de la C-63 de l'eix Vic-Olot pel nucli de les Preses, el Pla va incloure la doble alternativa est-oest i va deixar el tema pendent de determinar amb la intenció de pressionar la Generalitat perquè hi prengués una decisió.

La tramitació del POUM

La tramitació del Pla no va ser especialment conflictiva, exceptuant la fricció entre l'Ajuntament i la Generalitat en relació amb el projecte de la variant de l'EVO, al seu pas per les Preses i Verntallat. Pel que fa a la resta, els objectius de l'Administració i els interessos locals van coincidir, fet que es va manifestar en l'alta participació i el consens de ciutadans i institucions.

El novembre del 2004 es va aprovar el Programa de participació ciutadana, per mitjà del qual es va començar la redacció del document d'objectius i criteris, que fou aprovat inicialment el juliol del 2006. A partir d'aquest moment, es va obrir el període d'informació al públic, que va durar cinc mesos. Les al·legacions particulars recollides van fer referència a reajustaments de localització de les activitats i l'habitatge o de reconeixement de construccions en SNU. Les prescripcions dels organismes sectorials tampoc no van suposar canvis

Nucli del Mallol. Foto Moisès Jordi

	Superfície en Ha	%
Sòl urbà consolidat	99,18	1,1
Sòl urbà no condolidat	32,79	0,36
TOTAL SÒL URBÀ	131,9	1,46
Sòl urbanitzable delimitat	11,47	0,13
Sòl urbanitzable no delimitat	7,84	0,09
TOTAL SÒL URBANITZABLE	19,3	0,21
TOTAL SÒL NO URBANITZABLE	8905,5	98,33
SUPERFÍCIE DEL MUNICIPI	9057	100

substancials en l'estructura i el model proposat, i es van tractar d'adaptacions a la legislació vigent. El Pla va incloure tota la documentació preceptiva, i hi destacava, especialment, la memòria social, el catàleg de béns a protegir (incloent-hi 500 elements de patrimoni natural, arquitectònic i arqueològic) i el catàleg d'edificacions en sòl no urbanitzable.

A partir del procés d'al·legacions es va redactar el document per fer-ne l'aprovació definitiva, i aquest es va aprovar el juny del 2008, mesos abans de l'entrada en servei de l'EVO. Aquesta es va poder fer sense cap vot en contra, amb l'abstenció de la oposició formada per Esquerra Republicana de Catalunya (ERC). Precisament, el cap de l'oposició, Jaume Cabanyes, va manifestar que li semblava "una bona eina de contenció, que evitarà que es faci un altre disbarat com el de can Trona", referint-se al complex hoteler i residencial aixecat a Joanetes, aprovat just abans de la suspensió de llicències. L'alcalde, Miquel Calm, de Convergència i Unió (CiU), manifestava la seva satisfacció pel que considerava un model equilibrat entre desenvolupament i protecció del territori: "Hem de garantir als nostres joves que no hauran de marxar a viure a fora per falta d'habitatges aquí".

El POUM de la Vall d'en Bas entrarà en vigor a principi del 2009.

MFS

Més informació

www.vallbas.cat

118 POUM DE L'AMETLLA DE MAR

La Comissió Territorial d'Urbanisme de les Terres de l'Ebre (CTUTE) aprova definitivament el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de l'Ametlla de Mar el 6 de novembre de 2008. El nou POUM, que substitueix el Pla general d'ordenació urbana (PGOU) que va entrar en vigor l'any 1992, mostra la voluntat per canviar el model de creixement urbanístic per mitjà de la desclassificació d'una part important del sòl urbanitzable i seguint l'objectiu de preservar els valors naturals del municipi.

L'Ametlla de Mar, situada a la comarca del Baix Ebre, té una superfície de 66,9 km² i 7.424 habitants el 2008. Presenta dos espais ben diferenciats: la zona muntanyosa i la plana litoral. La primera queda constituïda per una estreta franja de relleu amb suaus pendents que representen les digitacions finals del límit sud de les muntanyes de Tivissa i Vandellòs.

La plana litoral, també anomenada cubeta del Perelló-l'Ametlla, ocupa la major part del territori municipal i té un pendent suau cap al sud solcat per un conjunt de barrancs que avancen des dels límits dels sistemes muntanyosos fins al mar.

Les característiques físiques i climàtiques han constituït i estructurat un territori característic en el qual s'ha vist afavorit el desenvolupament de diferents activitats socioeconòmiques com la pesca, l'agricultura i, en la darrera meitat del segle passat, el turisme.

El municipi, proper a punts importants de comunicació com el port de Tarragona a 50 km, l'aeroport de Reus a 48 km i el de Barcelona a 138 km, és travessat pels importants eixos de comunicació de l'autopista AP-7, la carretera N-340 i el ferrocarril.

El tren i l'autopista representen un fort tall al terme municipal de l'Ametlla de Mar, que divideix la part de la costa, amb les platges, les cales i la major part de la població, de la resta de terreny, que a part de l'ampliació de les urbanitzacions està majoritàriament dedicat a l'agricultura.

Antecedents i objectius del POUM

El PGOU aprovat l'any 1992 mantenia la tendència iniciada amb el planejament anterior de l'any 1983, amb l'objectiu de donar cobertura urbanística als habitatges isolats de les primeres urbanitzacions incipients, alhora que proposava noves àrees de creixement al llarg de la façana costanera i terra endins, per donar resposta al boom urbanístic lligat al turisme de segona residència. Per altra banda va requalificar com a urbanitzable delimitat sòl litoral estratègic entre sectors ja construïts, i conseqüentment va dibuixar un continu urbà potencial al llarg de gairebé tot l'espai litoral del municipi.

L'any 2006 l'Ajuntament de l'Ametlla de Mar inicia la tramitació formal del nou POUM, amb els següents objectius:

- Adequar el model de creixement a les necessitats del municipi i als principis i criteris de desenvolupament sostenible.
- Adaptar el planejament i el règim urbanístic a les legislacions sobre sòl, urbanístiques i ambientals vigents i als instruments d'ordenació territorial i urbanística incidents sobre el municipi.
- Dur a terme una política d'habitatge de protecció pública.
- Alliberar la primera línia de la costa d'edificacions.
- Preservar el medi natural i el paisatge.

L'empresa adjudicatària guanyadora del concurs per a la redacció del nou POUM va ser Naturgest SL, encapçalada pel coordinador Bernat Soler Antich i amb l'equip redactor format per l'arquitecta Eva Fortuny i Gasol, l'enginyer de camins Artur Llansà Martí i l'advocat Josep González i Ballesteros.

Criteris i estratègies del model escollit

Per tal d'assolir aquests objectius el POUM estableix una sèrie de directrius que guien les seves determinacions:

- Utilització racional del territori i el medi ambient.
- Preservació dels recursos naturals i dels valors paisatgístics, arqueològics, culturals i històrics.
- Utilització de models de baixa ocupació de sòl, que eviten la dispersió en el territori i afavoreixen la cohesió social.
- Estructuració d'una xarxa de comunicacions que permeti una mobilitat sostenible.

Seguint aquestes directrius, les estratègies plantejades pel Pla són:

- La desclassificació de sectors de sòl urbanitzable allunyats del nucli urbà, concentrant la població en la franja costanera ja ocupada i al voltant de la Cala.
- La utilització de tipologies residencials plurifamiliars, que permeten reduir l'ocupació de sòl.
- La implantació de les infraestructures necessàries per assolir una mobilitat sostenible.
- La protecció i preservació d'àrees d'alt valor natural i de connectors biològics.
- La implantació de polítiques d'habitatge social.
- La creació d'espais destinats al desenvolupament d'activitats econòmiques, bàsicament industrials, de serveis i hoteleres.
- L'assoliment del grau d'urbanització necessari en sectors de planejament que no han dut a terme les obres necessàries, bàsicament de clavegueram.
- L'assoliment d'estàndards necessaris de sistemes generals.

Escenaris de creixement i projeccions de població i habitatge

En el moment en què s'havia de començar el nou POUM l'any 2006 la població de l'Ametlla de Mar era de 7.090 habitants. Segons les projeccions de població, l'escenari projectat més probable situava el mu-

		PGOU 1992 ha	%	POUM ha	%	DIFERÈNCIES ha
Terme municipal		6668,9	100,0	6668,9	100,0	
Sòl urbà	**Total**	536,0	8,0	558,7	8,4	22,7
	Consolidat	327,5	61,1	494,5	88,5	167,0
	No consolidat	208,5	38,9	64,2	11,5	-144,4
Sòl urbanitzable delimitat		590,0	8,9	487,7	7,3	-102,3
Sòl urbanitzable no delimitat		435,2	6,5	130,2	2,0	-305,1
Sòl no urbanitzable		5107,8	76,6	5492,3	82,4	384,5

	TOTAL HABITATGES		RENDA LLIURE		PROTECCIÓ OFICIAL (règim general i especial)		PROTECCIÓ OFICIAL (CONCERTAT)	
	Unitats	Sostre residencial (m^2)	Unitats	Sostre residencial (m^2)	Unitats	Sostre residencial (m^2)	Unitats	Sostre residencial (m^2)
Plans de millora urbana	1024	106385	949	97776	50	5483	25	2742
Polígons d'actuació urbanística	577	71467	577	71467	0	0	0	0
Sectors urbanitzables delimitats	6729	968177	6072	307707	438	56405	219	24032
Sectors urbanitzables no delimitats	2020	22588	1236	307707	522	57209	262	28604
TOTALS	10350	1368617	8834	784667	1010	119097	506	55378

nicipi de l'Ametlla de Mar en un potencial de 8.811 habitants l'any 2015.

Per allotjar aquest increment de població el POUM apostava, com a estratègia central i suficient, per la densificació dels sòls existents. Així, respecte al planejament anterior, es preveia el reajustament i increment del sòl urbà adaptant-lo a la realitat existent, la desclassificació de part del sòl urbanitzable i l'increment del sòl no urbanitzable.

En relació amb els habitatges, el POUM preveu un total de 1.024 habitatges en sòl urbà que resulten de la consolidació de dos sectors de plans de millora urbana (PMU), als quals s'han d'afegir els 577 habitatges dels cinc polígons d'actuació urbanística (PAU).

En sòl urbanitzable es preveuen vuit sectors de sòl urbanitzable delimitat (SUD) amb caràcter residencial on es destinen 6.729 habitatges, i un únic sector de sòl urbanitzable no delimitat (SUND) de caràcter residencial amb 2.020 habitatges.

Tal com es descriu en el quadre següent, les previsions totals deixen un parc edificatori potencial de 10.350 habitatges, dels quals 8.834 són de renda lliure, 1.010 de règim de protecció general i especial i 506 de concertats.

Cal destacar que no tots els sectors de nou sòl residencial incorporen habitatge públic. Aquest fet es justifica per:

– La inadequació tipològica de l'ordenació per a la construcció d'habitatges d'aquesta naturalesa

– Els habitatges s'ubiquen en sectors on la població és de caràcter estacional.

Si bé els sectors esmentats fins ara tenen una clara vocació residencial, el POUM incorpora altres sectors de planejament derivat amb altres usos. Així en sòl urbà trobem el PMU Escoles Velles, destinat a usos privats complementaris al d'equipament, i dos plans especials urbanístics (PEU) d'ús esportiu vinculats al port Calafat i al port de Sant Jordi d'Alfama.

Pel que fa al sòl urbanitzable el POUM preveu tres sectors de SUD destinats a usos terciaris, hotelers i de lleure, i tres sectors de SUND destinats a l'ús industrial, hoteler i altres usos privats.

En relació amb les densitats, el ventall se situa entre els 55 habitatges per hectàrea dels sectors més densos als sectors en sòl urbanitzable de densitats molt baixes (3-5 hab./ha), destinats a barris d'habitatges unifamiliars aïllats.

Tractament del sòl no urbanitzable. L'herència del poblament dispers

El PGOU del 1992 en la seva ordenació del SNU, preveia una sèrie de qualificacions com a "sòls aptes per al poblament dispers". Aquestes qualificacions responien a la intenció de preservar el paisatge i el medi natural amb edificació de segona residència de baixa densitat en grans parcel·les. A la pràctica el fruit ha estat un poblament desordenat, dispers en el territori i amb una forta manca de serveis i infraestructures.

Per tal de regular i tractar aquest territori el POUM de l'Ametlla adopta els criteris següents:

– Introduir categories de SNU de protecció per les àrees que determina el planejament sectorial que s'han de protegir, per tal de reduir el risc de transformació d'aquestes zones.

– Concentrar els usos com ara càmpings, turisme rural, golf o pitch&putt només en certes qualificacions, prohibint la seva aparició a la resta del SNU.

– Classificar com a SNU alguns sectors de sòl urbanitzable situats a la línia de costa, seguint la normativa del Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC [2005:128]).

Dubtes en l'adjudicació i redacció del POUM

El juliol de 2008 s'aprova provisionalment el POUM amb els vots a favor de Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP), l'abstenció d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i l'oposició del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC).

El 14 de juliol de 2008, amb l'objectiu de que la CTUTE aturés l'aprovació i es reiniciés el procés, el PSC va denunciar possi-

bles irregularitats en el procés d'adjudicació i redacció del POUM, i va criticar que l'equip de govern de CiU preparés un concurs fet a mida per a l'empresa Naturgest SL, adjudicatària del concurs. El PSC va qualificar aquesta empresa de "propera a CiU" ja que treballa en la majoria dels casos per a ajuntaments governats per aquest partit polític. Per altra banda, i malgrat les desclassificacions de sòl del nou POUM, el PSC va advertir de la cobertura legal que suposava el nou pla als convenis signats entre l'Ajuntament i diferents promotors, amb l'objectiu de construir massivament al litoral.

L'equip de govern de CiU va respondre a les crítiques assegurant que el nou POUM va ser elaborat amb el consens dels agents econòmics i socials locals, explicant les desclassificacions proposades i defensant els convenis com a sistemes per finançar obres pel sistema de cooperació, garantint-ne el control públic.

L'agost del 2008 l'Ajuntament convocà la contractació de diferents projectes urbanístics inclosos al POUM, encara que el document no tenia l'acord d'aprovació definitiva de la CTUTE. El concurs comprèn sectors com el PMU de Bon Repòs, el PMU port Olivet, la segona fase de la urbanització Tres Cales o el Pla d'actuació urbanística de la primera fase de Tres Cales. Aquest fet, l'elevat pressupost de licitació (9.998.129 €) i les dates de publicació del concurs van fer aixecar nous dubtes als partits de l'oposició, PSC i ERC, que denunciaren que únicament les empreses que ja han treballat en el planejament de l'Ametlla tindrien temps per complir els requisits.

Malgrat els dubtes i les queixes, el 6 de novembre de 2008, la CTUTE aprovà definitivament el POUM de l'Ametlla de Mar. No obstant això, i per tal que entri en vigor, l'Ajuntament haurà de redactar un text refós que inclogui la prohibició de construir als sectors de port Olivet la segona fase de Tres Cales i l'Artilleria, situats a primera línia de mar.

OCG-CSA

POUM DE RIPOLL 119

El ple de l'ajuntament de Ripoll aprova provisionalment el POUM del municipi al febrer. Al cap d'un mes i mig el document rep el vistiplau d'Urbanisme, tot i que condicionat, entre altres, a augmentar el nombre d'habitatges previstos als plans de Sant Pere. Finalment el 25 de juliol entra en vigor un nou planejament, qualificat pel director general d'Urbanisme com "de contenció". Es culmina un procés iniciat el 1999 per l'equip de govern encapçalat per Eudald Casadesús (CiU) i que s'havia reiniciat el 2003 amb Teresa Jordà (ERC) com a nova alcaldessa. Al llarg de l'any es debat sobre el futur de la devesa del Pla, un dels espais escollits per esdevenir una àrea residencial estratègica.

Antecedents | 2006:167

La revisió del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de Ripoll del 1984 el va iniciar quinze anys després el govern encapçalat per Eudald Casadesús (Convergència i Unió, CiU). El 2003, pocs mesos abans de les eleccions municipals, es va aprovar inicialment però el canvi de l'equip de govern sorgit de les eleccions va provocar que el procés es reiniciés. D'aquesta manera, el nou consistori encapçalat per Teresa Jordà (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC) va aprovar inicialment amb els vots de l'equip de govern –ERC, Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) – el nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) el setembre del 2006.

Els principals elements eren la construcció de 1.331 pisos –un 27% protegits– repartits entre la font del Sant, els plans de Sant Pere i Palou (al nord de Ripoll), Caselles (sud) i la devesa del Pla –420 habitatges en els terrenys de la Preparación Textil, una empresa situada al centre de la població que havia tancat l'any 2005–. Aquesta darrera operació va ser fruit d'un conveni posterior a l'aprovació inicial i va ser un dels principals temes de discussió en la campanya de les municipals del 2007 ja que tant ICV com CiU consideraven el número de pisos massa elevat. Els comicis no van canviar el govern, tot i que ICV es va quedar sense representació. Després de l'estiu, en veure que la tramitació del POUM s'allargava, el consistori va decidir prorrogar dos anys més la suspensió de llicències en els espais afectats per la revisió.

Proposta per a la devesa del Pla i aprovació provisional

A mitjan mes de gener del 2008, el grup municipal del PSC va fer públic pel seu compte una proposta perquè la devesa del Pla formés part de les àrees residencials estratègiques (ARE) que preveia crear la Generalitat en el desplegament del Pacte nacional per l'habitatge [2007:103]. Segons el portaveu socialista i segon tinent d'alcalde del consistori ripollès, Enric Pérez, la proposta podria servir per assolir un consens de cara a l'aprovació provisional del POUM, ja que el futur de la Preparación era un dels "esculls" per aconseguir-ho. Per la seva banda, ERC, soci de govern dels socialistes, va rebre la proposta amb cautela i va recordar que consistori i propietat havien signat un conveni que calia respectar.

Al cap d'un mes, el grup municipal de CiU va fer palès el seu malestar per la tramitació del POUM. Recordaven que feia 450 dies de la finalització del termini per presentar al·legacions i que encara no s'havien respost. Així mateix el portaveu convergent, Jordi Munell, va demanar un nou procés d'informació pública per les modificacions del document tant pels informes d'administracions superiors com pels convenis signats, entre els quals destacava el de la Preparación Textil. El regidor d'Urbanisme, Eudald Casas (ERC), ho va descartar, ja que considerava que els informes obligaven a "retocs menors" i els convenis ja havien tingut el seu procés d'exposició.

El 15 de febrer la Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC) va aprovar el document d'objectius i propòsits que determinava els municipis amb capacitat per desenvolupar les ARE, entre els quals es va incloure Ripoll. L'alcaldessa Teresa Jordà ho va valorar positivament, tot i que va lamentar l'escassa informació rebuda per part de la Generalitat.

Onze dies més tard, el ple de Ripoll va aprovar provisionalment el POUM amb els vots de l'equip de govern (ERC i PSC), mentre que CiU hi votava en contra. El text va rebre 406 al·legacions, de les quals, segons Casas, se'n van aprovar la meitat. Un dels principals punts de desavinença entre govern i oposició va ser la previsió de traslladar l'estació de tren des del centre a la plana d'Ordina –situada al nord-oest de Ripoll, fora del nucli urbà– en cas que algun dia es desdoblés la línia ferroviària. El portaveu convergent, Jordi Munell, va recordar que sis anys enrere s'havia creat una plataforma ciutadana –amb destacats membres d'ERC– contra el projecte del govern encapçalat per Eudald Casadesús per construir un polígon industrial en aquella mateixa zona. La coordinadora Salvem Ordina havia defensat que es tractava d'una de les darreres planes agrícoles properes al nucli urbà i havia alertat que suposaria aterrar cases i construir un accessos viaris molt complexos. Així mateix, el futur de la devesa del Pla continuava sent centre de polèmica: mentre Munell considerava que comportaria "el monopoli del mercat immobiliari local", Casas responia que es crearia un consorci per vetllar pel seu desenvolupament.

Urbanisme condiciona l'aprovació del POUM

El 10 d'abril la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) va aprovar definitivament, però amb condicions, el POUM. Concretament va demanar incrementar el nombre d'habitatges previstos als plans de Sant Pere, de 85 a 160, per garantir la viabilitat econòmica del desenvolupament, i també va acordar amb el Ministeri de Foment (MIFO) el traçat de la variant nord de l'N-260. En el document la traça era fruit del consens entre l'Ajuntament i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), però la via havia passat a mans estatals i el Ministeri presentava una proposta molt més propera al nucli urbà. L'alcaldessa Teresa Jordà va qualificar aquesta darrera qüestió com "anecdòtica", mentre que el director general d'Urbanisme, Pere Solà, va afirmar que es tractava d'un POUM "de contenció" i que poques vegades calia demanar a un municipi que augmentés el nombre de pisos.

Finalment, el 9 de juny el ple de l'Ajuntament de Ripoll va aprovar el text refós del

POUM que incorporava les modificacions dels plans de Sant Pere, mentre que es mantenia la traça de la variant, pel nord de Sant Roc. El nou planejament va entrar en vigor el 25 de juliol després de la seva publicació al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC).

L'ARE de Ripoll entredit

Al llarg de la tardor les comissions territorials d'Urbanisme van aprovar inicialment els plans directors de les ARE que incloïen, en el de les comarques gironines, la devesa ripollesa del Pla. El 5 de novembre el grup municipal de CiU tornava a la càrrega contra un projecte que implicava construir 498 habitatges –68 més que els previstos al POUM–, el 50% dels quals amb diversos règims de protecció. Jordi Munell afirmava que "l'ARE no és el que necessita Ripoll" i demanava "generar un procés de debat real que impliqués entitats, ciutadans, i professionals de l'urbanisme". Segons el portaveu convergent, un tema com aquest "era massa important per tal que el decidissin només els polítics".

Des de l'equip de govern es va organitzar una xerrada de presentació del projecte en la qual hi va participar el director general d'Urbanisme, el ripollès Pere Solà. Solà va explicar que caldrien quinze anys per completar l'execució del nou barri que ocuparia 5 ha en uns terrenys industrials. Segons les seves previsions, el 2010 es podrien licitar les obres d'urbanització i el 2011 podrien començar a treballar les màquines. Els treballs tindrien un cost de 9 MEUR, molt elevats segons reconeixia el director general, pel fet de tractar-se d'una peça petita amb elements patrimonials a mantenir i la necessitat de desenvolupar obres per mitigar la inundabilitat d'un espai situat a la ribera de l'aiguabarreig dels rius Ter i Freser. El projecte preveia un sostre total de 49.000 m^2 –un 15% més que el POUM– i unes cessions del 10%, cinc punts per sota de la resta d'ARE de la demarcació.

A mitjan desembre CiU va reclamar la celebració d'una consulta popular sobre el projecte. Segons el portaveu convergent, Jordi Munell, l'operació urbanística "més gran de la història" es tramitava "d'amagatotis" per part de l'equip de govern d'ERC i el PSC. Deu dies després, *ElRipollès.info* publicava que la comissió de seguiment del projecte havia acordat tirar endavant la consulta. Munell ho donava absolutament per fet, tot i que l'alcaldessa, Teresa Jordà, es mostrava més cauta i explicava que "encara s'hi treballava". Segons el portaveu de CiU el referèndum se celebraria entre la segona i tercera setmana de gener. L'any finalitzava a l'espera que es concretés la celebració de la consulta i de determinar-ne la pregunta.

AUV

Més informació

www.ajripoll.org
www.naciodigital.cat/elripolles/?seccio=cercador&cerca=POUM+Ripoll
www.geocities.com/salvem_ordina/

POUM DE RUBÍ 120

El ple de l'Ajuntament de Rubí aprova inicialment el mes de maig del 2008 el nou POUM. El document, que desenvolupa els criteris i objectius establerts per l'avanç de Pla aprovat el mes d'abril del 2005, es caracteritza per les propostes de contenció del creixement, reurbanització, reequipament i reforma i per la identificació dels projectes de referència que permetin a la ciutat diversificar els usos i potenciar la seva identitat.

El municipi de Rubí està situat al centre de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), a l'encreuament de l'eix radial paral·lel al riu Llobregat i l'eix longitudinal paral·lel a la costa, fet que el situen en un enclavament ben connectat per infraestructures territorials. Rubí té una superfície de 32,3 km^2 i una població de 71.927 habitants l'any 2008 segons dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya (Idescat).

El setembre del 2006, l'equip CCRS, dirigit pels arquitectes Miquel Coromines i Joaquim Sabaté, al capdavant d'un equip multidisciplinari, presentà els treballs d'avanç de planejament formalitzats en dos documents: "Informació i diagnosi urbanística" i "Criteris, objectius i solucions generals de planejament" com a revisió del planejament urbanístic vigent, redactat l'any 1981.

Procés de participació i consulta pública del Pla

El procés de participació va consistir en l'organització de grups de treball, distribuïts en tallers territorials i sectorials, que han permès la participació de tot l'espectre social de la ciutat, a través d'una primera sessió on es va presentar la proposta per part de l'equip redactor i una segona destinada a debat on els assistents van poder aportar idees, manifestar inquietuds o reivindicacions i debatre els plantejaments. Simultàniament a l'exposició pública dels treballs de l'avanç de Pla, s'han incorporat nous suggeriments de particulars i partits polítics.

A partir de les diferents aportacions, l'equip redactor constatava la percepció per part dels ciutadans dels desequilibris i mancances existents, principalment pel que fa als sistemes generals, a la manca d'una estructura urbana clara i a un desenvolupament incomplet que es tradueix en necessitats d'espais lliures i equipaments. Tanmateix es recollien les propostes de generar nous espais de referència, noves activitats vinculades amb l'oci, el comerç i el lleure així com la voluntat de limitar els creixements urbans de la ciutat. D'aquesta manera els suggeriments presentats han estat incorporats en la mesura en què eren compatibles amb els criteris definits a l'avanç de Pla, que quedaven reflectits en els objectius i propostes del document aprovat inicialment.

Aprovació inicial

El ple de l'Ajuntament de Rubí aprovà inicialment el mes de maig del 2008 el nou POUM amb els vots a favor dels grups del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Partit Popular (PP), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Convergència i Unió (CiU), amb un total de 19 dels 25 regidors del ple. Els grups d'Iniciativa per Catalunya (ICV-EUiA) i Alternativa Ciutadana de Rubí (ACR) hi van votar en contra, perquè es tractava d'un pla poc valent en la creació d'habitatge protegit i es queixaven, a més, respectivament, del procés participatiu i del creixement proposat.

El document de l'aprovació inicial desenvolupa les directrius i objectius de planejament definits en l'avanç de Pla aprovat l'any 2006 i estructura les seves propostes en una nova estratègia respecte del paper de la ciutat en el sistema metropolità i quatre línies de desenvolupament que permeten definir el model de ciutat: criteris i objectius del desenvolupament sostenible, el projecte de les infraestructures, la definició del model de creixement i la definició del model econòmic.

Context territorial

El Pla presenta un conjunt d'opcions, de caràcter estratègic, que defineixen la seva proposta des d'una perspectiva territorial. En relació amb les infraestructures de la mobilitat es proposa la necessària millora de les xarxes de comunicació per tal d'afavorir l'accessibilitat i la integració de Rubí en la Regió Metropolitana, la potenciació del transport col·lectiu i el reforçament de la connectivitat de la xarxa viària local i la territorial. Respecte dels sistemes

Polígon industrial proper al centre urbà que es preveu requalificar a sòl residencial. Foto Néstor Cabañas

Sector proper al centre urbà on es preveu creixement residencial. Foto Néstor Cabañas

públics es proposa el reconeixement, gestió i protecció dels espais naturals del municipi així com la incorporació de noves activitats en el camp de dotació per tal de poder equilibrar el creixement poblacional amb la qualitat del municipi. Tanmateix, s'identifica la necessitat de diversificar els usos evitant els monocultius actuals. Finalment es planteja la integració del municipi en futurs organismes supramunicipals que permetin integrar Rubí dins els nous projectes de dinamització dels sistemes econòmics.

Desenvolupament urbanístic sostenible

A partir dels criteris recollits prèviament pels documents de criteris i objectius i conjuntament amb la redacció de l'Informe de sostenibilitat econòmica, el Pla estableix un conjunt d'objectius i criteris per tal de coordinar les determinacions urbanístiques i ambientals. En general es tracta de compatibilitzar la preservació dels valors naturals i agrícoles existents en el territori amb les opcions de creixement urbanístic del municipi.

El Pla estableix una regulació del sòl no urbanitzable, atenent al valor del sòl, la posició dels connectors ecològics, els hàbitats i la vegetació i regulant les activitats en funció del seu valor ambiental, amb especial atenció a les activitats extractives pel conjunt de les quals el Pla proposa la redacció d'un pla especial marc.

Projecte d'infraestructures

El Pla presenta una proposta d'ordenació de les infraestructures viàries que atenen bàsicament criteris de modalitat (vehicle privat, mercaderies, transport públic, de vianants i bicicletes), i de jerarquia.

Les actuacions previstes més significatives són: la definició d'una vialitat perimetral que esdevingui un l'element principal de distribució de trànsit, la transformació de l'avinguda de l'Estatut i el passeig de la Riera en eixos urbans vertebradors del nucli central, la millora de l'accessibilitat a les urbanitzacions amb la creació d'una xarxa entrelligada que permeti alternatives de circulació, la millora de la xarxa de transport públic ben connectada amb les estacions de ferrocarril i l'increment de les dotacions d'aparcament en el perímetre de les àrees centrals.

Model econòmic

El Pla proposa un nou model de diversificació del teixit industrial existent, la introducció d'activitats terciàries i grans dotacions en el conjunt del sistema urbà i l'especialització dels emplaçaments de les activitats productives amb una accessibilitat pròpia que es basa en criteris com la introducció d'usos compatibles amb les activitats, la introducció d'usos terciaris, la creació d'àrees de nova centralitat amb usos mixtos i la introducció d'àmbits dedicats a la recerca i l'activitat empresarial.

Definició del model de creixement

En contraposició al creixement dels últims anys caracteritzat per la baixa densitat i l'alt consum de sòl, el Pla pretén evitar el model de ciutat dispersa i fonamentar el creixement de la ciutat en l'ús racional de la trama existent, prioritzant alhora la reconversió de teixits i tornant a considerar la baixa alçada d'alguns eixos urbans, l'optimització del parcel·lari i l'ampliació de l'oferta de tipologies d'habitatges.

Respecte del dimensionament d'habitatges, el Pla proposa 14.342 habitatges nous dels quals 8.942 estan inclosos en sectors de planejament, 4.710 corresponen a desenvolupament de la capacitat de la trama urbana i 690 corresponen al 60% de les parcel·les buides del teixit d'habitatges unifamiliars. Aquest dimensionament projecta un escenari de població total de 95.000 habitants per a l'any 2019.

En termes de règim de sòl, el Pla reconeix 1.598,2 ha de sòl urbà, pràcticament la meitat de la superfície del terme municipal, de les quals 76,4 ha de sòl corresponen a sòl urbà no consolidat. Els sectors urbanitzables, ubicats majoritàriament en àmbits de complement dels teixits existents, sumen un total de 117,6 ha de sòl urbanitzable, de les quals 103,9 ha responen a sectors en execució i només 13,7 corresponen a nous sectors en sòl urbanitzable. Dels nou sectors delimitats cinc són d'usos residencials, dos d'usos industrials, un d'usos mixtos i finalment un destinat a usos terciaris.

Respecte del desenvolupament i la gestió del Pla, es defineixen quatre tipus de plans de millora: 23 corresponents a transformació industrial, 2 de noves activitats terciàries, 9 sectors corresponents a portals d'urbanització i 12 àmbits de projectes singulars i 25 polígons d'actuació.

Pel que fa als equipaments, tenint en compte els importants dèficits acumulats i les previsions demogràfiques per al 2019, el Pla proposa 44,31 ha noves de sòl d'equipament que afegides a les existents sumen un total de 115,4 ha, fet que permet assolir un coeficient de 12,15 m^2 sòl/habitant, valor molt proper a l'estàndard òptim orientatiu de 12,47 m^2 sòl/habitant. Les noves reserves s'emplacen majoritàriament en sòl municipal i les reserves més importants corresponen a usos docents 20 ha de sòl, gairebé la meitat de la reserva total.

Amb l'objectiu de proporcionar qualitativament i quantitativament espais lliures la ciutat, el Pla estableix una superfície total de 524 ha de sòl d'espais lliures en sòl urbà, distribuïts en places i passeigs, parcs urbans i parcs territorials. Aquesta superfície garanteix un estàndard de 55 m^2 sòl/habitant. Respecte de les propostes de nous parcs cal destacar el nou Parc de la

Riera que ha d'esdevenir en el nou eix estructurador dels espais lliures centrals, els parcs equipats de Can Alzamora i Cova Solera-Riera i els parcs perimetrals Molí de la Bastida, Pi de Vilaroc i Cova Solera-ca Jardí.

Intervencions de referència

Tal com es recollia en l'avanç de Pla i amb l'objecte de definir nous àmbits d'identitat i de diversificació d'usos, el Pla estableix un conjunt d'intervencions de referència estructurades en tres àmbits:

– Ciutat central. La millora de la ciutat existent s'ha de fonamentar en la consolidació i densificació de la seva trama, la definició d'una estratègia d'eixos comercials, la reurbanització dels eixos principals, la definició de nous espais cívics, el desenvolupament dels nous espais d'oportunitat: noves centralitats, grans equipaments, parcs territorials equipats i la continuïtat del sistema d'espais lliures.

– Àrees de baixa densitat. Es proposa el reequilibri de les urbanitzacions millorant el sistema viari, facilitant l'accés al transport públic i la delimitació de nou "portals" situats estratègicament que permetin ubicar noves dotacions, nous espais lliures, locals comercials i habitatge plurifamiliar i social.

– Polígons industrials. El projecte de requalificació dels polígons industrials s'estructura en dos vectors: la transformació d'usos per a les indústries amb conflicte urbà i la potenciació i especialització de la resta de sòls industrials mitjançant la flexibilització normativa i l'augment de la l'edificabilitat.

Amb l'aprovació inicial del Pla, s'iniciava el període d'exposició pública i presentació d'al·legacions, que haurà de concloure amb la redacció del document per a l'aprovació provisional previst per a l'any 2009.

XMA

Més informació

www.ajrubi.net

121 POUM DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

El 23 de desembre el ple de l'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia aprova provisionalment el Pla d'ordenació urbanística municipal, amb el vot a favor de tots els grups municipals i l'abstenció d'ERC. El model d'ordenació dels nous sectors de creixement residencial i la creació de l'anomenat "parc del cava" són les dues línies d'actuació amb més protagonisme del pla. Entre els sectors urbanitzables que resten per consolidar de l'anterior pla i els que es posen en joc en el nou, el creixement de població previst per als propers vint anys podria representar un increment del 60%, fins a assolir la xifra de 18.980 habitants.

El municipi de Sant Sadurní d'Anoia, amb una extensió de 19,04 km² i 11.909 habitants l'any 2008, és el segon nucli més important de l'Alt Penedès i acumula el 12% de la població total de la comarca. El nucli primigeni de la vila data del segle XI i està format a l'entorn de l'església consagrada a Sant Sadurní. A partir d'aquí va anar creixent al llarg del camí ral que, creuant el Penedès, unia Barcelona amb Tarragona.

Sant Sadurní s'enclava dins del gran corredor d'espai agrari que històricament ha caracteritzat el Penedès i que des del segle XVIII s'ha anat especialitzant en el conreu de la vinya i en l'elaboració de vins i caves. La posició privilegiada de la comarca en relació amb la regió metropolitana i amb altres ciutats d'important dinamisme econòmic (Vilanova i la Geltrú, Igualada i Tarragona) en potencien encara més el paper de peça clau dins la xarxa de comunicacions catalana.

Des de fa uns decennis, la centralitat del Penedès ha afavorit que dins d'aquesta gran plana agrària s'hi hagin produït creixements residencials, d'activitats econòmiques i d'eixos de comunicació.

Estat de consolidació del pla anterior i paper del nou planejament d'àmbit territorial

El Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) aprovat era una revisió del Pla general d'ordenació urbanística (PGOU) redactat l'any 1983 sota la direcció dels arquitectes Joan Busquets i Antoni Font. El pla del 1983 va aconseguir conduir de forma ordenada el creixement de la vila que durant aquest període va passar de 8.100 habitants a 11.909, i va donar cabuda, així, a les demandes d'habitatge endògenes i exògenes. En els 25 anys de vigència del PGOU, es van desenvolupar 28 ha de les 41 previstes en sòl urbà, i 88 ha de les 149 previstes en sòl urbanitzable.

El temps transcorregut entre l'aprovació del PGOU del 1983 i l'inici de tramitació del nou POUM justificava per si mateix la seva revisió. També calia adaptar el planejament municipal a la legalitat vigent i al marc del nou planejament territorial d'àmbit superior, entre ells, el PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'ALT PENEDÈS (PDTAP), aprovat definitivament el 16 de setembre del 2008.

En relació amb les determinacions del PDTAP per a Sant Sadurní, l'equip redactor del POUM, dirigit per l'arquitecte Joan Antoni Solans i Huguet, va prendre un posicionament crític respecte del denominat "corredor de creixement" de Vilafranca fins a Sant Sadurní i de la carretera prevista sobre la riera de Lavernó. Els redactors del POUM justificaven la seva posició a partir de la previsió dels creixements (que consideraven excessius) que havia proposat el PDTAP, i denunciava que aquests s'haguessin fet sense aprofundir prou en les estratègies de localització dels futurs llocs de treball i de creació de riquesa per tal que Sant Sadurní pogués suportar el canvi d'escala sense esdevenir "ciutat dormitori".

Política de sòl industrial: el "parc del cava"

El POUM distingia entre una política de sòl industrial orientada cap a la indústria en general i una altra (de més importància) orientada cap a la modernització i ampliació de la indústria del cava. Pel que fa a la primera, un cop cobertes les demandes generals del sector auxiliar del cava, el pla delimitava un sol sector de creixement (turó de Can Ferrer del Mas) reservat per a indústries del coneixement i la innovació, que haurien de generar una alta proporció de llocs de treball qualificats i no impactar negativament sobre el sector vinícola ni el medi.

A Sant Sadurní prop de 32 empreses es dediquen a la producció de cava. Aquest tret característic de la població va portar els redactors del POUM a fer una lectura en profunditat sobre aquest sector econò-

Empreses de cava dins el nucli urbà. Foto Moisès Jordi

Vista de Sant Sadurní amb l'empresa Freixenet en primer terme. Foto Moisès Jordi

mic. D'aquí es desprenia que l'estructura actual de caves dins la vila esdevenia difícil de mantenir en vista de la modernització necessària dels processos de producció i distribució. Per evitar que es posés en perill la viabilitat del sector del cava i potenciar la plataforma d'atracció existent, el pla proposava la creació del "parc del cava".

Amb aquest nom s'ordenava a ponent del nucli urbà un nou sector caracteritzat per edificis aïllats al camp entre vinyes i parcs on es garantís alhora una bona accessibilitat i una correcta relació amb els espais oberts territorials. Així mateix, el parc del cava es relacionava estretament amb els processos de renovació urbana i modernització del centre: la permeabilitat i transició amb el nucli urbà a través del parc de les Solanes feia que l'estructura d'espais lliures existents sumés els àmbits productius tradicionals i els de nova implantació en un continu entès alhora com a urbà i periurbà. D'aquesta manera, el parc del cava cercava tant la capacitat d'adaptar-se als nous processos de producció com el fet de resultar atractiu per al sector turístic.

Altres aspectes del POUM

Les previsions del pla per a l'any 2025 eren de 8.287 llars, amb un índex d'ocupació de 2,4 persones per nucli. Aquest índex, d'acord amb una taxa d'envelliment alta i l'esperada evolució de l'estructura familiar, representava un creixement previst per al municipi que li permetia assolir la xifra aproximada de 18.980 habitants. Pel que fa al nombre d'habitatges, se'n preveia la construcció de 3.169 (2.786 en sòl urbanitzable i 383 en sòl urbà). D'aquests, 640 es determinaven sota el règim de protecció oficial i 320 al de preu assequible. Per arribar a aquesta xifra total calia que el ritme de la construcció es mantingués al voltant dels 200 habitatges a l'any.

D'altra banda el pla protegia certes zones de sòl no urbanitzable per assegurar la continuïtat dels espais lliures que podien relligar àmbits propers a espais inclosos dins d'un pla d'espais d'interès natural (PEIN). Aquests corredors protegits al llarg de les obagues dels rius Bitlles i Anoia actuen com a corredors naturals que uneixen el Garraf amb les serralades de Montserrat, Ancosa i Orpinell.

El POUM incidia també en les línies d'actuació següents:

– Incorporar l'actual variant prevista pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) però preveient-ne el desdoblament per tal que treballés també com a ronda urbana, i preveure un seguit d'operacions menors sobre certs encreuaments viaris perillosos o conflictius.

– Ampliar les zones d'estacionament adjacents a l'estació de Rodalies.

– Preveure un baixador soterrat del ramal de tren previst cap a Sant Quintí (i probablement Igualada) que donés servei als nous creixements residencials i al parc del cava.

– Recuperar la façana de migdia sobre la riera de Lavernó.

– Posar al dia el catàleg dels elements arquitectònics i culturals.

El procés de tramitació

Després de l'aprovació inicial del 20 de desembre del 2007, el POUM va estar sotmès a exposició pública i s'hi van presentar 106 al·legacions. Si bé durant els mesos previs a l'aprovació provisional el procés de tramitació va quedar aturat pel desacord entre els diferents grups municipals, l'estudi de les al·legacions presentades i les negociacions de l'alcalde i regidor d'urbanisme (Joan Amat de Convergència i Unió, CiU) amb la resta de grups polítics van portar a la incorporació de més de 71 modificacions al document per a l'aprovació provisional. Finalment es va arribar a un acord i es va aprovar el document en el ple celebrat el 23 de desembre amb 15 vots a favor (CiU, Partit dels Socialistes de Catalunya –PSC–, Partit Popular –PP– i Alternativa Municipal Independent –AMI–) i només dues abstencions (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC).

Un cop aprovat provisionalment, el document va ser traslladat a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB), on en va quedar prevista l'aprovació definitiva per al 2009.

PPC-CSA

Més informació

www10.gencat.cat/ptop/AppJava/cat/plans/index.jsp
www.idescat.cat
www.santsadurni.es
www.santsadurni.org

122 POUM DE TARRAGONA

El març del 2008 l'Ajuntament de Tarragona presenta la nova proposta de POUM, mentre continuen les negociacions amb els veïns afectats, que culminen amb la signatura d'acords al juliol i amb els quals es deixaven d'expropiar un volum important d'habitatges. El POUM de Tarragona s'aprova inicialment per segona vegada el novembre del 2008, amb el vot favorable de tots els grups del consistori. El document preveu que el municipi arribi a 185.000 habitants el 2025 i projecta la construcció de gairebé 35.000 nous habitatges, dels quals uns 14.000 són de protecció oficial.

Antecedents | 2005:171; 2006:171; 2007:175

La ciutat de Tarragona és capital de la comarca del Tarragonès i de la província que porta el seu nom. El terme municipal fa gairebé 63 km² on viuen 142.869 habitants, segons el padró municipal del 5 de desembre de 2008. Després de triplicar gairebé la població en les dècades dels anys seixanta i setanta del segle passat, la població s'havia estabilitzat entorn dels 114.000 habitants l'any 2000, data a partir de la qual la població havia experimentat un fort creixement (25%).

El planejament en vigor al municipi era el Pla general d'ordenació urbana (PGOU) del 1984, actualitzat per tercera i darrera vegada el 1995. Des de l'any 2000 s'havia iniciat el procés de revisió que havia de portar a la redacció d'un nou pla d'ordenació urbanística municipal (POUM), però no fou fins al maig del 2007, en vigílies de les eleccions municipals, que el document va rebre aprovació inicial. L'esmentada contesa electoral va comportar un canvi de signe en el govern municipal i l'aturada i revisió del POUM.

Amb la voluntat d'elaborar un nou projecte de POUM més pròxim a la ciutadania, el nou consistori havia mantingut des de juliol del 2007 una intensa ronda de contactes amb les associacions de veïns, amb la Coordinadora d'Afectats del POUM, amb representants dels afectats i amb els mitjans de comunicació.

Presentació del document remodelat

Entre el 12 i el 14 de març es van realitzar a la sala d'actes de l'Ajuntament de Tarragona unes jornades de participació del POUM sota el lema *Participa en la Tarragona del futur*. L'objectiu del consistori era obrir un espai de trobada amb la ciutadania, a més de reforçar el procés d'informació, discussió, participació i reflexió que es va iniciar el juliol passat, un cop endegat el procés de remodelació de la proposta de POUM.

El tinent d'alcalde de Territori, Xavier Tarrés, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), en la jornada inaugural a la qul van participar unes 200 persones, va destacar la importància d'aquestes jornades de divulgació després d'un llarg procés, que va qualificar de mancat d'informació i diàleg, i que va culminar amb l'aprovació inicial del POUM per part de l'anterior equip de govern a pocs dies de la celebració de les eleccions municipals.

Detall del barri de les Cases Barates. Foto Arxiu Territori

En aquestes jornades es cercava presentar les línies generals del Pla, informar dels tràmits realitzats i dels pendents fins a l'aprovació definitiva, donar a conèixer el document des dels diferents àmbits temàtics que el formaven (medi ambient, habitatge, mobilitat, patrimoni, equipaments i economia) i recollir opinions i propostes de millora.

Els encarregats de presentar de forma detallada el nou document foren el mateix alcalde, Josep Fèlix Ballesteros, del PSC, i els regidors de Territori, Seguretat Ciutadana i de Mobilitat, Serveis a les Persones, Sostenibilitat, Medi Ambient i Salut, Patrimoni, Promoció Econòmica i Estratègies de Ciutat, i el director tècnic de l'Àrea de Promoció Econòmica.

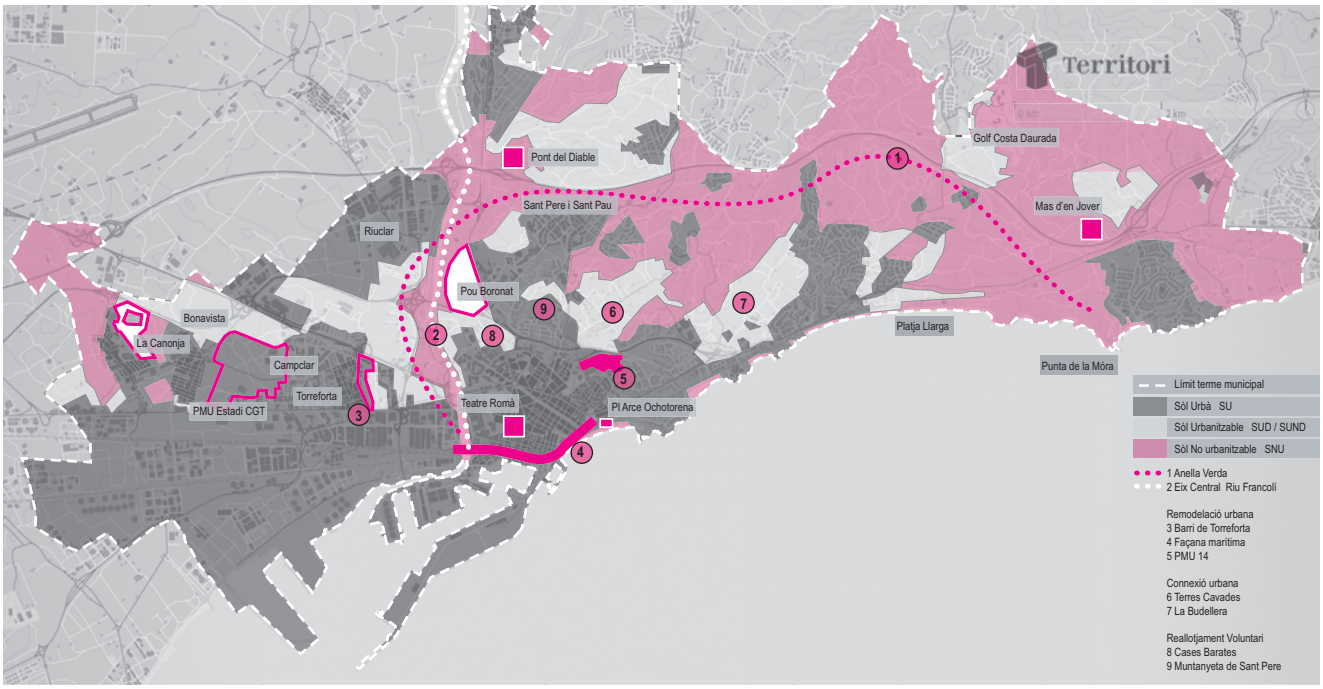
A més d'aquestes jornades, es va dur a terme una exposició itinerant explicativa del Pla i el tinent d'Alcalde de Territori va mantenir diverses reunions en els diferents centres cívics de la ciutat per explicar el POUM.

El 3 d'abril es va constituir el Consell Assessor del Territori, òrgan que havia de permetre una major participació ciutadana en la presa de decisions sobre el planejament urbanístic de la ciutat, que comptava amb 31 membres, 27 dels quals amb dret a vot (7 representants del món polític, 7 del món associatiu, ciutadà i sindical, 7 del sector acadèmic i professional i 6 del sector econòmic).

El nou POUM

Des de l'equip de govern es destacava que el nou POUM feia un tractament diferent dels espais lliures, era més respectuós amb el medi ambient i urbanísticament més obert, preveia més habitatge protegit i tenia un major nivell de consens ciutadà que no pas la proposta anterior. En aquest sentit, des de la regidoria d'Urbanisme es van agrair les 4.387 al·legacions que havien servit per millorar el document.

Entre els punts a destacar del nou POUM hi havia la seva intenció de cohesionar el centre urbà amb els barris de Ponent; la conne-



xió de la ciutat amb els futurs nuclis de Terres Cavades i la Budallera; la incorporació dels preceptes del PLA DIRECTOR DE LES ACTIVITATS INDUSTRIALS I TURÍSTIQUES DEL CAMP DE TARRAGONA [2005:122], del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER [2005:128] i del Pla de mobilitat del Camp de Tarragona; la modernització de la documentació gràfica; l'aposta per remodelar la FAÇANA MARÍTIMA [132] amb el soterrament del tren; la resolució dels conflictes urbanístics sorgits en l'aplicació de l'anterior PGOU; la preservació d'una gran anella verda; la transformació del riu Francolí en eix central urbà que permeti la comunicació entre les diferents parts de la ciutat; el respecte a les voluntats expressades per l'entitat municipal descentralitzada (EMD) de la Canonja; el PLA URBANÍSTIC DE L'ESTADI DEL CLUB GIMNÀSTIC DE TARRAGONA (CAMPCLAR) [102]; i finalment, la voluntat de no expropiar cap casa de manera forçosa.

El nou POUM plantejava, pel que feia al creixement urbanístic, l'augment de l'habitatge protegit, unes propostes de renovació urbana més respectuoses amb el medi ambient i amb major consens social, i la compactació i optimització del sòl urbà existent, cercant una major cohesió social i una millora de les condicions de vida de la població. També incloïa tres de les àrees residencials estratègiques del Camp de Tarragona II. Tarragonès previstes (1.066 habitatges a Canonja, 1.672 habitatges al Pou Boronat, i 1.225 habitatges entre Sant Salvador i els Pallaresos), i establia un nou concepte, l'ecobarri, fonamentat en els preceptes de desenvolupament i construcció sostenibles, per als nous sectors a desenvolupar. El nombre total d'habitatges previstos en el nou POUM era de 34.665, dels quals gairebé 14.000 eren protegits (un 40% del total). El volum de sostre edificable residencial se situava en 324 ha entre sol urbà i sol urbanitzable, del qual el 37% corresponia a habitatge protegit. Es calculava que aquest creixement residencial permetria assolir cap al 2025 un volum de 185.000 habitants.

En l'apartat de medi ambient, l'objectiu principal del POUM era garantir un desenvolupament sostenible, d'acord amb els criteris de revitalització socioeconòmica, requalificació ambiental, foment de la sostenibilitat, i equitat social. En aquest sentit, l'Ajuntament es proposava incloure en el nou POUM la redacció d'un pla director dels espais verds de Tarragona, que havia de definir els espais de la xarxa verda de la ciutat (inclosa l'Anella Verda).

Pel que fa a la mobilitat, des del consistori es feia una aposta pel transport públic en detriment del privat, i es volia potenciar l'ús de la bicicleta. Entre les principals infraestructures de transport previstes destacaven la nova línia d'alta velocitat València-Barcelona; la construcció d'un bypass per a mercaderies que eviti el seu pas per la ciutat de Tarragona, aprofitant parcialment el corredor actualment en desús de la línia Reus-Roda; la creació d'una xarxa de trens lleugers o tramvies com a eix vertebrador del transport públic intern al Camp de Tarragona (TRAMVIA DEL CAMP DE TARRAGONA [2007:181]); i la creació d'un intercanviador de transport de viatgers per al Camp de Tarragona, proper a la ciutat, amb serveis de ferrocarril (alta velocitat, Regionals, Rodalies i tren tramvia) i d'autobús.

Les tretze diferències

Des de l'Ajuntament es posaven de manifest un total de tretze diferències substancials entre la nova proposta i el document aprovat inicialment el maig del 2007:

– L'elaboració del Pla director dels espais verds, que havia de definir els espais inclosos en la futura xarxa verda de la ciutat, i havia de fixar les bases per a la seva funcionalitat, conservació, gestió i millora dels espais.

– En les àrees de cases barates, carrer Covadonga i avinguda de la República Argentina, s'aturaven les expropiacions forçoses, i es donava a optar els propietaris entre un reallotjament voluntari dins la mateixa zona, o, en cas contrari, se'ls demanava la rehabilitació dels seus habitatges, per la qual cosa s'establiran els corresponents plans de millora urbana.

– En l'àrea de la Muntanyeta de Sant Pere, es proposava una estratègia de reallotjament voluntari en un edifici de nova construcció a l'avinguda dels Països Catalans, fet que havia de permetre nous vials i una escola.

– La proposta inicial d'enderrocar tots els habitatges de les parcel·les Rion i del camí de l'Ermita de la Salut (pla de millora urbana 14) per a la construcció de 570 habitatges i un nou parc havia despertat una forta oposició. Després d'un procés de negociació amb els veïns, la majoria havien acceptat el reallotjament.

Una imatge de Terres Cavades, amb el barri de Sant Pere i Sant Pau al fons. Foto Arxiu Territori

– Es preveia dignificar el barri de Torreforta, creant un nou sector discontinu, i es desplaçava el nou vial previst a la zona, amb un nou traçat que passava per espai no edificat.

– Es decidia minimitzar l'impacte ambiental de l'edifici de la plaça del Cardenal Arce Ochotorena, amb la construcció d'un mur verd, desestimant la demanda del Ministeri de Medi Ambient d'enderrocar-lo.

– En el cas de l'edifici del carrer Castaños disconforme amb el planejament, es permetia el manteniment de l'ús com a habitatge, però es descartava una futura substitució de l'edificació.

– En l'entorn del Teatre Romà, es desistia de fer-hi expropiacions, encara que la Generalitat, a través de la delimitació de la protecció, ostentava la prioritat per comprar els edificis més propers a les restes arqueològiques.

– Es desestimava la idea de construir una urbanització de 4.000 habitatges en una zona boscosa propera al Pont del Diable, i es passava a preservar com a espai natural.

– El mateix procediment es feia servir en el cas de Mas d'en Jover, on s'anul·lava una urbanització de 1.200 habitatges i l'espai passava a formar part de l'Anella Verda de la ciutat.

– En el cas de la platja Llarga, es prohibia la construcció en l'espai situat entre la carretera i la platja.

– A la zona de Loste, prop de la carretera N-240, i, finalment també a l'avinguda Andorra, no resultava afectat cap habitatge, i s'estava pendent d'efectuar millores urbanes que dignifiquessin els barris.

L'Ajuntament i els veïns afectats arriben a un acord

Durant el mes de juny, l'Ajuntament, en boca de Xavier Tarrés, es va comprometre a entregar als propietaris dels habitatges afectats pel POUM còpies dels documents amb els acords presos en els darrers mesos, inclosos plànols de com quedaven finalment cadascuna de les zones afectades per les modificacions.

Entre altres, els acords preveien la preservació de l'Anella Verda i la PLATJA LLARGA [2007:115] i la promesa de no expropiar els veïns de Cases Barates, República Argentina i Covadonga. Tarrés afirmava que només quedava per tancar la situació d'un bloc de Torreforta afectat per la construcció d'una rotonda a la carretera T-11, i situava la data de la segona aprovació inicial per al mes de novembre.

La Coordinadora d'Afectats pel POUM de Tarragona considerava a final de juliol que havia assolit gairebé tots els seus objectius, i després de la concreció dels acords amb el consistori, limitaven la seva tasca al seguiment del procés d'aprovació del Pla.

Després de molts mesos de negociacions, el 28 de juliol s'escenificava l'acord entre coordinadora i consistori amb la firma pública per part de l'alcalde, Josep Fèlix Ballesteros, dels compromisos adquirits en un acte que va reunir gairebé 400 persones. Santiago Blanco, portaveu de la coordinadora, recordava que encara hi havia punts per aclarir, però donava ja per dissolta l'entitat.

Xavier Tarrés confirmava que el PLA URBANÍSTIC DE TERRES CAVADES [2007:138], amb prop de 600.000 m² de sostre edificable i uns 6.800 habitatges previstos, es començaria a desenvolupar un cop s'hagués aprovat el POUM.

Judici pels aldarulls en l'homenatge a Nadal

Durant l'octubre es va dur a terme el judici pels aldarulls que tingueren lloc l'octubre del 2007 en l'homenatge a l'exalcalde Joan Miquel Nadal, i en el qual estaven imputats el portaveu de la coordinadora contrària al POUM, Santi Blanco, i l'exmilitant de CiU, Josep Albert Castellví. Llavors, més de 200 persones van rebre Nadal al pàrquing del restaurant el FORTÍ DE LA REINA [2007:197] amb una cassolada i crits, encara que des de la coordinadora s'afirmava que en cap cas s'havien produït ni les agressions ni els danys a vehicles pels quals se'ls imputava. A final de mes el jutjat número 3 de Tarragona va arxivar la demanda per falta de proves.

El POUM rep la segona aprovació inicial

El POUM de Tarragona va rebre aprovació inicial per segona vegada en el ple de 21 de novembre de 2008, amb el vot unànime de tots els grups polítics. Des de l'equip de govern del PSC i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), es destacava el consens assolit i s'assegurava haver millorat l'anterior document. Des de l'oposició, CiU i el Partit Popular (PP) afirmaven que l'actual POUM partia bàsicament del que ells havien aprovat, que el seu suport al Pla era per responsabilitat política i criticaven l'equip de govern per no haver comptat amb ells per a la confecció del document.

A partir del 9 de desembre, un cop publicat el corresponent edicte municipal en el *Butlletí Oficial de la Província* (BOP), es va obrir un període d'exposició pública del nou POUM durant un termini de 45 dies naturals.

Un cop acabat aquest procés, s'esperava que el Pla rebés aprovació provisional en una nova sessió del ple, abans de remetre'l a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT). S'esperava que l'aprovació definitiva del document es dugués a terme l'any 2010.

JRMR

Més informació

www.tarragona.cat

POUM DE TREMP 123

S'inicia el procés de revisió del planejament de Tremp, amb l'aprovació de l'Avanç del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) a final del 2008, a causa del desfasament del planejament vigent, que no preveu adequadament el vast sòl no urbanitzable del municipi, i la voluntat de donar compliment als preceptes del nou Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran (PTPAPA). L'Avanç preveu quatre alternatives de desenvolupament urbanístic, fonamentades en unes projeccions de població que fan necessària la construcció de 3.850 nous habitatges per al 2025.

Tremp està situada al centre de la conca del mateix nom. És capital comarcal del Pallars Jussà, seu de la Delegació del Govern a l'Alt Pirineu i Aran i cap de partit judicial. El terme històric era només de 8,3 km^2. El 1959 el terme es va ampliar amb part del municipi de Talarn, com a conseqüència de l'expansió de la ciutat (barris de les Adoberies, de la Pedrera i del cementiri). Posteriorment, va arribar la fusió amb els municipis de Sapeira, Espluga de Serra, Gurp de la Conca i Fígols de la Conca (1970), Vilamitjana i Palau (1972), i Suterranya (1973), fins a esdevenir actualment el municipi més extens de Catalunya (304 km^2). La població el 2008 és de 6.190 habitants, dels quals gairebé el 90% es concentren a la ciutat. De la resta de nuclis, un total de 27, no n'hi ha cap de més de 100 habitants, tret de Vilamitjana (219 habitants), que és també Entitat Municipal Descentralitzada (EMD).

El terme de Talarn envolta totalment la ciutat de Tremp, i la separa dels altres enclavaments que formen el municipi, tant dels nuclis propers ubicats prop de la Noguera Pallaresa, com de la gran extensió de terme que arriba fins a la Noguera Ribagorçana. El municipi també té un enclavament ubicat dins l'Alta Ribagorça.

El nucli principal es troba ben connectat per la carretera C-13 que l'uneix amb Lleida i el Pallars Sobirà. També té estació de la línia de FERROCARRIL LLEIDA-LA POBLA DE SEGUR [2006:72].

Precedents de planejament urbanístic

La història del planejament urbanístic a Tremp s'inicia amb el Pla Moore del 1927, redactat a partir de la implantació de la central elèctrica de Talarn i que establia bàsicament un pla d'alineacions, força respectat durant el franquisme. El 1973, un cop finalitzat el procés d'agregacions, hi va haver un intent d'aplicació d'un pla general municipal (PGM), que no va fructificar. Bona part dels seus preceptes es van mantenir en les Normes subsidiàries de planejament aprovades el 1983, instrument encara vigent. Les dificultats de confecció del frustrat PGM van conduir el consistori a optar per aquesta figura de planejament, més escaient en funció de la dimensió i capacitat de gestió del municipi.

Una de les limitacions de les Normes era que només eren d'aplicació per al nucli de Tremp. Per a l'ordenació de la resta de nuclis, el 1991 es van aprovar unes normes complementàries que distingien entre nuclis actius[1] on encara es feien obres de nova planta, i nuclis passius (la resta) on només s'hi produïen reformes, rehabilitacions i reutilitzacions. Aquests documents regulaven només els nuclis urbans, i donaven poc pes a l'espai no urbanitzable, en el qual les normes establien dues zones diferenciades, però que no s'arribaren a representar sobre plànol.

Les Normes vigents delimitaven 51,5 ha de sòl urbà i 67,5 de sòl urbanitzable. També incorporaven 19 sectors de desenvolupament en sòl urbanitzable, 3 d'industrials i 16 de residencials, dels quals només es van aprovar nou. Dos d'aquest sectors aprovats només s'havien desenvolupat parcialment, i la resta de zones encara no tenien el planejament parcial aprovat.

El 2005 es va redactar un text refós de les Normes que incorporava les modificacions posteriors realitzades,[2] que a final del 2008 restava pendent d'aprovació per la Direcció General d'Urbanisme (DGU).

El nou planejament territorial impulsa la reforma

El PLA TERRITORIAL PARCIAL DE L'ALT PIRINEU I ARAN [2006:127] aprovat l'estiu del 2006 va establir per a la vila de Tremp una estratègia de creixement potenciat (de més del 30% del sòl consolidat), fonamentada en la seva funció de nus de comunicacions del pla, i per les perspectives de potenciació de les comunicacions amb l'àrea

Avinguda Espanya, al nucli urbà de Tremp. Foto Josep Ramon Mòdol

Nucli de Palau de Noguera. Foto Josep Ramon Mòdol

metropolitana de Barcelona i les valls d'Aran i de Boí, a partir del condicionament dels colls de Perves i de Comiols. El PTPAPA preveia per a la ciutat un major dinamisme econòmic i una major polaritat capaç de concentrar bona part del creixement residencial. Apostava també per la implantació d'activitat industrial amb la intenció de diversificar l'economia i dinamitzar el teixit productiu del sistema urbà.

El PTPAPA proposava per al nucli de Vilamitjana, en l'eix viari de Comiols, una estratègia de creixement moderat (de fins al 30% del sòl consolidat), en funció de la seva bona connectivitat i disposició de sòl. Per als nuclis amb un llindar de població superior als 50 habitants[3] es proposava una estratègia de creixement de reequilibri; mentre que la resta de nuclis existents, poc poblats i amb un patrimoni arquitectònic notable, amb la finalitat de mantenir-ne les estructures urbanes i edificatòries de la degradació, quedaven integrats dins una estratègia de compleció i millora. Tot i això, el PTPAPA no recollia dos petits nuclis, Casterner de les Olles i Esglugafreda, que tampoc constaven a les Normes.

A començament del 2006, Josep Ardanuy, tinent d'alcalde i regidor d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), va anunciar que l'Ajuntament destinaria un pressupost inicial de 165.000 euros a la revisió del planejament urbanístic de tot el municipi, fonamentant la despesa en la necessitat de definir les possibilitats de creixement, especialment als nuclis petits.

El 25 d'abril de 2007, el ple de l'Ajuntament de Tremp va aprovar per unanimitat el plec de clàusules que havien de regir la licitació de la redacció del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Tremp, i simultàniament, va anunciar la convocatòria del concurs públic corresponent. El pressupost de licitació va augmentar fins als 200.000 euros, i es va establir un termini d'execució de 18 mesos. Es va obrir un període de 26 dies naturals per a la presentació de sol·licituds d'adjudicació a partir de la publicació de l'edicte, que es va retardar fins al 27 de novembre de 2007, motivada per la reestructuració interna del consistori posterior a les eleccions municipals del maig.

L'1 de desembre de 2007, per resolució de l'alcalde, Víctor Orrit, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), es va ampliar el termini de presentació de sol·licituds fins al 9 de gener de 2008.

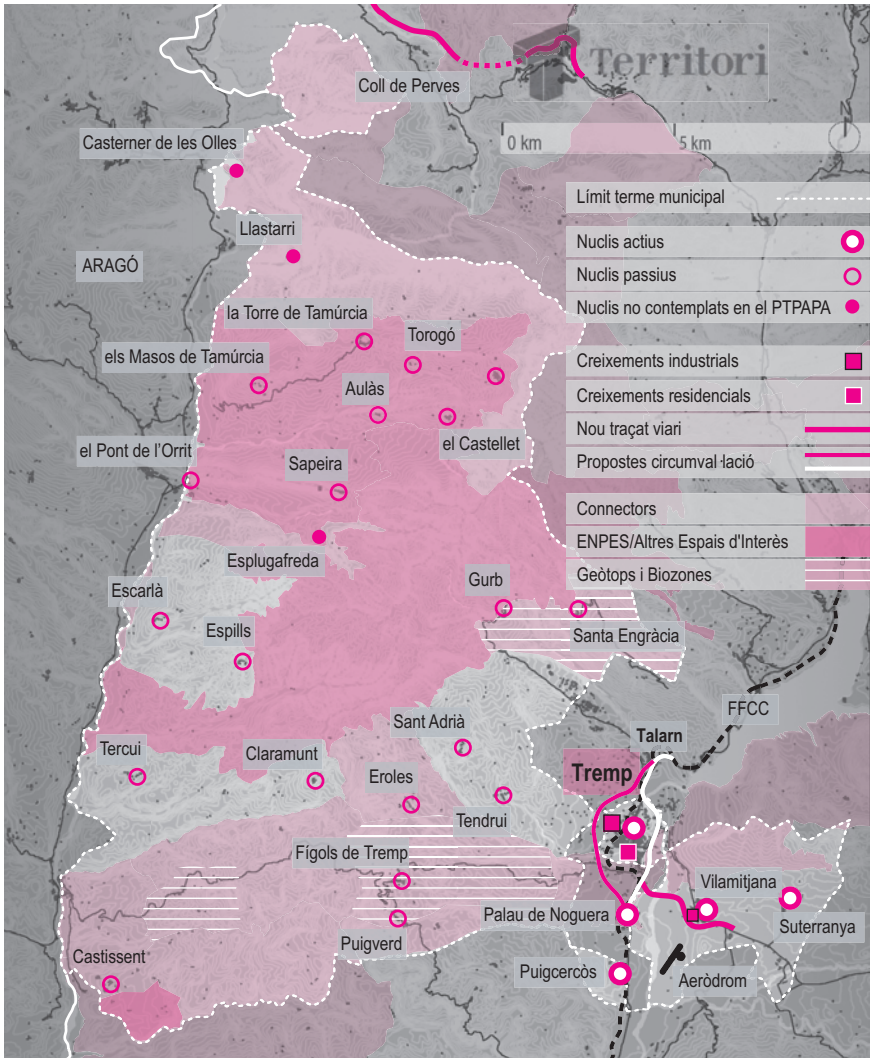
Trets definidors de l'Avanç del POUM

Els treballs de redacció es van adjudicar el juny del 2008 a la consultoria Taller d'Arquitectura i Territori, sota la direcció de l'arquitecte José González Baschwitz. En els treballs de redacció també hi van participar la consultoria AGRO 90 en la realització dels estudis ambientals, Giró Advocats en els estudis jurídics i Robert Vergés en el traçat dels viaris.

L'avanç del POUM aportava les línies bàsiques d'ordenació del territori que havien de regir el document definitiu, tant en les xarxes viàries del municipi i dels nuclis, en els eixos principals de la ciutat, com en les zones verdes, industrials i d'equipaments, però sense concretar-ne el paràmetres urbanístics.

La reordenació urbanística de la ciutat de Tremp, dels nuclis rurals agregats i del territori del municipi, s'afrontava amb la finalitat d'assolir un creixement social, econòmic i urbanístic, però preservant alhora els valors naturals i culturals existents, adaptant el model de creixement a les característiques de cada nucli. Tot i això, el document preve-

Nucli de Puigcercós. Foto Josep Ramon Mòdol



ia duplicar la població dels propers vint anys i arribar als 12.000 habitants.

Els principis del document es fonamentaven en un desenvolupament sostenible; l'atenció a les necessitats socials d'accés a l'habitatge; la necessitat d'aconseguir la cohesió social amb la integració de grups socials, usos i activitats; la cohesió territorial; la protecció i gestió adequada del medi ambient i del patrimoni natural, i la protecció del patrimoni cultural.

En aquest sentit, l'Avanç havia de conjugar correctament el creixement de la ciutat i l'aparició de projectes de gran escala (l'àrea residencial estratègica, la planificació de l'aeròdrom, la creació del nou centre d'activitat industrial), amb un planejament del territori adequat a un municipi amb valors naturals i paisatgístics únics i amb un patrimoni cultural a tots els petits nuclis que demanava una regulació i protecció amb la qual no es comptava.

Els eixos d'actuació es van organitzar en quatre dimensions: l'escala municipal, que per la dispersió del terme en diversos agregats es plantejava que desbordaria els límits propis; el nucli urbà de Tremp; els nuclis actius, i els nuclis passius. Per a cada àmbit es preveien lògiques i metodologies diferents.

El document va incloure diverses propostes de circumval·lació de la ciutat de Tremp (C-13) i del nucli de Vilamitjana (C-1412), vials que es connectarien al sud de la vila, en un nus de comunicacions que enllaçaria també amb la C-1311. Pel nord, la circumval·lació de Tremp finalitzaria a tocar de Talarn.

Pel que fa als sistemes naturals, el 74% del terme municipal es trobava protegit. El municipi tenia dos espais d'interès natural inclosos en la Xarxa Natura 2000 [2006:199]; cinc espais naturals de valor regional i 6 connectors territorials reconeguts en el PTPAPA; una àrea important per als ocells i quatre àrees d'alt valor agrícola.

El patrimoni cultural incloïa els 54 monuments arquitectònics i 66 jaciments arqueològics registrats per la Direcció General del Patrimoni Cultural. El catàleg de masies i cases rurals elaborat comptava fins a 206 edificis.

L'Avanç delimitava 21,7 ha de sectors en sòl urbà a consolidar, a més de 25,7 ha de sectors en sòl urbanitzable pendents de les Normes vigents (en densitats mitjanes i baixes), i es proposaven quatre sectors nous, dos de residencials (24,6 ha) i dos d'industrials (63,1 ha). El nou creixement residencial i industrial a Tremp s'ubicava sobre el ferrocarril, entre la zona industrial i el barranc de Riucós, tret del polígon que l'Institut Català del Sòl (INCASÒL) estava projectant a Vilamitjana.

Es proposaven quatre alternatives de desenvolupament urbanístic, prenent com a base el desenvolupament del sectors previstos en el planejament vigent, els nous sectors, i diverses possibilitats de densificació dels espais, que fixaven una capacitat de construcció de nous habitatges que variava entre els 3.371 i els 4.108, amb la finalitat de satisfer les necessitats d'habitatge màximes (3.850 habitatges nous) segons les actuals projeccions de població per a l'any 2025.

Aprovació de l'Avanç i procés de participació ciutadana

El 5 de novembre de 2008 el ple de l'Ajuntament va aprovar per unanimitat l'Avanç del POUM i va obrir un període de participació ciutadana per tal que la població aportés els suggeriments oportuns, amb una exposició de la documentació i jornades de participació, que finalitzava el 5 de gener de 2009.

JRMR

Més informació

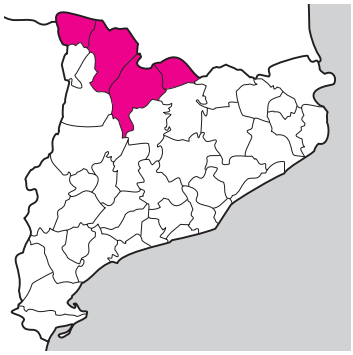
ajuntamentdetremp.cat

1 Palau de Noguera, Puigcercós, Suterranya i Vilamitjana

2 Entre el 1983 i el 2005 es van aprovar 18 modificacions puntuals de les Normes.

3 Puigcercós, Palau de Noguera, Suterranya, Espluga de Serra.

124 REINTRODUCCIÓ DE L'ÓS I RETORN DEL LLOP AL PIRINEU I A LA VAL D'ARAN



La presència d'ossos al Pirineu, fruit del programa de reintroducció impulsat pel govern francès l'any 1996, torna a generar conflicte d'interessos entre els governs de les diferents administracions del territori afectat, la comunitat local i les organitzacions ecologistes, arran de l'agressió d'una ossa a un caçador aranès. L'incident, per una banda, desencadena, de nou, el rebuig al projecte de reintroducció, al temps que els seus defensors argumenten els beneficis del programa, tot i que hi reconeixen algunes mancances pel que fa a l'àmbit de la gestió.

Antecedents | 2004:178; 2005:176; 2006:175

La presència d'ós bru a les comarques de la Val d'Aran, el Pallars Sobirà, l'Alta Ribagorça, el Pallars Jussà i l'Alt Urgell és fruit dels alliberaments realitzats els anys 1996-1997 i 2006 amb ossos originaris d'Eslovènia per iniciativa del govern francès. Actualment, es pot parlar d'entre 15 i 22 exemplars d'ós bru repartits per tot el Pirineu entre els vessants nord i sud. Els tretze anys d'història del programa de reintroducció han estat marcats per una confrontació d'interessos entre diferents sectors socials, de mentalitats sovint oposades.

L'incident a un caçador aranès

El 23 d'octubre al matí, al Portet, prop del poble de Les (Val d'Aran), un caçador aranès fou víctima de l'atac d'un ós. Van ser els gossos qui primer van alertar de la presència de l'ós, segons l'explicació del síndic d'Aran, Francesc Boya, basada en la versió dels testimonis dels caçadors. Segons les fonts, els caçadors que participaven en una batuda per caçar el porc senglar, havien alertat l'ós que, espantat, s'havia girat cap a un dels caçadors, esgarrapant-lo al braç i a la cama i, finalment, havia fugit després dels trets d'arma del mateix caçador ferit i d'altres del grup.

Rebuig total del govern aranès a la presència dels óssos

L'atac al caçador va ser considerat, per la màxima autoritat del govern aranès, com un punt d'inflexió. Francesc Boya, síndic de la Val d'Aran, assenyalava que fins aquell moment els óssos, reintroduïts per l'Administració francesa, havien atacat ovelles i animals de corral, però mai persones. L'atac al caçador feia replantejar la viabilitat de la presència dels óssos en un territori que també era ocupat pels humans.

Davant dels fets, el síndic d'Aran, el mateix dia dels fets i en roda de premsa al Parlament, exigia la captura de l'ossa atacant i de la resta d'exemplars d'ós. El síndic havia remarcat la manca d'equips de seguiment i control de la població d'óssos amb la qual el govern francès duia a terme el programa de reintroducció, al temps que reconeixia que la retirada del projecte i de qualsevol altra mesura a adoptar s'havia de tractar amb el govern francès. Cal tenir en compte que la Val d'Aran té competències transferides en matèria de medi ambient. Els treballs de vigilància de l'ós es fan en coordinació amb el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) de la Generalitat, però les decisions respecte al programa de reintroducció s'han de prendre amb la Generalitat i el Ministeri de Medi Ambient, Medi Rural i Marí (MARM) espanyol, ja que és un programa de col·laboració internacional.

El ple del Conselh Generau d'Aran aprovava per unanimitat el 28 d'octubre una moció en la qual reclamaven la retirada de tots els óssos d'Aran.

La Conselleria de Medi Ambient defensa la presència dels óssos

La directora general de Medi Natural del DMAH, Núria Buenaventura, lamentava els fets el mateix dia 23 i remarcava que en dotze anys aquest havia estat el primer atac d'un ós contra un humà, cosa que demostrava el caràcter extraordinari de l'incident.

El diumenge 26 d'octubre, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Francesc Baltasar, defensava la voluntat de mantenir la política de reintroducció de l'ós al Pirineu i es mostrava en desacord amb algun tipus de declaracions per la confusió i el clima d'alarma social que havien generat.

Les organitzacions ecologistes s'oposen a la retirada dels óssos

Les declaracions de diverses organitzacions ecologistes, com les dels Ecologistes en Acció i DEPANA, van ser unànimes en considerar que la proposta de retirar els ossos era "totalment desproporcionava", segons recollia el diari *El Punt* del 27 d'octubre, i que podia atemptar contra la fauna amenaçada i contra una espècie protegida d'acord amb la normativa vigent. DEPANA també havia informat de l'historial d'agressions als óssos dels darrers anys al Pirineu, en els quals, en tots els casos, s'havia constatat la presència de munició pròpia de l'activitat cinegètica. Altres opinions defensores de la presència de l'ós recordaven que el nombre de ferits lleus i greus que havien creat els propis caçadors a altres caçadors era molt superior, tal com explicava David Serramitjana, director de la Fundació Fauna de la Garrotxa.

El Govern espanyol defensa el programa de conservació dels ossos

La Fundació Biodiversidad del MARM feia públic en un comunicat que valorava positivament els esforços de totes les administracions implicades en la recuperació de l'ós al Pirineu pels seus bons resultats, motiu pel qual consideraven necessari seguir endavant amb el projecte. La fundació havia citat els casos de la cornisa Cantàbrica i de les altres àrees dels Pirineus amb ossos, com a models reeixits de la política de reintroducció, demostrant alhora la viabilitat de compatibilitzar el desenvolupament rural, els usos del territori i la conservació de l'espècie. Tanmateix, recordaven el caràcter espantadís d'aquests animals, que es demostrava en les escasses oportunitats que es deixaven veure.

Acords intermedis mentre l'ossa hiverna

Responsables tècnics dels governs català, espanyol, francès, aragonès i del Conselh Generau d'Aran es van reunir el 13 de novembre a Barcelona, van descartar la captura de l'óssa Hvala i van acordar aplicar mesures específiques per fomentar "el coneixement i el seguiment de la població d'óssos bruns als Pirineus".

L'arribada de l'hivern i de la hibernació de l'ossa va calmar els ànims dels contraris al

programa de conservació de l'ós al Pirineu que el 5 de novembre s'havien reunit en un grup de fins a 700 manifestants del dos vessants dels Pirineus al poble de Les.

El llop

El primer exemplar de llop en territori català s'identificà el 2004 al Parc Natural del Cadí-Moixeró, i des d'aleshores s'han anat trobant indicis de l'existència de llops en aquest indret. Les dades contrastades provenen d'animals detectats a la Cerdanya, l'Alt Urgell, el Berguedà, el Solsonès i el Ripollès.

El 7 de maig de 2008 era novament notícia la presència de llops per part de veïns de Riu de Cerdanya i Bellver. Les anàlisis d'ADN fetes per tècnics del DMAH l'any 2007 indicaven la presència de "com a mínim quatre llops" al Pirineu català, tots ells mascles i d'origen franco-italià i un d'origen ibèric. Aquest fet implicaria l'existència d'un corredor habitable des de les zones del Cantàbric o de Castella i Lleó, on hi ha les principals poblacions de llop ibèric de la Península. Els experts descartaven l'existència de risc per a la població, ja que a tota la Península hi havia entre 2.000 i 3.999 llops i durant els últims cent anys no s'havia produït ni un sol atac de llop contra les persones. Pel que fa als atacs al bestiar, les dades de l'any 2007 feien un balanç de deu atacs, amb set ovelles i una cabra mortes. Durant l'any 2008 no s'havia verificat cap atac. Les mateixes fonts afegien que sovint s'atribuïen atacs de llops que en realitat eren de gossos abandonats i assalvatgits.

MPB

Més informació

Jean-Claude Moriceau *Le loup pour l'historien du monde rural: la dangerosité du prédateur pour l'homme en France du 15e au 20e siècle. Quelles réalités? Quelles interprétations?*, Editorial Fayard, 2007.

125 SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA DE CAN BAGES (CASTELLAR DEL VALLÈS)

Can Bages és un espai agroforestal situat a la carretera B-124, entre Castellar del Vallès i Sabadell. A parer de la plataforma Aturem el Polígon de Can Bages, aquest espai s'hauria de preservar, ja que podria actuar com a corredor de fauna entre els espais naturals de les serralades Litoral i Prelitoral. L'Ajuntament de Castellar, en canvi, preveu desenvolupar-hi un polígon industrial de 50ha, previst en el Pla general d'ordenació urbana vigent. L'inici de les obres a Can Bages va mobilitzar part de la població del municipi de Castellar del Vallès, el qual, tot i que ja disposa d'un pla parcial definitivament aprovat, vol mantenir l'espai sense urbanitzar.

El municipi de Castellar del Vallès es troba situat al nord del Vallès Occidental, a pocs quilòmetres de les dues ciutats més significatives d'aquesta comarca, Sabadell i Terrassa. Un 83% dels seus 44,7 km^2 són àrea forestal i agrícola i un 30% de l'extensió total forma part del Parc Natural de Sant Llorenç del Munt-Serra de l'Obac [2007:110]. El terme municipal està travessat de nord a sud pel riu Ripoll i actualment (2008) hi viuen unes 23.000 persones.

Econòmicament, Castellar és un municipi amb poca presència de l'agricultura, ja que la major part de les terres de conreu s'ha transformat en nucli urbà, en zones industrials o bosc. La construcció ha entrat en recessió amb la crisi de l'any 2008 (Habitatge. Crisi [56]) mentre que la indústria s'ha concentrat en dos polígons industrials que es van urbanitzar als anys seixanta i vuitanta al llarg de la carretera B-124, que va a Sabadell. Segons el web de l'Ajuntament, aquests dos polígons, el Pla de Bruguera i Can Carner, ocupen unes 5.000 persones, el 50% de les quals viu al mateix municipi. Històricament a Castellar hi va créixer una de les millors empreses del tèxtil cotoner, la Tolrà. Aquesta empresa va estar oberta fins a l'any 1995 i va ser clau en el desenvolupament socioeconòmic del municipi. Actualment les empreses es dediquen majoritàriament al sector del metall i de la fusta.

L'any 2007, el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) va guanyar les eleccions municipals i actualment el seu alcalde és Ignasi Giménez.

Can Bages

Can Bages és un indret al sud de Can Carner amb un nivell d'urbanització baix. En aquest espai s'hi alternen boscos de pins i alzines (6 ha), camps de conreu de secà que majoritàriament estan abandonats (12 ha), el torrent de Can Bages, una masia que data del segle XVI que està abandonada, zones amb activitat industrial limitada com un tancat per guardar-hi caravanes, magatzems i abocadors de runa. Els terrenys són força accidentats pel sector de ponent, prop del riu Ripoll, i més planers a la resta de l'indret.

Els impulsors del Parc Agrícola del Vallès [2005:108], agrupats en la plataforma Salvem el Vallès!, l'any 2004 van redactar un document de proposta de protecció de la plana agrícola de la comarca que incloïa el riu Ripoll i el torrent de Can Bages en la via verda de Farell-Marina. Aquesta via quedaria compresa entre el Ripoll i la riera de Caldes, uniria els espais naturals de la Serralada Prelitoral amb els de la Serralada Litoral i afectaria, entre altres, al municipi de Castellar del Vallès. El riu Ripoll es classifica com a àmbit d'interès fluvial i Can Bages com a connector bàsic, i ambdós haurien de preservar el caràcter agrícola i forestal per tal de facilitar el trànsit de fauna.

El temps, però, ha comportat que aquest espai s'hagi degradat força per causa d'alguns abocadors incontrolats de runa i plàstics.

El Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de l'any 1999 preveia que aquest sector es convertís en el tercer polígon industrial de Castellar, com a prolongació de Can Carner. Per tal de desenvolupar el sector, l'Ajuntament va tramitar el corresponent pla parcial, que va ser aprovat definitivament l'any 2004 per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona. La superfície d'actuació delimitada és de prop de 50 ha, el 41% de les quals es destinarà a sòl privat. La promoció del projecte anirà a càrrec dels propietaris, que es constituiran en tres juntes de compensació, dues de les quals executaran les obres d'urbanització de cadascun dels sectors en què s'ha dividit l'actuació, mentre que la tercera afrontarà les obres generals. Entre els principals propietaris de terrenys relacionats en el pla parcial es pot citar Greco, una empresa de promocions i serveis immobilia-

Emplaçament previst del polígon industrial. Foto Moisès Jordi

ris vinculada al grup Hemeretik i, també, l'Ajuntament de Castellar.

El novembre del 2007, la junta de govern local va aprovar definitivament l'informe tècnic municipal d'urbanització dels polígons I i II de Can Bages, tot i que hi quedava pendent la incorporació d'algunes esmenes proposades per l'Ajuntament.

La mobilització en contra del polígon

El febrer del 2008 es va presentar la plataforma Aturem el Polígon de Can Bages, formada per entitats de Castellar i Sabadell i per Iniciativa per Catalunya Verds (ICV). La plataforma es va constituir amb l'objectiu de preservar el medi natural i evitar la destrucció del patrimoni ecològic municipal. També pretenia impedir que aquesta actuació urbanística redundés en la impermeabilització de sòl, en l'increment del col·lapse circulatori que ja pateix la carretera B-124 i que es generaria amb el trànsit que presumiblement comportarien les empreses del polígon (uns 15.000 vehicles diaris), o en el malbaratament dels recursos hídrics, recursos que s'haurien d'assegurar per tal de donar servei a les futures empreses del polígon, que es calculaven en 1.020 m^3/dia i que no estaven assegurats si no millorava el subministrament municipal.

Aquesta plataforma va denunciar que el mes d'agost havien començat les primeres intervencions a Can Bages, que van consistir en moviments de terra i tala d'arbres sense la corresponent senyalització. També es van moure les runes dels abocadors no legals, entre les quals hi havia uralita que, per la seva alta toxicitat, necessita una manipulació específica. L'adjudicatària d'aquestes obres és l'empresa Stachys, que pertany al grup Hemeretik, principal propietari de Can Bages.

La denúncia va ser formulada per la plataforma als Mossos d'Esquadra el 29 d'agost, denúncia que després es va haver de tramitar cap a l'Agència de Residus de Catalunya (ARC) per tal de facilitar la inspecció. A començament de setembre el regidor d'Urbanisme de Castellar, Aleix Canalís, va informar que els tècnics municipals s'havien desplaçat a Can Bages però que no hi havien trobat cap abocament d'uralita. Tres setmanes més tard Xavier Arderius, de la plataforma, va dir que "certificaven" que l'abocament de runes i uralites afectava la mina de Can Bages després que els inspectors de l'Agència haguessin trobat uralita disseminada a diferents punts del sector.

L'equip de govern local estava al cas de la situació i va declarar que havien fet el requeriment pertinent a l'empresa constructora per tal que ho corregís.

La plataforma va convocar una manifestació amb el lema "Preservem el Vallès" a mitjan mes d'octubre que va ser seguida per unes tres-centes persones i que va rebre el suport d'una vintena d'entitats ambientalistes, polítiques i socials. Al final del recorregut, els membres de la plataforma van regalar als manifestants diversos bocins dels pins talats a la zona.

Per al 2009 es preveia que continuessin les obres de construcció del polígon industrial.

ESR

Més informació

www.aturemcanbages.org
www.castellearvalles.org
www.grecoinom.es
www.hemeretik.es
www.valles.org

126 SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA DE SANT PAU DE RIU-SEC (SABADELL)

L'Ajuntament de Sabadell proposa la transformació de l'actual zona del Pla parcial de Sant Pau de Riu-sec, situada al sud-oest del municipi entre l'autopista C-58 i l'aeròdrom, en un nou sector d'activitat econòmica. Després de la realització dels treballs arqueològics pertinents, els quals han conclòs amb la troballa d'un important jaciment històric, s'inicien les obres d'urbanització i la comercialització de les parcel·les.

El creixement del municipi de Sabadell, cocapital del Vallès Occidental, ha estat marcat per un caràcter industrial principalment derivat de la indústria tèxtil, la qual, a final del segle XX, en perdre competitivitat va deixar pas a una economia de serveis. Així doncs, amb la transformació de la zona de Sant Pau de Riu-sec es pretén revitalitzar el teixit empresarial de la ciutat creant un gran àmbit d'activitat econòmica i productiva.

A començament del 2007, després de la modificació puntual del Pla general d'ordenació urbana (PGOU), s'aprovava el Pla parcial urbanístic de Sant Pau de Riu-sec, situat al sud-oest de Sabadell. Concretament, es troba entre l'AERÒDROM DE SABADELL [2006:5], l'autopista C-58 i Badia del Vallès, si bé el projecte del parc empresarial engloba també altres zones discontínues al costat oest de la C-58. Actualment, el Pla parcial configura un espai format majoritàriament per camps agrícoles i erms però també s'hi localitza l'estació depuradora d'aigües residuals (EDAR) del riu Sec, un conjunt d'horts als marges del riu que s'establiren de manera il·legal en el seu temps, l'ermita de Sant Pau de Riu-sec i alguna masia.

Restes arqueològiques importants

Aquest sector està catalogat dins el Pla especial de protecció del patrimoni de Sabadell (PEPPS) i pertany a un espai d'expectativa arqueològica. Així doncs, abans de la seva urbanització, entre els mesos de gener i juny de l'any 2007, s'iniciaven els treballs arqueològics en una àrea de 2.500 m^2 situada a la zona est de l'església de Sant Pau de Riu-sec i a mitjan any 2008 es reprenien les excavacions. Amb aquesta darrera fase d'intervenció arqueològica, segons Jordi Roig, un dels directors d'intervenció, s'ha pogut delimitar tot el jaciment i establir una primera evolució històrica de l'assentament. Les restes arqueològiques trobades corresponen a diferents jaciments i períodes històrics: un d'època romana republicana tipus vil·la (segles II-I aC), un d'època romana imperial (segles I-III dC) i un de l'alta edat mitjana (entre els segles IX-X al XIII-XIV).

El projecte del Parc empresarial

El nou parc empresarial és un projecte desenvolupat per l'empresa de promoció immobiliària Vantoureix, societat participada majoritàriament pel grup d'inversions i gestió Tesila i la promotora del Vallès (PROVASA), grup de desenvolupament i promoció immobiliària de Caixa Sabadell, amb una inversió total de 250 MEUR.

Les 155 ha d'extensió del sector es divideixen en tres zones: econòmica, industrial i terciària. Així doncs, es configura un sostre per a diferents sectors de l'activitat econòmica de 350.000 m^2 distribuït en 449.512 m^2 per a ús industrial i terciari, 65.896 m^2 de sòl per a equipaments privats, 222.727 m^2 d'equipaments públics i un 40% d'espais verds. A més a més, es crearan unes 3.600 places d'aparcament. Es calcula una capacitat per a unes 300 empreses.

A fi de seguir els criteris de sostenibilitat, es preveu crear una xarxa d'espais lliures per tal de recuperar els espais verds de l'entorn i els seus edificis patrimonials, així com un carril bici que connectarà amb el nucli urbà. Amb aquesta finalitat, el març del 2008 es va aprovar el projecte complementari d'urbanització del Parc, el qual, amb un pressupost de 6 MEUR i una durada dels treballs d'un any, preveia la creació de quatre aiguamolls i un parc fluvial. El projecte defineix quatre àmbits al llarg del riu Sec: el primer suposa la continuïtat de la canalització del riu; el segon configura el principi del parc fluvial; el tercer incorpora els quatre aiguamolls amb una superfície total de 18.000 m^2 que faran de tractament natural de les aigües de la depuradora; i, finalment, el quart actuarà com una zona de transició fins al pas per sota l'autopista a l'alçada de Badia del Vallès.

El mes de maig, la junta de govern de Sabadell aprovava el projecte de reparcel·lació. Amb aquest, es dividia l'àmbit

Emplaçament previst del sector d'activitat econòmica vist des de l'aeròdrom de Sabadell. Foto Moisès Jordi

en 66 parcel·les de les quals 47, que en termes de superfície representen la meitat del total del sector, seran de l'Ajuntament i la Generalitat. Les parcel·les d'ús públic s'utilitzaran per a vials d'accés, equipaments, espais lliures i també per a la modificació de la C-58 i per a la reserva per a una futura prolongació del vial interoplar sud.

A la mateixa junta s'acordava sol·licitar a Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) la desafectació d'una part de sòl de l'antiga línia de tren situada dins del sector.

Projectes i actuacions paral·leles al desenvolupament del Pla parcial

Paral·lelament al desenvolupament del parc empresarial es reordenarà la mobilitat de la zona i se'n millorarà la connectivitat i l'accessibilitat al Parc a través de les infraestructures viàries i ferroviàries. Així, emmarcat en l'ampliació de la C-58 entre Cerdanyola del Vallès i Terrassa i en el conveni entre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), l'Ajuntament de Sabadell i l'empresa Vantoreix per al condicionament de la zona propera a Sant Pau de Riu-sec, es licitava a començament d'any la construcció d'una calçada lateral a l'autopista C-58 entre la B-30 i l'enllaç de Sabadell Centre-Nord. Aquesta ampliació es completarà amb la creació d'una rotonda de distribució del trànsit a la C-58 a l'alçada de la sortida de Sabadell Sud per tal de resoldre l'accés a l'aeròdrom de Sabadell i a Badia del Vallès des de l'autopista.

Pel que fa la mobilitat en transport públic, es preveu la construcció d'un baixador de la línia S2 del METRO DEL VALLÈS [47] i una línia regular d'autobusos.

Alhora, el Pla proposa reservar terrenys per a l'ampliació de la depuradora.

Calendari d'execució del projecte

El gener del 2008 s'iniciaven les obres d'urbanització i la comercialització de les parcel·les. Segons les previsions de l'empresa promotora, el projecte concret s'executarà en tres fases: la primera començarà el segon semestre del 2009 a la zona est del sector i continuarà a començament del 2010 amb la vialitat de l'interior de l'àmbit. Pel que fa a la segona i la tercera fase, que significaran la creació dels accessos des de la C-58, la rotonda i la urbanització de la zona oest de l'autopista, es preveu que s'iniciïn de manera simultània a partir del segon semestre del 2012.

MBE

Més informació

www.sabadell.cat/Actuacio/p/planejament_cat.asp
www.sabadell.cat/oficinadelpatrimoni/p/riusec_cat.asp
www.sbdparcempresarial.com
www20.gencat.cat/portal/site/Patrimoni/

127 SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA DEL PLA DEL FORN-CAL MIRALLES (RAJADELL)

El 2008 s'aprova definitivament el Pla parcial del polígon del pla del Forn-cal Miralles, al municipi de Rajadell, per acollir una activitat d'exposició i subhasta de vehicles. El procés s'inicia el 2005 amb la modificació de les Normes subsidiàres, a les quals l'Ajuntament de Fonollosa i una associació de veïns del mateix municipi hi presenten al·legacions. Aquesta darrera, disconforme amb l'aprovació definitiva del Pla, presenta un recurs contenciós administratiu al TSJC. A final del 2008 tant sols en manca tramitar el projecte de reparcel·lació i d'urbanització.

Rajadell és un petit municipi de poc menys 500 habitants[1] situat a la franja central de la comarca del Bages, prop de 10 km a l'oest de Manresa i connectat amb la capital del Bages a traves de l'eix Transversal (C-25) i per mitjà de la línia de RENFE entre Manresa i Lleida, per bé que el servei de trens no sigui l'òptim. La seva localització propera i accessible des de Manresa permet que la majoria de desplaçaments per treball originats a Rajadell tinguin com a destinació Manresa i, en menor mesura, Sant Fruitós de Bages.[2]

Concretament, el nucli de Rajadell es troba encaixat al fons de la petita vall de la riera de Rajadell, just en el punt on altres torrenteres hi aboquen, i coincidint amb un petit estret que connecta el pla del Bages amb els altiplans de l'alta Segarra. Aquest estret també va ser aprofitat pel traçat del ferrocarril per arribar a Calaf. La riera de Rajadell, cap a l'est, s'obre en direcció al pla del Bages tot aportant les seves aigües directament al riu Cardener, al sud de Manresa.

D'aquesta manera, la topografia dibuixa a Rajadell perfils abruptes, especialment pel sud. Però al nord de la riera, es troba un petit altiplà, els plans de Rajadell, que van ser aprofitats per dibuixar-hi el traçat de la C-25. A poca distància al nord de l'eix transversal, Rajadell limita amb el petit nucli de Fals, pertanyent al terme municipal de Fonollosa. Cal destacar, que tot i la reduïda població del municipi, el cens de vehicles de Rajadell superava, l'any 2008, els 24.000 vehicles (50 per habitant), com a conseqüència del baix impost de circulació que cobra el municipi (d'uns 20 euros) en comparació amb el d'altres llocs, fet que atreu algunes empreses de rènting de vehicles a localitzar-hi la seu fiscal.

El primer polígon especialitzat en la subhasta de vehicles

Justament en l'àmbit dels plans de Rajadell –i gràcies també a la seva bona accessibilitat regional a través de l'eix Transversal–, el 2004 es va despertar l'interès de la empresa BCA Espanya SL per instal·lar-hi el que havia de ser el primer centre d'exposició i subhastes de vehicles usats de Catalunya.[3] De fet, la intenció de l'empresa era subhastar els vehicles procedents de les companyies de rènting presents a Rajadell, per bé que la vocació d'abast territorial de BCA es projectaria a les empreses de lloguer, fabricants i concessionaris de tot Catalunya. L'àmbit dels plans de Rajadell estaven classificats com a sòl no urbanitzable inclòs en zona agrícola, segons les Normes subsidiàries de Rajadell vigents des de l'any 2000.

L'ajuntament de Rajadell, que es va mostrar receptiu al projecte, va iniciar els tràmits per permetre la implantació d'aquesta nova activitat que, segons el seu alcalde, Joan Costa i Plans (Convergència i Unió, CiU), representava una oportunitat estratègica i que crearia prop de cent nous llocs de treball al municipi, entre directes i indirectes. D'aquesta manera, el 10 de gener de 2005, el ple de l'Ajuntament de Rajadell va provar inicialment la Modificació puntual de les seves Normes subsidiàries, i va acordar sotmetre a exposició publica l'expedient al llarg d'un mes.

El projecte de BCA i el polígon d'activitats

Tot i que l'objectiu principal de l'empresa era trobar un espai de 10 ha adequat per practicar-hi l'activitat de subhasta, l'Ajuntament de Rajadell va creure convenient de desenvolupar un polígon industrial que pogués donar resposta tant a BCA com a noves activitats industrials que l'empresa de subhastes pogués atreure. D'aquesta manera, es va creure adient desenvolupar un fragment de 26 ha dels plans de Rajadell, el sector del pla del Forn-pla de Miralles.

Així, el nou polígon d'activitats es va dividir en dos sectors. El sector 1 o de subhastes (10 ha) havia d'incloure una àrea d'exposició de vehicles a l'aire lliure i un centre o pavelló de subhastes de 20.000 m^2 en un recinte construït amb capacitat per allotjar 350 vehicles. Aquest darrer, compartiria espai amb oficines i altres serveis vinculats a l'activitat.

Per complementar a l'activitat principal del sector de BCA, es va preveure que 2 de les 10 ha acollirien un centre de serveis a les empreses en el quals hi hauria un espai dedicat al petit comerç, a la restauració, despatxos i sales de reunió. Aquest espai també podria acollir un hotel de tres estrelles i una gasolinera. Segons la norma de la Modificació puntual, el conjunt d'activitats auxiliars a la principal se situarien en sòls de cessió corresponent al 10% de l'aprofitament mitjà, ja que s'entenia que aquestes podrien ser definides com a equipaments per a l'activitat principal d'exposició i subhastes. L'Ajuntament va preveure que la gestió d'aquest espai de cessió es podria gestionar mitjançant una concessió administrativa. També s'estimava que la inversió prevista per la empresa BCA, sense comptar la compra de terrenys, ascendiria a 6 MEUR.

Finalment, el sector 2, de 16 ha, es concebia per acollir altres activitats complementàries com tallers de reparació de vehicles i altres activitats vinculades a la industria del automòbil.[4]

Reaccions i al·legacions

Amb l'exposició pública d'aquest projecte van arribar les primeres reaccions en contra, provinents del municipi de Fonollosa, que es queixava de la proximitat del futur polígon al nucli de Fals.[5] D'aquesta manera, l'Ajuntament va presentar una al·legació a la Modificació puntual de les Normes subsidiàries en discrepar sobre el fet que el sector 2 del polígon industrial admetés indústries no compatibles amb usos residencials. Segons l'Ajuntament de Fonollosa, el futur polígon industrial i la possible implantació d'activitats industrials podrien afectar la qualitat de vida

Emplaçament previst pel polígon amb el nucli de Fals al fons. Foto Alfons Recio

dels veïns, especialment la dels de Fals (situat a uns 250 m). En les al·legacions també es posava en relleu l'impacte territorial i paisatgístic que el polígon tindria en una plana amb una vocació agroforestal tan definida com és el cas del pla de Rajadell. De la mateixa manera, en l'al·legació, l'Ajuntament de Fonollosa dubtava que la Modificació puntual de les Normes subsidiàries fos l'eina urbanística adequada per dur a terme el projecte del polígon, ja que s'interpretava que el polígon de 26 ha provocava un canvi en l'estructura orgànica i territorial del municipi prou important per fer una revisió del Planejament municipal, és a dir, que demanava la redacció d'un nou pla d'ordenació urbanística municipal (POUM). De fet, segons l'Ajuntament de Fonollosa, justament el marc de la redacció del POUM és el que oferiria els canals adequats per vehicular la necessària participació ciutadana que un projecte d'aquestes característiques demana.

Aquesta al·legació va ser estimada parcialment[6] i el 25 d'abril de 2005 el ple de l'Ajuntament de Rajadell va aprovar provisionalment la modificació puntual.[7] Pel que fa a la tramitació de l'expedient per a l'aprovació definitiva per part de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB), el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) havia informat desfavorablement sobre aquesta modificació puntual entenent que, de fet, el nou polígon requeria una revisió del planejament municipal. L'informe també qüestionava que el nou creixement no es fes en continuïtat amb el teixit preexistent i sota paràmetres de compacitat urbana i criticava la possible afectació dels valors ambientals presents en l'àmbit.[8] Per altra banda, la proposta de resolució presentada per la ponència tècnica de la CTUB, vist l'informe d'avaluació ambiental, demanava la suspensió de la resolució definitiva de la Modificació puntual, a fi de trametre l'informe del DMAH a l'Ajuntament per tal que aquest adoptés les mesures que considerés oportunes. Posteriorment, el 13 de juliol de 2005, la CTUB va aprovar definitivament la modificació de les Normes subsidiàries.

L'Associació de Veïns de Fals s'activa en contra del polígon

Poc després que l'Ajuntament de Rajadell aprovés provisionalment la Modificació puntual, l'Ajuntament de Fonollosa va convocar una reunió informativa amb els seus veïns a fi de posar-los al corrent del projecte. Els veïns del nucli de Fals, que majoritàriament desconeixien el cas, a partir d'aquell moment es van activar amb l'objectiu que el projecte quedés retirat. A parer d'ells, el seu petit nucli no podia assumir l'impacte que representava el polígon, que si bé es localitzava en un altre municipi, funcionalment el consideraven en el seu àmbit. Segons el representant de l'Associació de Veïns de Fals, Joaquim Busom i Garcia, l'oposició no es devia tant al polígon en si, sinó a la proximitat de la infraestructura a Fals i a la possibilitat que, en un futur, aquesta pogués acollir indústries contaminants. De la mateixa manera, es van mostrar descontents per l'opacitat amb la qual l'Ajuntament de Rajadell havia actuat en tractar el tema. També consideraven que la normativa de la Modificació puntual de les Normes subsidiàries era massa laxa respecte de la implantació d'activitats industrials, de manera que creien que calia que aquesta fos més restrictiva, a fi d'evitar que les activitats més agressives amb el medi ambient es poguessin implantar.

En una nota emesa per l'Associació de Veïns de Fals cap a final del 2005, també es posava en dubte que l'activitat de subhastes fos capaç de crear tants llocs de treball com es comentava des de Rajadell. De fet, segons la nota, els llocs de treball de BCA eren de tant sols de vint entre els centres d'Azuqueca de Henares (Madrid, on hi ha les oficines centrals) i el de Sevilla, i es consideren pocs en relació amb les hectàrees que l'empresa volia ocupar. També es demanava que les implantacions industrials al Bages fossin racionals, cosa que passava per omplir els polígons buits abans que ferne d'altres. Finalment, l'Associació de Veïns de Fals apuntava que si el polígon i els seus tràmits s'havien dut a terme de manera tant ràpida –mig any per a l'aprovació definitiva de la Modificació puntual– era gràcies al suport rebut del Centre d'Informació i Desenvolupament Empresarial (CIDEM), que veuria amb molts bons ulls la implantació d'aquesta empresa a Catalunya. Amb això, l'Associació de Veïns de Fals va decidir presentar un recurs d'alçada contra els acords de la CTUB[9] per demanar la nul·litat de la Modificació puntual de les Normes subsidiàries i per posar de manifest que, en tot cas, el polígon requeria la revisió del planejament municipal. El conseller Joaquim Nadal i Farreras (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) va resoldre desestimar-lo l'11 d'octubre de 2007. Abans, però, com que no havien obtingut resposta al llarg dels tres primers mesos, l'Associació de Veïns de Fals va demanar al síndic de greuges que intermediés amb el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), a fi que es raonés i s'emetés la desestimació del recurs.[10]

Amb la desestimació i havent esgotat la via administrativa, l'Associació de Veïns de Fals va decidir interposar un recurs contenciós administratiu a la secció tercera de la Sala Contenciosa Administrativa del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC), que va ser admesa a tràmit el gener del 2008.

El polígon segueix la tramitació del Pla parcial

Amb la modificació puntual de les Normes subsidiàries aprovada definitivament, l'Ajuntament de Rajadell va prosseguir els tràmits per fer realitat el polígon i el dia 7 de

febrer de 2007 va aprovar inicialment el Pla parcial urbanístic (PPU) que el desenvolupava, al qual tant l'Ajuntament de Fonollosa com l'Associació de Veïns de Fals hi van presentar al·legacions, exposant els anteriors arguments i afegint la incompatibilitat d'aquest pla amb el PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LA CATALUNYA CENTRAL [2007:132][11] i amb el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL PLA DE BAGES [2006:124],[12] que incloïa l'àmbit del Pla de Rajadell en la matriu agroforestal en la qual només es preveia desenvolupar usos compatibles que no afectin l'ecosistema preexistent.[13]

Respecte de les al·legacions, aquestes van ser desestimades. L'argument en contra era que els plans de jerarquia superior tenien la vocació d'aportar unes directrius generals sense que el document fos de legal aplicació en els municipis que afecta. Així, la CTUB aprovava definitivament el Pla parcial el 24 de gener de 2008

Amb el PPU aprovat l'Ajuntament va prosseguir els tràmits pertinents i va aprovar definitivament el projecte d'urbanització l'abril del 2008 i també el projecte reparcel·lació, aprovat inicialment el 9 de juliol de 2008.

Entretant, l'empresa BCA, que esperava que la urbanització del polígon hagués cristal·litzat anys abans, va decidir instal·lar-se temporalment a Sant Boi de Llobregat, i esperava que ben aviat es poguessin iniciar les obres al nou polígon de Rajadell.

Previsions

Per al 2009, segons va manifestar l'alcalde de Rajadell, s'espera que durant el segon semestre les obres d'urbanització del polígon puguin estar acabades, moment a partir del qual BCA podria implantar-s'hi. Per altra banda, l'Associació de Veïns de Fals resta a l'espera de la resolució del seu recurs contenciós administratiu, que si els fos favorable, podria obligar a aturar el procés i a fer la revisió del planejament municipal.

Cal afegir, també, que Rajadell preveu iniciar els treballs per a l'elaboració del seu POUM a partir del 2009.

ARR

1 Segons les dades del padró disponibles a Idescat, l'any 2008 Rajadell comptava 492 habitants. Cal dir que, en els darrers deu anys, el poble ha viscut un cert dinamisme demogràfic passant dels 350 habitants de l'any 1998 fins als prop de 500 de l'any 2008, com a resultat d'un saldo migratori positiu.

2 Segons dades del Cens de població del 2001, disponibles a Idescat, del total de 204 desplaçaments diaris per raó treball, 132 són destinacions a Manresa i 50 a Sant Fruitós de Bages, mentre que els desplaçaments amb origen i destí Rajadell eren de 72. La integració territorial de Rajadell en l'àmbit urbà de Manresa, que podríem anomenar del pla de Bages, resulta notable atenent la mobilitat obligada.

3 Aquesta empresa disposa de dos centres més, l'un a la comunitat de Madrid i l'altre a Sevilla.

4 Es preveia un índex brut d'edificabilitat de 0,6 m^2 de sostre / m^2 de sòl

5 Fals és un dels quatre nuclis de població que Fonollosa té, amb una població 295 habitants el 2008 segons el padró.

6 Segons l'informe tècnic en referència a la Modificació puntual de les Normes subsidiàries del planejament del pla del Forn-Miralles de Rajadell, expedient 2005/018373/B, de la Direcció General d'Urbanisme (DGU), un certificat de l'Ajuntament amb data 1 de juny de 2005 remès a la DGU fa constar que l'al·legació va ser desestimada. Per altra banda, en la proposta de resolució de la DGU, del mateix expedient, consta que l'al·legació va ser estimada parcialment en la sessió del ple del 25 d'abril del 2005. Aquesta estimació parcial comportava únicament canvis menors respecte a l'edificabilitat.

7 La de l'Ajuntament va ser l'única al·legació que es va rebre segons aquesta primera exposició pública.

8 Altres òrgans de l'Administració consultats, com l'ACA (Agència Catalana de l'Aigua), la Diputació de Barcelona i la Direcció General de Carreteres, van informar positivament, tot i que hi van afegir modificacions menors. El Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP) va emetre'n un informe positiu condicionant-lo a la premissa que únicament es desenvolupés el sector d'activitat de l'empresa de subhasta.

9 El recurs va entrat al registre del DPTOP el 5 de desembre de 2005.

10 Un recurs, si no rep una resposta en un termini de tres mesos, es considera desestimat. L'Associació de Veïns de Fals volia forçar el conseller i la CTUB a raonar la desestimació. El síndic de greuges va reclamar aquest raonament a DPTOP en entendre que calia aclarir per què no calia fer una revisió del planejament, per a la qual només bastava una modificació puntual.

11 En les al·legacions, presentades el 21 de març de 2007, es menciona la incompatibilitat amb el PTP, tot i que no se n'explica el perquè, encara que sí que es fa respecte del Pla director urbanístic del pla de Bages.

12 El 07 de desembre de 2006, es va publicar al DOGC la resolució del conseller de DPTOP del 22 de novembre de 2006 per a la qual s'aprova definitivament el PDU del pla de Bages.

13 Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) de Rajadell també hi va presentar al·legacions, i va demanar que calia redactar un estudi de mobilitat generada pel nou polígon, a fi que l'expedient per a l'aprovació del PPU complís tota la documentació exigida per la Llei d'urbanisme.

SECTORS D'ACTIVITAT ECONÒMICA A REUS I PARC TECNOLÒGIC DEL CAMP 128

L'any 2008, l'Ajuntament de Reus treballa en el projecte del Parc Tecnològic del Camp i en d'altres que, en cas que es consolidin, suposaran canvis en la localització d'activitats econòmiques que estan al centre de la ciutat. La Fira de Reus s'ha de traslladar al futur Parc tecnològic, però mentre es construeixen les noves instal·lacions s'ubica en un emplaçament provisional pròxim a l'estació. L'Ajuntament lloga els terrenys que ocupava la Fira a la immobiliària Metrovacesa, que té interès a construir-hi un centre comercial i negocia el trasllat de l'empresa Borges fora del centre urbà. Mentrestant, en el sector comercial del Parc, s'hi instal·len nous comerços de format mitjà.

Reus, la capital de la comarca del Baix Camp, forma part d'una de les àrees urbanes més dinàmiques de Catalunya. Com a vèrtex del triangle urbà tradicional que forma amb Tarragona (Tarragonès) i Valls (Alt Camp) manté el reconeixement com a capital comarcal i pol urbà, tot i que darrerament la projecció d'aquestes tres ciutats s'ha vist amplificada amb el desenvolupament urbà, industrial i turístic d'altres municipis, com és el cas de Vila-seca i de Salou (Tarragonès), que han enrobustit el pes d'aquesta àrea formada per l'empenta de les tres ciutats històriques i de les emergents.

L'any 1999, Reus va aprovar la revisió del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) on es va preveure l'execució de més de 600 ha de sòl industrial fins a l'any 2011. L'any 2005, l'Ajuntament va començar un dels projectes de transformació urbana que, a parer seu, són més ambiciosos: el Tecnoparc de la zona de Bellissens. Aquest nou sector industrial, tecnològic, residencial i de serveis tindrà una extensió de 135 ha i es construirà al sud-est de la ciutat, prop de l'autovia de Tarragona i Reus (T-11), de l'autovia de Bellissens (T-315) i de l'AEROPORT DE REUS [2007:9]. La seva promoció anirà a càrrec d'una societat municipal específica, Tecnoparc Reus.

Des del 2006 s'han anat configurant la tipologia de serveis i la disposició d'edificis que hi haurà a la zona del PARC TECNOLÒGIC DEL CAMP [2007:113]: un hotel del grup HUSA; el Centre Tecnològic en Nutrició i Salut; el nou campus universitari amb els edificis per a l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura i la Facultat de Medicina de la Universitat Rovira i Virgili (URV); una àrea residencial per a més de 1.800 habitatges; el nou hospital de Sant Joan de Déu; i l'edifici Tecnoparc, on hi haurà, entre altres, el nou palau de fires i congressos de la ciutat.

Els projectes del Parc Tecnològic el 2008

A començament d'any es va triar i adjudicar el projecte de l'edifici del Tecnoparc. L'edifici (42.000 m²) ha estat dissenyat pel Gabinet Alonso, Balaguer, Arquitectes Associats i es destinarà a diferents activitats i serveis: el Palau de Fires i Congressos (prop de 15.000 m²); un centre de producció audiovisual (2.000 m²); un auditori interior per a 800 persones i un d'exterior per a 1.000; un restaurant (2.400 m²); el complex empresarial Tecnoredessa (5.000 m²), un viver d'empreses de base tecnològica i centre de negocis que gestionarà la societat municipal Reus Desenvolupament Econòmic, SA (Redessa); les dependències de la Cambra de Reus (800 m²); l'empresa gestora del Tecnoparc i diverses plantes d'aparcament subterrani per a 1.000 cotxes (20.000 m²).

L'edifici es va presentar com un exemple d'arquitectura del futur, sostenible i amb una elevada capacitat per acollir diversos usos i s'ubicarà a la rotonda central del parc tecnològic, al costat del futur hospital. La construcció anirà a càrrec de la UTE formada per les empreses Dragados, Tau-ICesa i Suris, amb un pressupost d'adjudicació de 47MEUR i un termini de finalització d'obres previst per a l'any 2010. Els representants de Redessa van explicar que el finançament d'aquest edifici es faria a partir del lloguer dels terrenys que actualment ocupa el Palau de Fires i Congressos a la immobiliària Metrovacesa. Aquesta empresa estava interessada a construir una gran superfície comercial a Reus i disposada a pagar 2,2 MEUR anuals en concepte de lloguer dels terrenys durant cinquanta anys.

Al setembre, l'alcalde de Reus, Lluís Miquel Pérez (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va col·locar la primera pedra de l'edifici del Tecnoparc que, a parer seu, serà un punt neuràlgic de l'activitat econòmica i empresarial de la ciutat.

Les obres de l'Hospital de Sant Joan es van iniciar l'any 2007 i si en aquells moments es parlava d'un pressupost de 72 MEUR, l'any 2008 ja s'havia incrementat la despesa estimada per damunt dels 100 MEUR, fet similar al Centre Tecnològic en Nutrició i Salut, que d'un pressupost inicial que rondava els 2,8 MEUR ja s'havia passat als prop de 18 MEUR.

Obres d'urbanització al Parc Tecnològic del Camp. Foto Arxiu Territori

Oferta de parcel·les al Parc Tecnològic del Camp. Foto Arxiu Territori

La construcció dels edificis del campus de la URV era el que estava més endarrerit, tot i que l'Ajuntament de Reus va trobar una fórmula per agilitar l'inici de les obres de l'Escola Tècnica d'Arquitectura. El mes de juny, el primer tinent alcalde de l'Ajuntament, Eduard Ortiz, va anunciar que la junta de govern local havia donat llum verd a la signatura d'un conveni amb la Generalitat perquè aquesta retornés la inversió que avançaria l'Ajuntament (12 MEUR) per la construcció de l'edifici. La devolució dels diners equivaldria a un lloguer i així l'Ajuntament no hi "perdria un duro" segons va dir Ortiz.

Pel que fa a les activitats comercials, cal dir que la cadena Decathlon, l'empresa de bricolatge Ardy i el grup local Ferrater electrodomèstics s'estaven instal·lant al polígon la Roureda, que forma part del complex del Tecnoparc, i que l'any 2008 estava totalment urbanitzat. La gestió d'aquest polígon la va realitzar la promotora Pladepro, de Castelló de la Plana que, a més, va construir les naus per vendre o llogar. Els promotors, però, van reconèixer al juliol que la comercialització d'aquests espais era molt lenta a causa de la crisi econòmica.

Quant a habitatges, la junta de govern de Reus va anunciar a l'octubre que s'havia aprovat la constitució de la junta de compensació que ha de promoure la urbanització del sector Bellissens oest, on, a més de l'hospital, hi haurà el gruix dels habitatges, un 63% dels quals serà de renda lliure, un 22% de protecció pública i el 15% de preu assequible.

Les transformacions al teixit urbà de Reus

La decisió de l'Ajuntament de llogar els terrenys que ocupava el recinte firal de Reus a l'avinguda Sant Jordi, molt a prop del centre històric de Reus, a Metrovacesa va precipitar l'abandonament de les instal·lacions que, fins a la data, havia ocupat la Fira. Per tal de continuar amb les activitats i certàmens programats, l'Ajuntament i la Fira de Reus van habilitar uns pavellons provisionals en uns terrenys entre l'estació del tren i l'avinguda Comerç cedits per l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF). Si bé el mes de maig es tancaven les portes del recinte que durant 32 anys havia acollit congressos, fires, exposicions i altres esdeveniments, a l'octubre s'inauguraven les noves instal·lacions que estarien en funcionament fins que s'acabés l'edifici del Tecnoparc.

L'edifici ocupat per la Fira va ser entregat a Metrovacesa el mes de juliol per tal que hi comencés les obres d'enderroc i iniciés la construcció del nou centre comercial. Aquest centre tindria uns 84.000 m², 31.000 dels quals es destinarien a superfície comercial. El pressupost rondava els 61MEUR i se'n preveia l'obertura per a l'any 2010. El projecte es va veure sacsejat amb les notícies que van aparèixer a la premsa sobre la difícil situació financera que estava passant la que, fins a l'octubre, havia estat la primera immobiliària del país. Malgrat això i en aquells moments, els directius de Metrovacesa a Catalunya no van modificar la seva agenda en relació amb els terminis d'execució del centre comercial ni sobre el pagament del lloguer dels terrenys, import fonamental per finançar l'edifici Tecnoparc.

La reubicació d'activitats econòmiques també podria afectar la fàbrica de fruita seca Borges, que va pactar amb l'Ajuntament que abandonarà els prop de 30.000 m² que ocupa al polígon de la carretera de Salou per instal·lar-se a la carretera de Bellissens, en uns terrenys propers al Tecnoparc que, segons el PGOU, no són urbanitzables. El conveni urbanístic que van signar a l'octubre l'Ajuntament de Reus i Borges va acordar la requalificació dels solars industrials a residencials, ja que la fàbrica havia quedat encerclada d'habitatges, tot i que Borges no es podrà traslladar a Bellissens fins que l'Ajuntament no hagi modificat el PGOU i hagi classificat com a urbanitzables els nous terrenys que haurà d'ocupar l'empresa. Amb aquest trasllat Borges podrà continuar la seva activitat econòmica a Reus, ampliar l'empresa ja que ocuparà un terreny de més de 200.000 m², i modernitzar les instal·lacionsamb les tecnologies més avançades pel que fa al tractament d'aliments i protecció del medi ambient.

ESR

Més informació

www.alonsobalaguer.com
www.tecnoparc.com

TRAMVIA I REFORMA DE L'AVINGUDA DIAGONAL 129

La connexió de les línies del tramvia Trambaix i Trambesòs per la Diagonal és l'eix central de debat al llarg del 2008 entre els partits polítics locals, associacions i entitats de la zona. Un cop presa la decisió per part de l'Ajuntament de Barcelona d'unir el tramvia entre la plaça Francesc Macià i les Glòries, es proposa un projecte de remodelació urbanística que alhora anirà acompanyat d'un procés de participació ciutadana per fer-ne la reforma.

Antecedents | 2005:180

El Trambaix, també anomenat el tramvia de la Diagonal, uneix el municipi de Barcelona amb els municipis de l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern i Sant Feliu de Llobregat. Més de 14 km de recorregut uneixen una línia que està formada per la T1 que enllaça Bon Viatge amb Sant Joan Despí i la plaça Francesc Macià, la T2 que uneix Sant Martí de l'Erm, Sant Joan Despí i la plaça Francesc Macià i la T3 que uneix les parades de Consell Comarcal, Sant Just Desvern i la plaça Francesc Macià.

El Trambesòs, nom amb el qual és conegut el tramvia del Besòs, connecta Barcelona amb Sant Adrià de Besòs i Badalona a través de la Diagonal i la Gran Via de les Corts Catalanes, al llarg de 6 km de recorregut. El Trambesòs consta de tres línies: la T4, que uneix Ciutadella-Vila Olímpica amb l'estació de Renfe de Sant Adrià de Besòs, la T5, entre l'Estació del Nord de Barcelona i la del Gorg a Badalona i la línia T6, un ramal simple que uneix la T5 i la T4, connectant l'estació de Renfe de Sant Adrià de Besòs amb Badalona.

La primavera del 2005 des del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) es va anunciar que s'estava elaborant un estudi per tal d'unir el Trambaix i el Trambesòs per la Diagonal. L'estudi tenia el suport de l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs, dels veïns de la Verneda i de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP).

A final d'any, dos estudis informaven sobre la proposta i valoraven positivament la unió. El primer, encarregat per Tramvia Metropolità, SA (TramMet) informava que la unió entre els dos tramvies era viable. Pel que fa al segon estudi, elaborat des de la PTP, en proposava la unió de tal manera que s'aconseguís una freqüència de pas d'uns tres minuts entre els tramvies.

Durant el 2005 la resposta popular per demanar la connexió dels dos tramvies per la Diagonal es va traduir en una manifestació convocada per Comissions Obreres (CCOO), amb la col·laboració de la PTP, Barcelona Camina i amb col·lectius de ciclistes, en què es va llegir un manifest que reclamava una "Diagonal per a tothom".

Tot i la valoració positiva per part de les diferents entitats públiques implicades en el traçat i el suport dels ajuntaments del Baix Llobregat, de l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs i de diverses associacions de promoció del transport públic, a final del 2005 l'Ajuntament de Barcelona descartava la connexió dels dos tramvies per la Diagonal, al·legant que la unió dels vehicles mitjançant la circulació per superfície entorpiria el trànsit a l'Eixample, i comportaria una important reforma urbanística, incompatible amb la xarxa viària actual.

En paral·lel, l'Ajuntament apostava pel desplegament de les xarxes de transport metropolitanes i preveia allargar la línia de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) des de la plaça d'Espanya fins a Francesc Macià.

D'altra banda, quedava recollit en el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC) [2006:116], presentat a final del 2006, l'estudi d'ampliació de la xarxa de tramvies al Baix Llobregat i al Barcelonès nord.

El tramvia, a consulta popular

A principi del 2008, des de l'Ajuntament de Barcelona, l'alcalde Jordi Hereu (Partit dels Socialistes de Catalunya-PSC) va acceptar la proposta formulada per Jordi Portabella, cap municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), per sotmetre el projecte del Tramvia de la Diagonal a una consulta popular. Aquesta, però, segons l'alcalde, seria una consulta popular no vinculant.

Igualment, des del mateix ajuntament es preveia posar en funcionament l'Oficina del Projecte Diagonal, una oficina tècnica per elaborar el primer projecte de reforma de la Diagonal i formular una proposta d'ordenació del passeig de la Diagonal, en el tram comprès entre les places de Francesc Macià i les Glòries.

Les dades de trànsit

La Diagonal és una via de circulació on cada dia laborable passen més de 98.000 vehicles entre la rambla de Catalunya i la Via Augusta, segons dades de l'any 2007. D'aquests, gairebé un 75% ho fan per creuar el centre de Barcelona. Un volum de trànsit de pas on l'Ajuntament vol actuar per tal de convertir l'avinguda Diagonal en un passeig amb una línia de tramvia.

Pel que fa al tramvia, entre el 2006 i el 2007 el nombre d'usuaris va incrementar un 60,5% en el Trambesòs, passant dels 4.103.557 als 6.587.936 en un any, mentre que al Trambaix l'augment va ser de l'11,2%, assolint els 14.267.794 viatgers a final del 2007. Igualment, des del 2008 el nombre d'usuaris també havia anat augmentant a raó de més d'un 10% en el cas del Trambesòs.

Resposta política i ciutadana al nou traçat

Tot i la proposta d'unió del Trambaix i el Trambesòs per la Diagonal, el tram on s'ha obert el debat al llarg del 2008, diverses associacions veïnals i comerciants, sindicats, gremis, especialistes en mobilitat i els partits polítics compartien la iniciativa davant el deteriorament urbanístic de la zona i les possibilitats de millorar-ne l'oferta del transport públic.

Pel que fa als partits polítics locals, Iniciativa per a Catalunya (ICV-EUiA) destacava que es tractava d'una bona decisió, amb una xarxa integrada de gairebé 30 km des del Baix Llobregat fins al Barcelonès Nord, que aportaria un increment substancial de la intermodalitat –corres-

pondència entre el tramvia i la pràctica totalitat de les línies de metro– i amb el potencial per duplicar en poc temps el nombre actual de passatgers. Des d'ICV-EUiA es veia la connexió dels tramvies com un model global que havia d'enfortir la mobilitat sostenible, accessible i segura.

Des de Convergència i Unió (CiU), s'informava que la proposta ja s'havia defensat l'any 2005, quan Joaquim Molins era el cap de l'oposició i l'actual alcalde aleshores era regidor de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona i havia desestimat la proposició. No obstant això, estaven d'acord amb la connexió dels dos tramvies però mitjançant un altre traçat, per carrers diferents a la Diagonal, a diferència del que s'havia defensat des del consistori.

Des del Partit Popular (PP) Alberto Fernández Díaz va considerar necessària la unió, però va demanar que es busqués la millor manera de fer-ho per tal de no afectar la mobilitat.

Per la seva banda, la PTP va valorar positivament el projecte i defensava l'aposta que feia l'alcalde de crear un eix cívic per als vianants i el transport públic. Segons la PTP, la connexió del tramvia era un pas endavant per "deixar de construir tant de metro i apostar per altres mitjans de transport com ara el tramvia i l'autobús". Amb la unió del Trambaix i el Trambesòs, es podrien transportar uns 200.000 passatgers, segons calculava la PTP, més dels que actualment porten les línies 2 i 5 del metro.

Els sindicats Comissions Obres (CCOO) i la Unió General de Treballadors (UGT) destacaven el bon senyal de salut democràtica que demostrava el fet que les administracions escoltessin les organitzacions cíviques. En aquest sentit, la UGT apostava pel canvi de mentalitat per part de l'Administració i per la gestió que es feia de la ciutat per tal de fer-la més humana. Igualment demanaven que les obres comencessin en aquest mateix mandat.

Per la seva banda, el president de la Fundació BCN Comerç, Vicenç Gasca, insistia en els beneficis econòmics del pla, ja que es tracta d'un eix amb un alt potencial comercial, per bé que l'urbanisme en dificulta l'accés. Des de la Federació d'Associació de Veïns de Barcelona (FAVB) també es va expressar la satisfacció per defensar el tramvia com a sistema de transport més eficaç que no pas el transport privat. No obstant això, la preocupació de la Federació era saber com el projecte afectaria la desviació del trànsit.

Tot i la resposta positiva per part d'entitats cíviques i grups polítics, els usuaris del transport privat –en moto, cotxe o els taxistes– veien, com a resultat de la reforma de la Diagonal, més congestió de trànsit en una de les principals vies d'entrada i sortida de la ciutat i els consegüents efectes negatius per a la circulació viària.

Passeig per a vianants, ciclistes i transport públic

Al setembre, amb l'entrada del nou curs polític, l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, coincidint amb el seu segon aniversari com a alcalde, va anunciar la remodelació de l'avinguda Diagonal, que comportaria una reforma urbanística. A més, segons l'alcalde, la coincidència amb el 150è aniversari de l'Eixample durant el 2009 donaria un pes més simbòlic al projecte.

Segons Hereu, "volem que la Diagonal del segle XXI tingui el prestigi del passeig de Gràcia i el caràcter més entranyable de la Rambla" i va afegir que la unió dels dos tramvies "és la comunicació més directa entre el Trambaix i el Trambesòs", després dels diversos estudis fets sobre el tram.

Tot i que inicialment l'Ajuntament no estava d'acord amb la iniciativa, diversos factors el van empènyer a canviar de parer: el BICING [2007:22], el desenvolupament de les zones 30 o l'àrea verda, que havien permès reduir el trànsit al centre en un 8%.

En aquest sentit, per al regidor de l'Àrea d'Habitatge, Urbanisme i Règim Interior i quart tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Barcelona, Ramon Garcia Bragado, la reforma de la Diagonal seria una aposta urbana per al vianant, la bicicleta i el transport públic, i informava que l'aposta preferida era fer passar els combois per la calçada central, encara que estava obert a noves propostes i a escoltar les decisions sobre les actuacions que es prendrien en funció del debat que es generés amb els ciutadans.

La connexió del tramvia

Des de l'Ajuntament de Barcelona, es preveia la connexió de les dues línies del tramvia que circulen per la part nord i la part sud de la ciutat, alhora que es preveia l'aprofitament de les obres per convertir la principal artèria de la ciutat en un passeig per a la mobilitat pública.

En aquesta línia, Jordi Hereu va presentar a principi de setembre les dues opcions de connexió del traçat. La primera preveia la col·locació de les vies de cada sentit separades als laterals, i la segona un traçat on les vies estiguessin juntes al centre.

En aquest últim cas, les voreres tindrien 10 m i les dues calçades de circulació un carril per a autobusos i taxis. Els carrils estarien separats per la franja del tramvia. Pel que fa als carrils bici podrien passar entre els cotxes i els trens o traçar-los a les voreres. Igualment, es preveia que el tramvia circulés sense catenària, amb alimentació elèctrica que se subministra des del subsòl i que quan no hi ha tren sobre les vies deixa de subministrar energia, de tal manera que es disminueix el risc de descàrregues elèctriques.

Amb la intenció de reduir el nombre de carrils actuals, i de guanyar espai per al tramvia i ampliar les voreres, també es pretenia, amb la reforma, facilitar la càrrega i descàrrega i fer places d'aparcament subterrani. Tanmateix, les obres s'aprofitarien per millorar els serveis del subsòl i per construir una seqüència d'aparcaments als trams amb més dèficit i demanda d'estacionament. Tot plegat obeïa a una finalitat: mantenir la imatge tradicional de la Diagonal i conservar-ne alhora tot el conjunt arbori.

Es preveia que el cost aproximat de l'obra seria d'uns 90 MEUR i se n'establia el començament d'obra cap al 2011. L'objectiu era arribar a un consens de cara al 2009 per començar la consulta popular, i en un termini d'un any i mig redactar l'estudi informatiu amb diverses opcions i després el projecte constructiu.

Consulta popular

A final de setembre l'Ajuntament va anunciar que es faria una consulta popular sobre el projecte urbanístic de la Diagonal. L'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, va informar que la consulta no seria per mitjà d'un referèndum, sinó a través d'un procés participatiu encara per definir.

A final de setembre i davant de l'anunci de l'elecció del procés participatiu en lloc del referèndum, el tres grups municipals en l'oposició –CiU, ERC i PP– van demanar a l'alcalde que no es fes enrere en el compromís que havia adquirit en el plenari municipal de fer una consulta popular per decidir la transformació de l'avinguda Diagonal.

La reacció de l'oposició responia a les matisacions que l'alcalde havia fet a la premsa a final de setembre, on puntualitzava que al plenari no es va decidir convocar un referèndum, sinó fer simplement un ampli procés participatiu. No obstant això, Portabella es va oferir igualment a col·laborar en l'organització de la consulta

i a definir-ne el format per tal de buscar la màxima implicació de la ciutadania en la presa de decisions.

El Consell de Gremis de Comerç, Servei i Turisme[1] anunciava que la reforma de la Diagonal afectaria unes 10.000 activitats econòmiques i per aquesta raó havia acordat internament fer una consulta per conèixer l'opinió de tots els sectors afectats pel projecte, entre els quals destaquen els comerços, bars, restaurants, hotels i oficines. L'objectiu d'aquesta consulta era conèixer els efectes que podria tenir una construcció d'aquestes característiques en la mobilitat dels ciutadans i en l'activitat econòmica de la zona, en el transport públic, els aparcaments, els canvis de sentit de carrers i les noves àrees de càrrega i descàrrega. Un cop realitzada la consulta des del mateix Consell de Gremis es preveia fer arribar els resultats de la consulta al consistori.

S'inaugura l'Oficina del projecte Diagonal

A final d'octubre, l'Ajuntament de Barcelona va presentar la nova oficina per desenvolupar el projecte de remodelació de l'avinguda Diagonal. La primera tasca de l'oficina consistiria a redactar la proposta tècnica, que després serviria per buscar un consens entre tots els agents implicats mitjançant un procés participatiu. Aquest procés, sota la direcció tècnica d'Oriol Clos, arquitecte en cap de l'Ajuntament, començaria el setembre del 2009 i duraria entre set i nou mesos. La voluntat seria d'incorporar les aportacions, suggeriments i valoracions dels ciutadans al projecte.

A final d'any, l'enquesta realitzada pel diari *El Periódico* a través del Gabinet d'Estudis Socials i Opinió Pública (GESOP) posava de manifest que el 67,4% dels barcelonins estaven d'acord amb la idea que s'enllacessin les línies del Trambaix i el Trambesòs per la Diagonal. En canvi, el desacord per a aquesta connexió –la qual encara no té projecte definit– arribava a menys de la cinquena part dels enquestats, i 13 de cada 100 enquestats no es definien.

AJF

Més informació

www.bcn.es
www.tramvia.org
www.laptp.org
www.trambcn.com

130 TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA CATALANA (SANT ADRIÀ DE BESÒS)

La transformació urbana del barri de La Catalana, a Sant Adrià de Besòs, inicia els primers passos, després d'anys d'estancament i de contínues iniciatives i diversos planejaments. Ara, l'antic barri obrer envoltat i històricament aïllat per les grans infraestructures de transport de la ciutat de Barcelona es prepara per un procés de renovació urbana que en canviarà profundament el paisatge i el seu paper dins l'espai metropolità de Barcelona.

La Catalana, barri situat al municipi de Sant Adrià de Besòs, es troba al marge dret del riu Besòs, tancat per la ronda Litoral i el mateix riu. El seu origen es remunta a principi del segle XX, quan en aquests paratges es començaren a instal·lar els treballadors de la central elèctrica promoguda per l'empresa Catalana de Gas i Electricitat l'any 1917, coneguda popularment per La Catalana. El nou barri, format per cases baixes amb pati i hort, tot i trobar-se en el marge dret del riu Besòs, era ben lluny de les primeres aglomeracions urbanes de Barcelona, que tot just començaven a créixer a Sant Martí de Provençals, fruit també del creixement industrial de les terres planeres formades a remolc del riu Besòs.

Des del Pla comarcal de l'any 1953 en què ja es preveien plans urbanístics per a la remodelació del barri, que mai no es van arribar a concretar, el barri de La Catalana va ser, en els darrers anys, un espai urbà aïllat de la dinàmica urbana pròpia de Sant Adià de Besòs i de l'àrea metropolitana de Barcelona i presentava importants carències de serveis públics. D'una població de 496 habitants l'any 1992 es va passar a 314 el 2008.

Antecedents de planejament

El Pla general metropolità (PGM) de l'any 1976 ja assenyalava en la zonificació de La Catalana un seguit de zones de remodelació física tant pública com privada. Les intencions de remodelació de l'espai de La Catalana per part de Corporació Metropolitana de Barcelona (CMB) durant els anys vuitanta es van quedar en no res. És el cas de la modificació del PGM de La Catalana de l'any 1983 i del Pla especial de reforma interior (PERI) del sector de La Catalana aprovat l'any següent, el qual fou anul·lat pel Tribunal Suprem l'any 1987.

El juny del 2000 es va aprovar definitivament la Modificació puntual del PGM en el sector del front litoral i marge dret del riu Besòs. Aquesta modificació fou elaborada per Barcelona Regional (BR) i promoguda pel Consorci del Besòs, entitat constituïda pels ajuntaments de Barcelona i Sant Adrià de Besòs amb la finalitat, entre altres, de promoure l'elaboració, formulació i proposta de tramitació dels instruments urbanístics de desenvolupament i modificació de planejament.

La modificació del PGM del marge dret del riu Besòs i del front litoral, emmarcada dins els processos de RENOVACIÓ URBANA DE LA MINA [2005:101] i del projecte de l'Ajuntament de Barcelona per encabir el FÒRUM DE LES CULTURES [2007:191] que es va celebrar l'any 2004, es va proposar per al sector de La Catalana per mitjà de la implantació d'un barri mixt d'habitatge i d'activitat econòmica, organitzat en dos grans nuclis separats pel carrer Cristóbal de Moura. La modificació del PGM també assenyalava la necessitat de localitzar-hi algun equipament d'àmbit municipal.

Amb un sostre de 156.000 m^2 i un màxim de 1.380 habitatges, 527 dels quals havien de ser en règim de protecció oficial, es preveia alhora, tal com ja ho feia la modificació del PGM en el sector del front litoral i del marge dret del riu Besòs, la creació d'un nou parc urbà situat al costat del cinturó litoral amb la intenció que actués de barrera entre el nou barri i la gran artèria viària que representava la ronda Litoral. Alhora, aquest nou barri suposava l'enderrocament de la totalitat de les antigues edificacions existents.

Un inici de remodelació que es va fer esperar

Va ser, però, a partir de la modificació del PGM en el sector de La Catalana de l'any 2005, que es va marcar l'inici de la remodelació de l'antic paisatge de La Catalana. El nou model d'ordenació proposat recollia la intenció de l'anterior Modificació del PGM en el sector del front litoral i marge dret del riu Besòs, el qual partia de la integració urbana d'un barri que tradicional-

Noves construccions al carrer Cristòfol de Moura. Foto Andreu Blanch

ment havia quedat aïllat per l'efecte barrera del riu Besòs i de grans infraestructures de transport com l'autopista C-31, continuació de la Gran Via cap al Maresme, el traçat de la línia de ferrocarril que uneix Barcelona amb el litoral nord de Catalunya i finalment la ronda Litoral de Barcelona (B-10).

El sector de La Catalana quedava finalment definit per un sostre edificable per habitatge de 131.000 m^2 i de 25.000 per terciari. Dels 1.380 habitatges nous previstos, 853 (62%) eren de règim lliure i 527 (38%) de protegit. L'execució de les obres de transformació de La Catalana quedaven divididades en dos àmbits delimitats pel carrer Cristòfol de Moura.

La primera fase, que afectava la zona nord, inicià les primeres obres l'octubre del 2006, i tenia unes previsions de finalització per a l'abril del 2009. En aquell moment encara hi havia una trentena de veïns que no havien signat la seva marxa, principalment perquè no estaven d'acord amb els pisos que havien de rebre a canvi.

El reallotjament del habitants del barri de La Catalana anava a càrrec de l'empresa pública Regesa, del Consell Comarcal del Barcelonès. Aquest reallotjament estava previst de fer-se en dos blocs a la zona nord, sobre el carrer Cristòfol de Moura, que es van començar a construir el mes de maig.

La immobiliària Urbemar, propietària del 70% del terrenys, és la responsable directa del procés constructiu dels habitatges de règim lliure. La promoció d'Urbemar, anomenada l'Eixample Blau, preveia, en les seves previsions inicials, la finalització per al 2011. Hi havia també la previsió de construir-hi un hotel i un gran equipament a la zona sud, probablement un hospital de referència comarcal segons les intencions de l'Administració. En aquest teixit mixt entre sostre residencial i activitat econòmica s'hi afegia la creació d'un important parc urbà de 8,6 ha situat al costat de la ronda Litoral, que s'estendria de nord a sud al llarg de tot l'àmbit de La Catalana i que hauria d'actuar alhora com a barrera per minimitzar els efectes de la proximitat del cinturó litoral. L'altra gran aposta per als espais verds és el condicionament d'un passeig de ribera a la vora del riu Besòs.

Sector sud del barri, encara no transformat. Foto Andreu Blanch

Una de les infraestructures importants amb què es pretenia apropar el futur nou barri a la resta de la població del seu municipi fou l'inici, durant el mes de maig, de les obres del futur nou pont per connectar el nou barri de La Catalana amb Sant Adrià de Besòs, per sobre del riu Besòs, i millorar així l'aïllament crònic que va patir l'antic barri. Amb una amplada de 16 m i una llargada de 135, el nou pont està pensat per al transit de vehicles i vianants, i també s'hi preveu la ubicació d'un carril bici.

El que quedava de l'antic barri de La Catalana desapareixerà al llarg dels propers anys en un procés que al llarg del 2008 s'ha anat consolidant i avançant tot i la conjuntura econòmica actual. El nou barri mantindrà poc més que el nom de l'antic barri obrer format a la primeria del segle XX.

ABB

131 TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA CENTRAL TÈRMICA DE SANT ADRIÀ DE BESÒS

La central tèrmica de Sant Adrià, coneguda sobretot per les seves tres xemeneies, es troba immersa dins un procés de canvi d'ús. Se'n preveu el tancament per a l'any 2010, quan ja es trobi en funcionament la nova central de cicle combinat que Fecsa-Endesa està construint al marge dret del riu Besòs. L'històric paper que ha desenvolupat la central dins la identitat col·lectiva de Sant Adrià de Besòs arriba al seu punt culminant al mes de novembre amb una consulta ciutadana sobre la conservació o l'enrunament de la central. Finalment, la població vota a favor de mantenir les tres xemeneies, amb un 82,2% dels vots registrats.

Antecedents | 2006:183

Sant Adrià, amb una població de 33.223 habitants l'any 2008 i situat entre els municipis de Barcelona i Badalona, va desenvolupar un gran creixement demogràfic i urbanístic al llarg del segle XX, lligat en gran mesura al desenvolupament industrial que va patir el litoral comprès entre el port de Barcelona i Badalona, i a l'històric paper que el municipi va desenvolupar en la producció elèctrica al llarg del procés industrial.

La central tèrmica de Sant Adrià, propietat de l'empresa Fecsa-Endesa, se situa al front marítim del municipi, al marge esquerre del riu Besòs, davant de l'avinguda Eduard Maristany. Amb una alçada de 200 m sobre el nivell del mar, les tres xemeneies que constitueixen la part més visible de la central tèrmica són el resultat de la remodelació que a partir del 1972 es va fer a l'antiga central, construïda l'any 1912 sobre el mateix emplaçament que l'actual, propietat en aquells temps de l'empresa Energia Eléctrica de Cataluña.

L'any 2005, se signava un conveni entre l'Ajuntament de Sant Adrià i Endesa, a través del qual es preveia la construcció d'una nova central de cicle combinat al marge dret del riu Besòs, al costat de la que ja estava en funcionament des del 2002. Aquest conveni posava sobre la taula el futur tancament de la central tèrmica de les tres xemeneies, que funcionava amb fuel. El cicle combinat fou l'aposta per l'eficiència energètica i la disminució de contaminants que l'empresa elèctrica ha dut a terme al llarg dels darrers anys. Durant tot el 2008, l'antiga central tèrmica de Sant Adrià tant sols va generar energia quan es produïen pujades de demanda i l'actual central de cicle combinat del marge dret no podia donar l'abast.

El futur de la central tèrmica

Davant el futur canvi d'ús de l'espai de la central tèrmica, i el paper que va tenir en la història de Sant Adrià, l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Iniciativa per Catalunya-Verds-Esquerra Unida o Alternativa (ICV-EuiA), amb l'alcalde Jesús M. Canga al capdavant, va presentar el 2007 la proposta de portar a terme una consulta popular per tal que la població pogués decidir quin hauria de ser el futur de les tres xemeneies. Aquesta consulta es va anar posposant, fins que a la fi se n'aprovaren les bases per a la votació, prevista finalment per a la setmana del 17 al 23 de novembre.

Amb anterioritat a la proposta de consulta, el 17 de gener de 2007 es va crear la Plataforma per a la Conservació de les Tres Xemeneies de Sant Adrià, amb el clar objectiu d'aconseguir la conservació de les tres xemeneies de la central, conjuntament amb l'edifici annex de les turbines. La Plataforma reunia les primeres entitats, com el col·lectiu Dones de Futur, entre moltes altres, que, fins i tot abans del conveni firmat entre l'Ajuntament de Sant Adrià i Endesa, havien començat a mobilitzar-se l'any 2001, reivindicant la conservació de les tres xemeneies de la tèrmica. La plataforma, formada per seixanta associacions i entitats d'àmbit cultural i social, va fer al llarg de l'any 2007 i del 2008 tot un conjunt d'activitats i actes de difusió del patrimoni industrial i de la importància que la conservació de les tres xemeneies tenia per a la pròpia identitat de Sant Adrià. La Plataforma va presentar el 15 de novembre a l'alcalde de Sant Adrià, just abans de l'inici de la setmana de la consulta popular, 4.423 signatures de suport a la conservació de l'emblemàtica construcció. Per altra banda, les veus contràries a la conservació de la tèrmica defensaven la necessitat de desprendre's d'una edificació que va simbolitzar la part més fosca de la industrialització i de l'arquitectura franquista, com també una barrera que històricament havia separat Sant Adrià del mar.

Les actuals instal·lacions d'Endesa ocupen 12 ha repartides entre els municipis de Sant Adrià de Besòs i Badalona (8 ha i 4 ha, respectivament). La Plataforma per a la Conservació de les Tres Xemeneies de Sant Adrià defensava la conservació d'1,5 ha d'aquest espai, el format per les tres xeme-

Vista de la central térmica. Foto Arxiu Territori

Vista de les tres xemeneies. Foto Arxiu Territori

neies amb les seves corresponents calderes situades a la part inferior i l'edifici annex de les turbines, un edifici allargassat de 170 per 33 m, totes íntegrament incloses dins el municipi de Sant Adrià de Besòs.

L'Ajuntament, però, va deixar clar des de bon principi que no estava disposat a hipotecar les arques municipals per conservar les tres xemeneies, i argumentava sempre que la iniciativa privada era qui se n'havia de fer càrrec. D'aquesta manera, la pregunta que es va formular perquè la ciutadania votés en la consulta popular de la setmana del 17 al 23 de novembre fou: "Creieu que s'han de conservar i reutilitzar les tres xemeneies sense condicionar el pressupost municipal ni els espais per als futurs equipaments?".

Per fomentar el debat ciutadà, l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs va organitzar un cicle de debats sota el títol de "Parlem de les tres xemeneies", celebrat al llarg de quatre jornades, entre els dies 13 i 29 de març de 2007, amb la intenció d'animar el debat i la participació ciutadana sobre el futur de la central tèrmica. Un any i mig després, entre el 13 i el 22 d'octubre de 2008, es va repetir l'experiència amb la realització del segon cicle de debats "Parlem de les tres xemeneies", en què hi van assistir especialistes de matèries com l'urbanisme, el paisatge i el territori.

La participació en la consulta fou de 2.559 persones, el 9% de l'electorat amb dret a vot format per tots els habitants empadronats a Sant Adrià majors de setze anys. Finalment, amb 2.135 vots a favor, 406 vots en contra i 18 en blanc, la resposta de la ciutadania a la consulta convocada per l'Ajuntament fou un rotund "sí" amb el 82,2% dels vots.

Projectes alternatius proposats

El govern local de Sant Adrià havia de cercar, doncs, els recursos privats necessaris per a la conservació de la central, fet que havia manifestat en l' anunciat mateix de la consulta popular.

Entre els projectes que aparegueren al llarg de tot el procés i que quedaren sobre la taula, destacaren, inicialment, les propostes realitzades per l'empresa Barcelona Regional, a petició de l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs, que pretenia iniciar amb propostes sobre la taula el debat ciutadà. El projecte de Barcelona Regional, que partia de l'objectiu de cercar nous usos per a l'edifici de la tèrmica, proposava per a la caldera la rehabilitació i la construcció d'habitatges, oficines i un hotel, alhora que presentava diverses opcions per a l'edificació de les turbines, com la ubicació d'equipaments o un auditori.

Una altra proposta, realitzada per l'estudi d'arquitectura Lagula Arquitectes, per encàrrec de l'Ajuntament de Sant Adrià, va ser la d'ubicar-hi la seu del Memorial Democràtic, institució creada per la Generalitat de Catalunya a través del Departament d'Interior, Relacions Institucionals i Participació, per fomentar el coneixement històric de la lluita per la democràcia a Catalunya.

Un cop celebrada la consulta popular, i vista la clara inclinació de la ciutadania de Sant Adrià per conservar la part més emblemàtica de la central tèrmica, el repte actual de l'Ajuntament és trobar-hi noves alternatives i també els organismes que puguin gestionar el futur canvi d'ús de les tres xemeneies, de manera que es proporcioni una nova centralitat a l'àrea metropolitana de Barcelona.

ABB

Més informació

3xemeneies.blogspot.com

132 TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA FAÇANA MARÍTIMA DE TARRAGONA

Al principi del 2008 el projecte de transformació de la façana marítima de Tarragona es troba encallat per manca de consens entre els grups polítics pel que fa a la nova ubicació del ferrocarril. Finalment, s'opta per traslladar-lo a l'interior de la ciutat, i el 24 d'abril se signa el protocol per a definir-ne el nou traçat. El 7 de novembre es publica al BOE l'estudi informatiu que n'ha de concretar el nou recorregut amb un pressupost de base de la licitació de 1.120.690 euros. D'altra banda, el POUM de Tarragona aprovat inicialment recull els criteris de transformació del front marítim en un PMU a l'espera que el canvi de traçat del tren alliberi 100.000 m² de sòl.

Antecedents | 2003:111; 2004:188; 2006:184

Tarragona, cap de la comarca del Tarragonès, està situada sobre un monticle rocós a la vora de la mar Mediterrània. Té una població de 142.869 habitants, segons el padró del 2008, i una superfície de terme de 62,64 km². La façana marítima de la ciutat s'estén al llarg d'uns 3 km i està resseguida per la línia de ferrocarril de Barcelona a Flix i Tortosa, que avança paral·lela a la línea de costa fins que travessa l'àrea portuària i segueix pel barri del Serrallo i la desembocadura del Francolí.

El projecte de remodelació de la façana marítima

L'any 2002 l'Ajuntament de Tarragona va organitzar un concurs d'idees per al disseny d'un avantprojecte de reforma de la façana marítima de Tarragona. L'octubre del mateix any es va adjudicar al despatx de l'arquitecte Ricardo Bofill. El projecte es va presentar el març del 2003 i proposava el soterrament de gairebé 3 km de la línia ferroviària (des del Pont d'Armes fins al sud del riu Francolí), l'edificació d'uns 1.200 habitatges, la conversió de la plaça dels Carros en la més gran de la ciutat, i la rehabilitació de les platges i el passeig marítim. Així, la ciutat s'obriria al mar i guanyaria espai per a una nova zona residencial i diversos espais comunitaris per a activitats lúdiques i culturals i zones verdes i jardins. Estava previst començar-ne les obres el 2004 i que l'execució durés cinc anys.

La discrepància entre els diferents agents polítics, sobretot pel que feia al soterrament del tram de ferrocarril, va comportar que no fos fins al 24 de setembre de 2005 que se signés un conveni entre l'Ajuntament i la Generalitat per treballar conjuntament en la transformació de la façana marítima de Tarragona. 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, i el 14 març es va presentar una proposició no de llei que instava el Govern de l'Estat a incorporar-s'hi.

La Comissió va encarregar un estudi tècnic i un de financer per determinar la viabilitat que el tren passés per sota del Francolí. Ambdós estudis van avalar el projecte, tot i que només hi havia una única opció de recorregut de la línia fèrria sota el Francolí i els habitatges construïts s'havien d'incrementar fins a 2.736 per poder cobrir costos. El pressupost total definitiu del projecte es va estimar en 300 MEUR.

La transformació urbana de la façana marítima de Tarragona es va començar per la remodelació del barri del Serrallo. El juny del 2006 l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT) va adjudicar-ne les obres a l'empresa SATO. L'actuació, amb un pressupost de 3,5 MEUR, preveia la construcció d'un passeig arbrat i una rotonda per millorar els accessos al barri així com un nou edifici per als remers al Francolí.

El desviament de la línea ferroviària

A començament de l'any 2008 el projecte de transformació de la façana marítima de la ciutat de Tarragona restava encallat a causa de la manca de consens entre els grups polítics. El recorregut que havia de seguir la línia de ferrocarril era el principal punt de discòrdia. El projecte de Bofill en preveia el soterrament, mentre que el PLA TERRITORIAL PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA [99] proposava traslladar-lo a l'interior de la ciutat. Finalment es va optar per la segona opció, i el 24 d'abril l'alcalde de Tarragona, Josep Fèlix Ballesteros, la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, i el conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, van signar el protocol per definir-ne el nou traçat. A partir d'aquesta proposta, els tècnics adjudicataris haurien de completar un estudi informatiu i presentar l'alternativa més viable per reordenar el traçat ferroviari.

El projecte sobre el qual s'havia de treballar proposava el cobriment de 3 a 5 km de via de tren, des de la platja de la Savinosa fins després de creuar el Francolí, i el desviament del traçat cap al nord de la ciutat. A això se sumava la projecció d'una nova estació de tren completada amb un baixador entre la zona de Terres Cavades (PLA URBANÍSTIC DE TERRES CAVADES [2007:138]) i la Budellera. La reestructuració de la xarxa ferroviària significaria posar fi a la barrera que hi ha entre la ciutat i el mar, i permetria desencallar la remodelació de la façana marítima.

Les primeres estimacions sobre el cost del trasllat de la via del tren apuntaven que es podrien superar els 300 MEUR. El finançament necessari es pretenia aconseguir a compte de les inversions del Govern de l'Estat, les requalificacions urbanístiques en diversos sectors allunyats de la costa i la urbanització de part del sòl que s'alliberaria a la façana marítima.

Set mesos més tard de la signatura del protocol, concretament el 7 de novembre, l'estudi informatiu que havia de definir per on passava la línia ferroviària es va publicar al *Boletín Oficial del Estado* (BOE) a l'espera de ser adjudicat amb un pressupost de base de la licitació de 1.120.690 euros i un termini de dos anys per lliurar els resultats.

Pla de millora urbana de la façana marítima

El 21 de novembre de 2008 es va aprovar inicialment per segona vegada el PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL (POUM) DE TARRAGONA [122] modificat. El pla preveia el desviament de la línia de ferrocarril per l'interior de la ciutat i recollia el projecte de transformació de la façana marítima en el Pla de millora urbana 30 (PMU).

El PMU 30 partia de la premissa que el canvi de traçat del tren alliberaria 100.000 m² de sòl que necessàriament s'haurien d'integrar a la trama urbana, majoritàriament en forma de passeigs, jardins, centres d'activitats lúdiques i equipaments. Tanmateix, també es preveia una petita

part del sòl destinada a usos lucratius (habitatges, hotels, comerços, etc.) amb la finalitat d'aconseguir plusvàlues per finançar els costos de les actuacions d'infraestructures i d'obra urbanitzadora. El nombre màxim d'habitatges de nova implantació era de 2.250, i la majoria estaven prioritàriament destinats a gent gran i a joves, així com al reallotjament de propietaris afectats dins l'àmbit. El PMU també estipulava els monuments que s'havien de preservar obligatòriament en estar declarats béns culturals d'interès nacional (BCIN) o patrimoni de la humanitat. Entre aquests destacava el Fortí de la Reina [2007:197], monument controvertit pel restaurant de luxe situat a l'interior i el qual el Tribunal de Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) havia dictaminat enderrocar el 2007.

Paral·lelament, algunes intervencions que estaven pendents d'executar al front marítim es van reactivar, com el cas de la supressió del pas a nivell a la plaça dels Carros en favor de la construcció de dos passos soterrats, un d'exclusiu per a vianants i un per a vehicles. D'altra banda, l'APT va adjudicar la remodelació del Moll de Costa i del passeig de la Independència a la unió temporal d'empreses formada per Tecnofirmes, Cyopsa i Sece, amb l'objectiu d'urbanitzar la zona i convertir-la en un passeig per a vianants. Aquesta actuació continuava la conversió de la zona pesquera, industrial i portuària de Tarragona que s'havia iniciat al barri del Serrallo l'any 2006.

ATD

Més informació

www.tarragona.cat

133 TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA GRAN VIA (L'HOSPITALET DE LLOBREGAT)

Durant el 2008, continuen les actuacions projectades a la Gran Via en el seu pas per l'Hospitalet per bé que a diferents velocitats. D'una banda, la crisis afecta el mercat residencial i alguns dels grups immobiliaris que operaven a la zona es veuen afectats. De l'altra, comencen a posar-se en funcionament alguns dels organismes de la Ciutat Judicial, tot i que continua viva la preocupació sobre la mobilitat a la zona un cop el complex judicial acabi completament el trasllat. A més a més, apareixen nous projectes que suposaran la continuació de la Gran Via fins a arribar al riu Llobregat.

Antecedents | 2003:112; 2004:189; 2005:185; 2006:185; 2007:190

El procés de transformació urbana de la Gran Via al seu pas per l'Hospitalet de Llobregat engloba diferents actuacions en el tram de la via comprès entre el carrer Miguel Hernández i el carrer Escultura i els carrers adjacents. El procés va començar el 2001 amb la signatura d'un conveni de col·laboració de l'Ajuntament, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), mitjançant l'Institut Català del Sòl (INCASÒL). Aquestes institucions l'any següent van posar en funcionament el Consorci per a la Reforma de la Gran Via, ens encarregat de dur a terme el cobriment de la Gran Via en aquest tram i de donar forma al nou districte econòmic de la ciutat.

El 2006 va finalitzar el soterrament de la Gran Via, actuació que va permetre iniciar la urbanització de la plaça Europa, que es va inaugurar el 2007. Aquesta plaça ocupava una extensió de 33,4 ha entre el carrer Aprestadora i el carrer de les Ciències. El disseny de la plaça (que s'havia encarregat a Albert Vilaplana) representava la intersecció de dues el·lipses i s'havia plantejat com a futur centre neuràlgic de la nova Gran Via, al voltant de la qual s'havien planificat la resta d'edificacions i actuacions de transformació de la Gran Via. Entre les actuacions, cal destacar l'ampliació de la Fira Pedrosa que es va posar en marxa el 2007, la construcció d'edificis singulars com ara les Torres Fira (23 plantes cadascuna) dissenyades per Toio Ito –una de destinada a hotel (Hotel Santos) i l'altra a oficines (Realia)– i la construcció de la Ciutat de la Justícia i la City Metropolitana.

Entorn de la plaça Europa

Al voltant de la plaça Europa estaven planejats 28 edificis amb un total de sostre construït de 335.402 m² que suposava el 30% de la superfície ordenada. Dels edificis projectats, 20 estan destinats a habitatge (260.800 m² de superfície) dels quals el 25% eren de protecció oficial (cinc edificis construïts per l'INCASÒL i cooperatives sindicals i veïnals).

El gener del 2008, la immobiliària Inbisa –que ja havia comprat en aquesta zona la Torre Europa 2 de Martinsa-Fadesa (25 plantes)– anunciava la compra d'un dels dos solars de la promotora Colonial. Aquesta última tenia problemes financers a causa de la caiguda de la demanda registrada en el mercat residencial (HABITATGE [56]) i havia decidit vendre un dels solars i en l'altre fer un canvi d'ús residencial a oficines.

Aquesta situació va afectar més immobiliàries que operaven a l'entorn de la plaça Europa, com ara Espais i Avenis Procram, les quals van decidir endarrerir la construcció dels habitatges projectats a l'espera que el mercat millorés. Al juliol, la immobiliària Martinsa-Fadesa, que tenia planificades tres torres destinades a habitatge i una a oficines (la Torre Europa 2), va presentar el concurs de creditors, i això va fer perillar l'acabament d'unes obres que estaven en el 70% d'execució. No obstant això, al setembre es van reprendre les obres del complex i l'empresa va informar que tenia la intenció d'acabar-les l'any següent.

Pel que fa als edificis hotelers projectats a la Gran Via, cal destacar-ne dos hotels que van continuar les obres de construcció durant el 2008. D'una banda hi ha l'hotel Catalònia (de 27 plantes), dissenyat per Jean Nouvel i, de l'altra, l'hotel Santos que ocuparia una de les dues Torres Fira.

L'espai previst per a oficines entorn de la plaça Europa era de 342.819 m² de sostre edificat; dos dels edificis d'oficines pendents que durant el 2008 no es van iniciar eren de la immobiliària Procram, propietat de la Caixa Catalunya.

Ciutat de la Justícia

L'any 2004 es van iniciar les obres de la Ciutat de la Justícia. L'objectiu principal de la construcció d'aquest complex judicial de 9 edificis (alçades entre 15 i 61 m) era centralitzar 166 òrgans judicials dispersos en una extensió de 300.000 m² on abans hi havia l'antiga caserna de Lepant (a prop de la plaça Ildefons Cerdà). El cost del complex era aproximadament de 234 MEUR.

A final de gener es va iniciar la primera fase de posada en marxa del complex amb la instal·lació d'organismes administratius i de gestió que s'encarregarien del trasllats dels diferents òrgans judicials. Al febrer es va posar en marxa l'edifici H amb els cinc jutjats d'instrucció de l'Hospitalet i de violència de gènere, el Registre Civil de la ciutat, els sis jutjats de primera instància, els serveis comuns i la fiscalia.

Al març, en el marc de la comissió mixta del Departament de Justícia i el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC), es va crear la subcomissió encarregada del trasllat dels jutjats de Barcelona a les noves seus a la Ciutat de la Justícia, previst per a principi del 2009.

La segona fase va finalitzar al desembre amb la inauguració de l'edifici G on es va posar en funcionament la clínica forense i l'Institut de Medicina Legal de Catalunya.

El malestar amb la Ciutat de la Justícia

Els primers mesos de l'any es van sentir diverses queixes respecte dels òrgans judicials pel que feia al nou complex. En primer lloc, el sindicat Comissions Obreres (CC.OO.) va lamentar que s'inaugurés l'edifici H amb uns serveis mínims i sense solucionar els problemes existents en el partit judicial de l'Hospitalet. Segons el sindicat, s'iniciaven els serveis amb un 50% menys de plantilla i amb unes condicions laborals inadequades.

En la junta de jutges de l'Hospitalet celebrada al febrer, aquests van sol·licitar al TSJC que demanés al Departament de

Una imatge de la Gran Via. Foto Arxiu Territori

Justícia que s'adoptessin mesures per solucionar les deficiències que s'estaven detectant amb el canvi de seus, concretament sobre la distribució física d'oficines i el seu funcionament. En aquest sentit, la jutgessa degana de Barcelona, Maria Sanahuja, va informar en una roda de premsa que el model de distribució de les competències dissenyat pel departament no era adequat i que s'havia elaborat al marge dels jutjats; concretament assenyalava que si s'aplicava el model de distribució de l'espai utilitzat als jutjats de l'Hospitalet amb la resta de jutjats, aquests estarien encara pitjor que quan estaven a les antigues seus.

Una altra de les qüestions que preocupaven més era la mobilitat a la zona, especialment quan es posés en funcionament la resta d'edificis del complex judicial. L'oferta de transport pública a la zona es concretava en diverses línies d'autobusos, el metro (línia 1, Santa Eulàlia) i una nova parada de Ferrocarrils de la Generalitat (Fira-Europa). Malgrat això, els problemes circulatoris a la Gran Via eren una realitat, concretament a l'accés a la Fira Pedrosa i a la plaça Europa. El DPTOP assenyalava que no podia fer-hi res, atès que l'Ajuntament de l'Hospitalet havia decidit fer de la Gran Via un vial integrat a la ciutat i no una via ràpida. El consistori informava que la Guàrdia Urbana estava treballant per solucionar els problemes de col·lapse circulatori i esperava que amb la posada en funcionament de les parades de metro (línia 9 i 2), previstes per al 2012, els problemes es mitigarien.

La preocupació davant l'agreujament dels problemes de mobilitat existents a la zona va fer que el 2007 es creés la Taula de Mobilitat, òrgan de participació de diverses entitats públiques, operadors del transport i personal d'organismes judicials. Al febrer la Taula va presentar les primeres propostes d'actuació a partir d'un estudi realitzat. En aquest es calculava que la mobilitat generada pel nou complex judicial seria de 31.125 desplaçaments (sortida i entrada). Per reduir aquest impacte es proposaven diferents actuacions: designar una persona com a coordinadora de mobilitat i la constitució d'una comissió tècnica permanent que fes un seguiment de la situació.

Altres projectes de l'entorn

A començament d'estiu es posaven en marxa diferents projectes entorn de la Gran Via. En primer lloc, a final de juny, es va posar la primera pedra de la City Metropolitana, complex econòmic (162.537 m²) ubicat darrere del recinte firal. Després de molts endarreriments a causa de diversos canvis de propietaris i modificacions del projecte inicial, finalment es posava en marxa la construcció de 4 dels 11 edificis previstos en aquest complex que aglutinaria activitats hoteleres i relacionades amb les comunicacions i tecnologies de la informació.

El mes següent es va presentar públicament el projecte de la segona fase de la transformació de la Gran Via, i l'Ajuntament de l'Hospitalet i el DPTOP anunciaven que iniciaven els treballs de redacció del projecte, centrat en la creació d'un parc de recerca biomèdica (BioPol L'H) que suposava estendre la reforma de la Gran Via fins al riu Llobregat i reordenar l'antiga zona agrícola de la Marina.

Per al 2009, es preveia que es concretés el projecte del BioPol'H i que es desenvolupés la tercera i última fase del trasllat dels òrgans judicials a la Ciutat Judicial. A més a més, la Fira de Barcelona preveia ampliar els seus equipaments tot construint dos pavellons més al recinte de Pedrosa.

RCN

Més informació

www.l-h.cat
www.consorcigvhospilalet.com

134 TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA PLAÇA DE BRAUS DE LES ARENES (BARCELONA)

La construcció del centre lúdic i comercial que l'empresa Metrovacesa promociona a la plaça de braus de Les Arenes es troba fortament afectat per la crisi dels sectors immobiliari i financer. El projecte de Richard Rogers amb Alonso-Balaguer, caracteritzat per la diversitat d'usos del complex i per la seva singularitat tècnica i formal, conserva l'antiga façana de l'espai taurí coberta per una cúpula de més de 90 m.

Amb una capacitat propera als 15.000 espectadors, la plaça de braus de Les Arenes de Barcelona es va inaugurar el 29 de juny de l'any 1900 i va estar en funcionament fins a l'any 1977. És una obra d'estil mudèjar de l'arquitecte August Font i Carreras (1846-1924), alumne d'Elies Rogent. Es troba situada a la plaça Espanya, a l'illa de cases de l'eixample delimitada pels carrers Tarragona, Diputació, Gran Via i Llançà.

Trenta anys amb canvis sobre la figura de planejament de l'àmbit

El Pla general metropolità (PGM) del 1976 qualificava la plaça de braus de Les Arenes i la seva illa amb la clau 7a (equipaments) i en reconeixia la titularitat privada, per la qual cosa la destinava a equipament de tipus cultural, esportiu i de lleure amb els corresponents usos complementaris.

L'any 1990 es va redactar i aprovar un pla especial que preveia la reconversió de l'espai en un pavelló per a la fira de Barcelona. Aquest pla es va modificar dotze anys després per permetre un desenvolupament privat de l'equipament que garantís la rehabilitació i la conservació parcial del cilindre principal de la plaça de braus.

Finalment, l'any 2005 es va aprovar una tercera modificació del pla especial del qual són autors el mateix equip que va redactar el projecte executiu del complex lúdic: l'anglès Richard Rogers i els catalans Alonso-Balaguer i Arquitectes Associats. Es tractava d'una modificació feta a mida perquè el projecte d'edificació presentat al públic dos anys abans (24 d'abril de 2003) pogués donar-hi compliment. Se'n justificava la modificació per qüestions de caràcter jurídic i sobretot arquitectònic a nivell d'accessibilitat, encaix urbà i optimització de la tipologia de cúpula esfèrica.

Una relació urbana històricament complicada

Un dels punts més importants de la transformació pel que fa a l'encaix urbà respo-

Imatge de la plaça de braus el 2006. Foto Richard Rogers amb Alonso Balaguer i arquitectes associats

nia al nou tractament de l'edifici en relació amb les rasants dels carrers adjacents. Quan es van començar les obres de la plaça de braus l'any 1899 els carrers perimetrals encara no s'havien traçat i es va agafar com a punt de replanteijament una cota pròxima al centre de l'illa. Això va comportar que en la posterior obertura dels carrers als anys vint, aquests es tracessin substancialment deprimits per no crear pendents excessives en les línies de tramvia que els havien de recórrer. D'aquesta manera, l'accés a Les Arenes va quedar relativament segregat del continu urbà amb la plaça enclavada en un nivell superior al del seu perímetre. Així va aparèixer l'escalinata de la Gran Via que va exercir d'accés al recinte fins a la nova intervenció.

L'estintolament de la façana

La solució al desnivell entre el carrer i el nou programa es resolia amb l'obra iniciada el 2004 que suposava la creació d'una nova façana sota la planta baixa històrica que quedava a nivell de carrer. Es van estintolar els arcs existents amb una gran jàssera perimetral de més de 300 m lineals que suportava una càrrega propera a les 4.000 T. La jàssera es va suportar temporalment sobre vint gats hidràulics, fins que l'any 2006 es van acabar les obres de la nova fonamentació. També de forma temporal, tota la façana es va suportar sobre una corona metàl·lica exterior que es va desmuntar un cop va ser acabada la nova façana interior (atirantada mitjançant tensors d'acer).

La façana d'estil mudèjar es restaurava mantenint-la com a pell de l'edifici i imatge del nou complex, mentre que la nova façana interior agrupava els recorreguts d'evacuació d'emergència i els espais de serveis i instal·lacions.

La coberta i l'edifici Fòrum

Tot i la consideració de les preexistències i l'adaptació que s'hi va fer, el projecte del centre lúdic tenia fortes apostes volumè-

triques i grans intervencions estructurals. El protagonisme del nou complex es va materialitzar amb la solució tècnica de la nova coberta: una de les majors cúpules d'Europa (90 m de diàmetre) que "levitava" sobre la façana existent i que quedava desvinculada a nivell estructural i formal.

També es construïa a la planta baixa i amb el cilindre de la plaça un nou volum maclat de sis nivells d'alçada (edifici Fòrum) que s'alineava al carrer Llançà. La planor i transparència de la façana (un mur cortina lleuger) contrastava amb la que havia projectat August Font cent anys abans.

La gran escala de la intervenció afectava l'àmbit que passava per sota de la rasant dels carrers amb la construcció de cinc soterranis (tres dels quals amb ús d'aparcament) i un intercanviador amb el metro de les línies 1 i 3.

La seva singularitat tècnica i formal explicaven l'envergadura de l'obra, però també calia prendre com a indicadors la superfície construïda (prop de 100.000 m²) i el pressupost en el moment d'iniciar les obres l'any 2004 (100 MEUR).

Els nous usos del complex i la seva posició en l'edifici

L'eix urbà del carrer Tarragona i el gran espai del recinte firal quedaven grapats amb el parc de l'escorxador gràcies a la diversitat funcional de l'edifici de Les Arenes.

Els nous usos previstos en el complex lúdic i comercial es concretaven amb la nova seu de la cadena de llibres i música FNAC, uns multicines de dotze sales de l'empresa Balañá, un balneari de Duet Sports, un museu del rock i diverses botigues sense operador confirmat. S'especulava amb altres marques comercials conegudes com Mercadona, Tous, Desigual i Chocolat Factory.

El programa del complex es repartia entre sis nivells sobre rasant i cinc soterranis, amb una planta pensada amb forma simètrica i concèntrica. El punt central de l'antic cilindre de la plaça es convertia en un triple espai que funcionava com a atri principal i condensador dels nuclis de comunicacions per al públic. Es col·locaven quatre nuclis d'escales mecàniques que, de forma radial i mitjançant passeres, servien als diferents espais del complex. La corona definida per la façana històrica i la nova façana interior funcionava com un espai al servei dels diferents usos del programa, on es col·locaven els recorreguts d'emergència, serveis tècnics, etc.

El final de les obres: horitzó incert en un context de crisi econòmica

La crisi financera i la que incidia en el mercat immobiliari (HABITATGE [56]) des del 2006 també va afectar la construcció de Les Arenes. El promotor del projecte (la immobiliària Sacresa propietat de la família Sanahuja) es va haver de vendre el complex en obres a la immobiliària Metrovacesa (en mans de sis entitats bancàries) el 18 de desembre de 2008 per poder afrontar la falta de liquiditat. Les dificultats de Sacresa es derivaven d'altres projectes i grans operacions del grup, entre les quals el refinançament del deute que tenia per haver comprat (i venut posteriorment) Metrovacesa.

La compra de Les Arenes per part de Metrovacesa no havia de comportar cap canvi de calendari, però la dificultat de les obres (que podrien haver doblat el pressupost inicial segons publicava el diari *La Vanguardia* el 19 de desembre de 2008) i l'estancament de la situació econòmica no permetien assegurar que s'arribés a l'objectiu de complir els terminis de finalització d'obra.

Luis Alonso (director de l'estudi responsable del projecte), en declaracions a *El Periódico* del dia 12 de desembre de 2008, es mantenia ferm en el pressupost inicial i en una data de final d'obres prevista per al quart trimestre del 2009.

PPC-CSA

Més informació

www.alonsobalaguer.com
www.arenasplaza.com

135 TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA PLAÇA DE LES GLÒRIES I ENTORNS (BARCELONA)

Avança la reforma de la plaça de les Glòries i entorns. A mitjan abril, l'Ajuntament anuncia la reprogramació del cronograma de l'operació, amb un nou termini d'acabament previst per al 2014, que suposa un retard d'un any respecte de la previsió anterior. Durant la segona meitat de l'any s'inicien diverses obres: s'acompleix el buidatge inferior del tambor viari, deixant per a més endavant el desmuntatge de l'anella viària, i es desbrossa el bosquet dels Encants, solar que ha d'acollir el futur mercat dels Encants que ja té un projecte bàsic. Paral·lelament, l'Ajuntament aprova el projecte executiu de l'edifici Disseny Hub Barcelona (Dhub).

Antecedents | 2003:99; 2004:108; 2006:96; 2007:89

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 l'avinguda Meridiana. Recull el trànsit de més de 200.000 vehicles diaris que entren i surten de la ciutat cap al Barcelonès Nord, el Maresme i el Vallès Oriental. Hi conflueixen també als voltants dues línies de metro, el ferrocarril amb connexió metropolitana i el tramvia Sant Martí-Besòs (TRAMVIA DEL BESÒS [2007:180]).

Va ser inaugurada el 15 de gener de 1992, en plena preparació dels Jocs Olímpics. La solució formal aplicada llavors, amb una anell viari elevada –popularment coneguda com a *scalextric* o *tambor*–, va permetre resoldre el trànsit en superfície i va millorar les condicions de l'accessibilitat rodada a la ciutat, però va suposar la creació d'una barrera per a la comunicació dels vianants pels barris confluents de la Sagrada Família, el Pienc, el Poblenou, el Clot i el Camp de l'Arpa, i l'empitjorament de les condicions ambientals i de qualitat de vida de l'entorn urbà.

Des que fou inaugurada, les associacions veïnals implicades van reclamar l'eliminació del *tambor*, així com la transformació en una via urbana de la Gran Via. L'any 2005, aquestes entitats, amb el suport de la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB), van integrar-se en un grup de treball amb tècnics municipals i independents, encarregat d'elaborar la Proposta de modificació del pla general metropolità (MPGM) en l'àmbit de les Glòries. El procés participatiu va culminar el 20 de març de 2007 amb la signatura per part de l'Ajuntament i les associacions de veïns del *Compromís per Glòries*, que definia les característiques de transformació de la plaça. El document va ser refermat per tots els partits polítics en plenari municipal.

Al final d'aquell any, la Subcomissió d'Urbanisme de l'Ajuntament va aprovar definitivament la MPGM d'aquest àmbit –publicada al DOGC el 9 d'abril de 2008–, pas previ necessari per a l'inici del planejament derivat i l'execució dels projectes constructius.

Característiques del projecte

L'àmbit de la MPGM a la plaça de les Glòries i entorns té una superfície de 378.019 m² i l'integren, com a peça principal, els sòls de la plaça de les Glòries pròpiament dita i la Gran Via, entre els carrers Padilla i Selva de Mar, que presenten en conjunt una important transformació de l'estructura viària existent. Inclou també la peça de 7.579 m² de l'àmbit de Glòries-Meridiana Sud. El conjunt d'obres previstes, a càrrec de l'empresa municipal Barcelona d'Infraestructures Municipals (BIMSA), tenen un cost estimat de 600 MEUR i un termini d'execució que s'allarga fins al 2014.

El projecte proposa la demolició del *tambor* viari, l'ampliació de la plaça pel costat muntanya donant-li una forma quadrada, la construcció d'un miler d'habitatges en la part que actualment ocupa el mercat dels Encants –un 50% dels quals en règim de protecció–, i que aquest es traslladi al sector actual del bosquet dels Encants. També està prevista la construcció diversos equipaments públics –com el singular edifici Dhub–, i la creació del parc de les Glòries, amb una forma ortogonal a l'espai central de la futura plaça.

Pel que fa a les infraestructures de mobilitat, s'ha previst un túnel d'entrada a la ciutat del trànsit rodat per la Diagonal i un de sortida per la Gran Vía, i la cobertura d'alguns dels trams de les vies de Renfe. Finalment, un intercanviador ferroviari subterrani connectarà la línia 1 de metro i una futura prolongació dels FGC que comunicaria el Llobregat amb el Vallès, amb una altra de RENFE. La previsió de servei estima 20 milions de passatgers anuals.

Reprogramació del cronograma d'actuacions: 2008-2014

A mitjan abril, poc després de la publicació al DOGC de l'aprovació definitiva de la MPGM de l'àmbit de Glòries, l'Ajuntament de Barcelona va fer difondre el cronograma definitiu d'actuacions. El nou calendari preveu finalitzar tot el procés l'any 2014, fet

Obres de deconstrucció del tambor de la plaça de les Glòries. Foto Arxiu Territori

que suposa un retard d'un any respecte del que s'havia pactat al *Compromís per Glòries*. La causa que es va argumentar va ser la necessitat de coordinar les diverses actuacions previstes i, especialment, que les fases de desmuntatge de l'anell viari estaven subjectes al trasllat definitiu del mercat dels Encants.

Davant d'aquesta notícia, les entitats veïnals van manifestar el seu malestar i van fer públic un comunicat de premsa amb el balanç del que s'havia fet durant el primer aniversari del *Compromís per Glòries*. El text expressava la preocupació pels retards anunciats i criticava la manca de participació efectiva: "Exigim que s'informi documentalment, a temps de poder opinar sobre els aspectes rellevants i que no se'ns presentin els temes una vegada decidits".

Sector Glòries-Meridiana Sud. Foto Arxiu Territori

S'inicia l'enderroc del "tambor"

El 10 de juliol, l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va inaugurar les obres de desmuntatge del *tambor* de Glòries, tot declarant que "serà un procés gradual, amb una voluntat ferma i sense mirar enrere". Els treballs estan organitzats en tres etapes i s'espera que finalitzin l'any 2014.

Durant el segon semestre de l'any es van desmuntar les parets inferiors del tortell, deixant l'anell viari buida per sota, tot eliminant els murs, la façana interior i el forjat intermedi de l'aparcament, així com els plafons de la façana exterior.

Es preveu que durant el segon semestre del 2011, un cop s'hagi traslladat el Mercat dels Encants a la seva nova ubicació, al bosquet dels Encants, comenci l'enderroc d'una part de l'anell viari, la de costat mar, i que es desviï el trànsit d'entrada i sortida de la ciutat per superfície. La resta de l'anell viari s'eliminarà l'any 2014 segons el cronograma previst.

Es concreta el disseny i característiques del futur Mercat dels Encants

El mercat de Bellcaire, més conegut com els Encants Vells, ubicat al costat oest de l'anell viari, entre les avingudes Meridiana i Diagonal, està afectat per la remodelació de la plaça i des del principi es van estudiar diverses ubicacions per traslladar-lo. Durant el 2007, Ajuntament i venedors van arribar a un acord definitiu per emplaçar la fira del Bellcaire als jardins del Bosquet, situat entre els carrers Ribes i Castillejos, i l'avinguda Meridiana, a tocar de l'anell viari. Aquest indret reuneix les característiques que els venedors havien plantejat com a indispensables: estar a la mateixa zona i tenir unes dimensions suficients per mantenir la superfície comercial actual d'uns 10.000 m^2.

El mes d'abril, la Comissió Tècnica de l'Ajuntament va seleccionar l'estudi d'arquitectes B720 per a la redacció del projecte executiu del nou mercat dels Encants, tasca per a la qual tenien un termini de set mesos. La nova instal·lació disposaria d'un pressupost de 30 MEUR i havia de complir una sèrie de consideracions tècniques perquè fos "funcional, oberta i de futur", segons va assenyalar el tinent d'alcalde d'Hisenda i Promoció Econòmica i president de l'Institut Municipal de Mercats (IMI) de Barcelona, Jordi William Carnes (PSC).

Dos mesos més tard, en el decurs d'una reunió de l'assemblea de Comerciants del Mercat-Fira de Bellcaire, el 80% dels comerciants va votar a favor del projecte bàsic presentat per l'equip d'arquitectes. Des del punt de vista estructural, el nou mercat ha de permetre millorar les condicions de treball dels venedors i les condicions de compra dels ciutadans. El nou mercat tindrà uns 32.372 m^2 de sostre i acollirà prop de 350 parades, en un espai permeable que destacarà per la seva coberta inclinada i triangular. Tindrà un tancament perimetral de reixa de platines metàl·liques extensibles i replegables. El projecte preveu, distribuïts en tres nivells de venda, un restaurant, una sala polivalent, una ludoteca, oficines, un punt d'informació, dos lavabos i un mirador a la part alta amb quioscos de beguda i menjar. La part subterrània tindrà dues plantes. La primera serà per desenvolupar la logística del mercat i inclourà un pàrquing comercial per a 45 vehicles, una gran zona de càrrega i descàrrega, un punt per a les escombraries i uns magatzems de dues altures unides per un muntacàrregues. La segona es destinarà a un aparcament d'uns 300 vehicles per als clients.

A la primeria de novembre van començar les tasques de condicionament del bosquet dels Encants. El terreny va ser desbrossat i alguns exemplars d'alzines, oliveres i pins van ser traslladats als vivers municipals per a una futura replantació. La previsió de l'Ajuntament era iniciar les obres de l'edifici el primer semestre del 2009 i inaugurar el 2011.

S'aprova el projecte executiu de l'edifici Dhub

L'edifici que acollirà l'equipament Disseny Hub Barcelona (Dhub), abans conegut com Centre de Disseny, va ser projectat per l'estudi MBM (Martorell-Bohigas-Mackay) i ocuparà un solar en el costat sud-oest de la plaça, en la confluència amb l'avinguda de la Meridiana i els carrers d'Àlaba i de Badajoz. L'espai afectat, conegut tècnicament com sector Glòries-Meridiana Sud, el formen dues illes situades al costat de la cara sud de la torre Àgbar.

La Comissió de govern de l'Ajuntament va aprovar definitivament el projecte executiu de Dhub el mes de desembre, amb un pressupost de 88 MEUR. El futur Museu del Disseny tindrà forma de grapadora, tal com ja es coneix popularment, amb un voladís sobre el verd públic del parc que l'envoltarà. Gairebé el 80% dels 29.352 m^2 de sostre estaran soterrats i arribaran a una alçada màxima de 14,50 m. L'estructura aèria donarà cabuda al vestíbul per on s'accedirà al Dhub des de la plaça, així com al futur però encara no concretat intercanviador de transport públic.

Una imatge del bosquet que acollirà el mercat dels Encants. Foto Arxiu Territori

El centre s'ha ideat com un equipament promotor i distribuïdor de disseny, defugint el concepte tradicional de museu. Es preveu que aculli una part de la col·lecció de l'antic Museu Tèxtil i d'Indumentària, que tenia la seva seu al palau del Marquès de Lió del carrer de Montcada, a més d'altres col·leccions d'arts gràfiques i de les arts decoratives.

Les obres havien de començar el gener del 2009 i allargar-se durant 32 mesos, cosa que situa la data d'inauguració per al 2011.

El llum verd definitiu del projecte del Dhub implica l'inici de tota l'operació prevista en el sector Glòries-Meridiana Sud. Per al 2009 s'esperava la tramitació de la construcció dels prop de 800 nous pisos –un 30% de protecció oficial– que formaran el front del Dhub oposat al de la plaça i la de la nova zona verda de 21.395 m^2.

En acabar l'any encara no s'havien iniciat dues de les obres previstes en el cronograma de treball: l'estació ferroviària, competència de l'Estat i l'intercanviador de transport públic, competència de la Generalitat. Ambdós estaven pendents dels corresponents acords interadministratius.

MXA

Mes informació

w3.bcn.cat/multimedia/fitxers/premsa/compromsperglries.240.pdf
www.avclot.org
www.bcn.es/urbanisme/exp/catala/b0831.htm
www.bcn.es/urbanisme/exp/catala/b0831normativa.pdf
www.gencat.net/diari/4630/06122133.htm
www.glories.cat/
www.glories.cat/documentacio/ajuntament/presentacio_Glories_Nov_2005.ppt
www.glories.cat/documentacio/aavv/Roda_premsa_22_abr_2008_1r_anivi_Compromis.doc
www.glories.cat/tambor.htm

TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA RONDA BARCELÓ-ILLA FÀBREGAS (MATARÓ) 136

Durant el 2008, l'Ajuntament de Mataró ha aprovat el planejament necessari per tal de realitzar la transformació urbana de la ronda Barceló. L'operació inclou el trasllat de la fàbrica de Can Fàbregas, la construcció del Corte Inglés sobre el seu solar, l'edificació d'una torre destinada a habitatges i la realització d'un passeig comercial. Les correccions del Pla de millora urbana que va requerir la Direcció General d'Urbanisme de la Generalitat de Catalunya i l'enduriment de la crisi immobiliària enredereixen les obres. Plataformes veïnals i grups polítics en l'oposició són contraris al projecte.

Mataró ha estat històricament una ciutat amb un fort potencial industrial basat en l'economia del tèxtil. Aquests últims anys, a causa de la crisi del tèxtil, la ciutat està transformant l'economia cap al sector terciari. Per aquest motiu, el govern local ha optat per la reconversió de diversos teixits de sòl industrial obsolets en sectors residencials i terciaris (PLANS URBANÍSTICS DE MATARÓ [2006:147]). Un d'aquests sectors és el de la ronda Barceló, prop del centre històric. Es tracta d'una antiga zona industrial, que a causa dels recents creixements de la ciutat, ha quedat integrada dins el nucli residencial (TRANSFORMACIÓ URBANA DE CAN FÀBREGAS (MATARÓ) [2007:182])

El Pla de millora urbana que desenvolupa la zona, realitzat per l'equip d'arquitectes Martorell-Bohigas-Mackay, preveu la ubicació d'uns grans magatzems de 22.000 m², ocupats per la cadena el Corte Inglés, a la cantonada entre el carrer Miquel de Biada i la Ronda Alfons XXII, la construcció de 250 habitatges dels quals 100 seran de protecció pública, la integració de la fàbrica catalogada Fontdevilla i Torres, la construcció d'un equipament públic i la cessió d'espais lliures per construir un passeig comercial, la futura ronda Barceló.

Per tal d'encabir els grans magatzems, l'Ajuntament va preveure enderrocar la fàbrica Can Fàbregas i de Caralt. Es tracta d'una antiga farinera del 1879, construïda pel mestre d'obres Ignasi Caballol Sala i que estava inclosa en el Pla especial del Catàleg del Patrimoni Arquitectònic de Mataró.

Davant el fort desacord veïnal, i dels partits politics en l'oposició, a l'enderrocament de la fàbrica, el govern municipal va proposar-ne el trasllat a un altre solar a l'altra banda del carrer, al sector de la fàbrica Fontdevila. Aquest trasllat implicava el desmuntatge dels elements arquitectònics d'interès i la reconstrucció de la fàbrica al nou solar, a uns 150 m del lloc originari. Aquest sòl que acolliria la fàbrica té ús residencial i està pendent d'una reforma urbanística. L'aprofitament residencial haurà de ser traslladat a un altre sector.

La voluntat del govern municipal en relació amb la nova proposta és que l'empresa privada que adquireixi l'antiga factoria s'encarregui de pagar els treballs de desmuntar-la i reconstruir-la. En canvi, el promotor podrà dur a terme al nou espai trobat per a la fàbrica activitats de tipus terciari, que inclouen des d'un centre d'oci a comerços i oficines. El canvi d'emplaçament de la fàbrica obligarà a fer una torre de dotze plantes d'altura davant del centre comercial per tal d'ubicar-hi el sostre residencial que havia d'anar al lloc on es traslladarà la fàbrica.

El desenvolupament del planejament

El març del 2008, el ple de l'Ajuntament va aprovar inicialment la Modificació puntual del Pla general d'ordenació "entorns del carrer Biada". El document ha de permetre la transformació urbana de la zona. D'altra banda, les condicions del trasllat de la fàbrica es concreten en el Pla de millora urbana de l'illa de Can Fàbregas i de Caralt, també aprovat al mateix ple. En aquest Pla es defineix que el Corte Inglés ocuparà el 75% de l'illa i el 25% restant serà espai públic.

El mes d'abril, l'Ajuntament va aprovar definitivament el projecte de reparcel·lació del Pla de millora urbana "PMU-001d'àmbit ronda Barceló - Fàbregas de Caralt". Contra aquesta resolució d'aprovació definitiva es van presentar 28 recursos; un d'aquests pel grup polític Candidatura d'Unitat Popular, CUP, la resta per particulars afectats.

El mes de juny, l'Ajuntament va aprovar inicialment el Pla de millora urbana "entorns del carrer Biada", però la Direcció General d'Urbanisme de la Generalitat de Catalunya en va supeditar l'aprovació definitiva a la realització de diverses correccions. Concretament, en relació amb la torre situada a la ronda Barceló, els tècnics de la comissió van detectar que les terrasses que es preveien construir feien augmentar l'edificabilitat i el sector superava en 9.000 m² el sostre permès pel planejament vigent. També calia augmentar en sis el nombre de places d'aparcament previstes per tal de complir la normativa.

Desacord veïnal i dels partits polítics en l'oposició

El descontentament amb l'operació de veïns i partits polítics en l'oposició ha estat molt present als mitjans de comunicació. La plataforma Salvem Can Fàbregas i de Caralt va portar als jutjats la decisió de traslladar la fàbrica. L'organització considera que no hi ha la certesa que la reconstrucció sigui fidel i asseguren que és fonamental que el patrimoni es conservi allà on es va crear. Un trasllat, segons s'expliquen, tampoc no seria viable econòmicament a causa de la gran despesa que suposa. Per a la plataforma la solució passa per plantejar la compatibilitat del centre comercial amb la fàbrica, o bé pel canvi d'ubicació del centre comercial.

La Candidatura d'Unitat Popular, CUP, va interposar un recurs contra la venda irregular de l'aprofitament d'unes finques del sector, venda que va fer l'Ajuntament a l'empresa municipal d'urbanisme, PUMSA. La Direcció General d'Administració Local de la Generalitat va informar desfavorablement de la venda, considerant que no quedava justificat no haver fet subhasta pública. Segons la regidora de Serveis Centrals, Montserrat López, l'informe elaborat per la Direcció General d'Administració Local no és vinculant.

El gremi de constructors i promotors d'obres de Mataró i comarca va plantejar en un comunicat les seves reticències a pagar el cost del trasllat de Can Fàbregas. Assenyalen que l'augment de les despeses repercutirà en un increment del preu final dels habitatges. "El que no es pot pretendre és resoldre un problema que no ha creat el sector dels constructors i promotors a base de carregar a les seves esque-

Façana de la fàbrica Can Fàbregas i de Caralt. Foto Arxiu Territori

nes la solució de desmuntatge i muntatge de la nau".

Davant les previsions de l'Ajuntament de començar els treballs el 2009 amb l'inici dels enderrocs, els afectats per la reforma urbanística es van constituir en associació per protestar per la falta de concessió de llicències d'activitat. Actualment, els propietaris no poden aconseguir les llicències d'activitat per l'afectació urbanística del sector.

L'arribada de la crisi

A la tardor del 2008 la crisi econòmica es va accentuar. Perquè la situació no frenés la transformació urbana de la ronda Barceló, l'empresa municipal d'urbanisme va modificar el Pla de millora urbana per tal de dividir l'actuació en dos polígons i garantir l'execució del primer. El primer polígon el formen l'illa de Can Fàbregas i el tram de la ronda Alfons XII entre l'N-II i el carrer Méndez Núñez. En aquest àmbit es construirà el Corte Inglés, la Torre Barceló i una part dels habitatges protegits previstos. La segona zona inclou l'habitatge lliure, i la resta d'habitatge protegit, segons l'Ajuntament, es desenvoluparà quan millori la situació econòmica.

El desembre del 2008, la constructora que havia de fer el gratacel a la ronda Barceló, Construccions Riera, va fer suspensió de pagaments amb un deute de 28,5 MEUR. El regidor d'Urbanisme, Ramon Bassas (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), confia que la situació econòmica de la promotora no afecti el projecte d'obres.

Situació actual

En aquest moment, el sector està pendent de l'aprovació definitiva del Pla de millora urbana i la reparcel·lació abans no es pugui demanar la llicència d'obres. L'empresa propietari del sòl, Residencial Aurum, declara voler continuar amb la construcció de la torre d'habitatges.

Segons l'Ajuntament, el desmuntatge, trasllat i emmagatzematge de la fàbrica de Can Fàbregas i de Caralt es durà a terme durant el 2009, prèvia aprovació del projecte d'urbanització.

L'agost del 2008 l'Ajuntament va fer l'escapçament de la xemeneia de la fàbrica, en considerar que era perillosa. La plataforma Salvem Can Fàbregas i de Caralt denunciava a l'octubre que s'estaven fent les feines de desmuntatge d'envans de la nau sense llicència.

PPG

Més informació

www.mataro.org
www.salvemcanfabregas.org

TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA TABACALERA (TARRAGONA) 137

El 8 de juliol de 2008 se signa el conveni entre l'Ajuntament de Tarragona i l'empresa Altadis mitjançant el qual l'antiga fàbrica de tabacs passa a mans municipals. Està previst que en la part noble del conjunt fabril s'hi allotgi l'ampliació del museu nacional arqueològic i, en les naus posteriors, el Centre d'Art de la Ciutat i l'arxiu municipal, entre altres equipaments culturals encara per determinar. En l'operació urbanística resultant, Altadis rep com a compensació 38.445 m² de sostre lliure i 218 habitatges protegits per construir en un conjunt que estarà dominat per una torre de vint plantes.

Els orígens de l'empresa tabaquera Altadis es remunten a l'any 1636 amb la fundació de la Institución del Estanco del Tabaco en España. El grup Altadis però, no va debutar a la borsa fins a l'any 1999 fruit de la fusió entre l'espanyola Tabacalera (privatitzada l'any anterior) i la francesa Seita. Després d'aquesta fusió la seva posició estratègica dins del sector va augmentar fins a convertir-se en un dels líders del sector tabaquer a nivell mundial (Cigars Havans, Fortuna, Nobel, Ducados, Gauloises...). Les seves activitats no només comprenien la producció i distribució de tabac, sinó que es va convertir en un dels líders de l'activitat logística subministrant més de mig milió de punts de venda al sud d'Europa.

La seva posició de lideratge i un valor a la borsa d'uns 12.600 MEUR la van convertir en "objecte de desig" per a grans empreses del sector i altres compradors. Aquest interès es va materialitzar a començament del 2007 quan l'empresa britànica Imperial Tobacco va engegar una oferta pública d'adquisició (OPA) al 100% per Altadis. Després de superar-se els processos de l'operació, Imperial es va fer amb el control de la històrica empresa i l tracte va donar lloc a la quarta gran indústria tabaquera del món amb una facturació de més de 9.000 MEUR. Com a resultat de l'operació el centre principal d'activitat del grup es traslladava a Bristol (Regne Unit). Els havans i la logística es quedaven a Madrid i a París s'hi mantenia una presència substancial de l'empresa.

La necessitat de modernitzar i de situar de nou els processos de producció, sumada a aquesta gran operació empresarial van acabar d'accelerar el final de l'activitat de la fàbrica de Tarragona, anunciada el 2003 però que finalment va tenir lloc el 3 de març de 2007. La fàbrica es trobava en funcionament des del 1920 i, per bé que en el moment del seu tancament tan sols quedaven 33 treballadors en actiu, en la seva època de major activitat n'havia arribat a tenir més de 800.

L'edifici de la Tabacalera i el seu entorn

La fàbrica de tabacs va ser projectada pels tècnics de la companyia Miguel Quesada i Roberto Navarro. Es va alçar en uns terrenys aleshores fora de la població, guanyats al llit del riu Francolí gràcies al desviament de la desembocadura i a la construcció d'un mur de contenció. L'edifici, construït entre 1920 i 1931, està aïllat i s'articula en forma de U al voltant d'un jardí, tot i que cadascun dels volums principals disposa també de diversos patis interiors.

La qualitat del conjunt s'aprecia en la solució compositiva dels diversos edificis i en el sistema de proporcions i la mida de les obertures. Aquestes, tot i dotar l'edifici de caràcter industrial ateses les grans dimensions que tenen, també li conferien una imatge solemne amb la profusió de diversos elements decoratius (reixats, escultures, relleus, etc.) de gran valor.

La seva construcció va ser pionera per l'ús d'elements prefabricats i pel disseny de les naus, pensades per contenir maquinària impulsada per energia elèctrica. La premsa de l'època va catalogar l'edifici de palau industrial, i posava de manifest el caràcter "corporatiu" del recinte fabril.

Posteriorment, es van afegir adossats a l'edifici històric una sèrie de nous volums que constituïen la façana de l'avinguda Vidal i Barraquer. La nova façana, composta per sis cossos de quatre plantes cadascun, es va edificar en diverses fases. Això va motivar que en aquesta part del recinte és perdés la unitat del llenguatge arquitectònic, mostrant una imatge urbana més heterogènia i de menys valor patrimonial.

L'edifici noble de la tabaquera estava protegit pel planejament vigent i, en la segona aprovació inicial del nou POUM DE TARRAGONA [122] en procés de redacció, se'l va catalogar com a bé cultural d'interès local (BCIL.) de categoria B.1 (protecció integral). Les ampliacions posteriors van quedar fora d'aquesta protecció.

Vista general de la Tabacalera. Foto Pere Ponsató

La importància del sector per a Tarragona

Els successius creixements de la ciutat de Tarragona en direcció al riu Francolí van convertir el que a principi del segle XX era una peça urbana aïllada i perifèrica en un àmbit d'oportunitat i transformació, situat a la franja definida pel teixit urbà i el parc fluvial.

La importància per a la ciutat de la transformació d'aquest sector es llegia des de diversos punts: per la posició de màxima proximitat respecte del nucli urbà, per les mides i l'escala de la peça, i per la conveniència d'un canvi d'ús que motivés la conservació del seu valor patrimonial. La voluntat municipal de tirar endavant la transformació urbana d'aquest sector es va fer palesa en els successius canvis de figura urbanística al llarg del seu procés de tramitació. El planejament vigent delimitava el sector com un PERI (pla especial de reforma interior) que passava a ser un polígon discontinu (Polígon d'Actuació 84) en la primera fase inicial del nou POUM aprovada el 15 de maig de 2007, però que desapareixia com a tal en la segona aprovació inicial del 21 de novembre de 2008.

D'aquesta manera, el procés de transformació urbana del sector Tabacalera (que havia transcorregut en paral·lel als treballs de redacció del nou POUM) es va realitzar sota la figura de modificació puntual del pla vigent, sense esperar-se a la finalització del complex procés de tramitació i participació del nou POUM.

Imatge de la façana principal. Foto Ajuntament de Tarragona

L'ordenació del sector

Amb l'aprovació el juliol del 2007 de la modificació del PGOU de Tarragona "PAU antiga fàbrica de tabacs" es van poder assolir els objectius municipals per a la transformació urbana del sector. Aquests es resumien en el canvi de qualificació de zona industrial de l'antiga fàbrica de tabacs a zona d'equipaments i amb la nova concreció de l'aprofitament privat corresponent i de les seves cessions en compliment de les determinacions de la llei i de la normativa urbanística vigent.

SÒL		
SISTEMES (sòl públic)		
Espais lliures d'ús públic	11.399	m²
Equipaments	35.398	m²
Vialitat	7.220	m²
Total Sistemes	**54.017**	m²
ZONES (sòl privat)		
clau 14 a2 (ordenació volumètrica específica)	9.645	m²
Total zones	**9.645**	m²
TOTAL ÀMBIT	**63.662**	m²

SOSTRE I HABITATGES		
Sostre edificable	54.922	m²
Edificabilitat bruta	0,865	m²st/m²s
Nombre màxim d'habitatges	704	hab
Nombre màxim d'habitatges de renda lliure	486	hab
Nombre màxim d'habitatges protegits	218	hab
Densitat d'habitatges	111	hab/Ha

Tot el recinte fabril (tant la part històrica com les seves posteriors ampliacions) es requalificava com a sistema d'equipaments urbans. També l'antiga bossa d'aparcaments definida pels carrers Robert Gerhard i Francesc Bastos, situada a la part discontínua del sector, rebia aquesta qualificació.

Els espais verds quedaven situats en l'antic jardí central de l'edifici històric i a la part no edificada davant l'avinguda Vidal i Barraquer. Així, l'avinguda guanyava una franja verda d'uns 30 m paral·lela al seu traçat, des de la qual s'accediria, un cop reurbanitzada, als sis volums posteriors del conjunt.

Com a compensació per la cessió de l'antiga fàbrica, Altadis va rebre aprofitaments privats que es concentraven en dos àmbits. El primer es materialitzava en un petit bloc de sis plantes destinat a habitatge protegit i concertat. Es trobava situat sobre la part discontínua del sector donant façana a l'avinguda Vidal i Barraquer (adjacent al nou sòl destinat a equipaments). El segon àmbit, de més importància i de dimensions més grans, constituïa l'aposta volumètrica més forta de l'ordenació del sector. S'obria un nou vial en continuació al carrer Manuel de Falla perpendicular a l'avinguda Vidal i Barraquer i al passeig de la Independència. Sobre aquest vial s'articulava una nova façana dividida en dos blocs, un per a l'habitatge protegit i l'altre per al sostre lliure. Tots dos blocs quedaven alineats al nou vial, però el segon s'ordenava segons una volumetria molt més lliure que presentava una sèrie de canvis d'alçada en la seva línia de cornisa que culminava en un dels extrems amb una torre de vint plantes. La torre (que es convertiria en un dels edificis més alts de la ciutat) suposaria la construcció d'una nova fita urbana en un punt de la ciutat on es preveia superar el riu Francolí amb un nou pont.

L'aprofitament privat representava per al sector la construcció de 54.922 m² de sostre. Amb aquests números es podrien construir 486 habitatges de renda lliure (38.845 m²) i 218 habitatges protegits i concertats (10.985 m² i 5.492 m² de sostre, respectivament).

El complex cultural

Els nous usos que es preveia localitzar en l'àmbit requalificat com a equipament tenien l'objectiu de convertir l'antic conjunt fabril en un gran complex cultural, amb un paper protagonista per a l'edifici noble de la fàbrica on es preveia traslladar i ampliar el museu nacional arqueològic (sense un calendari concret en el moment de signar el

conveni). El museu, en funcionament des de mitjan segle XIX, seguiria mantenint una clara vocació romanista lligada a la història de la ciutat de Tarragona.

Fruit del conveni de col·laboració entre l'Ajuntament de Tarragona i el Departament de Cultura de la Generalitat es creà el Centre d'Art de la Ciutat, que tenia per objectiu oferir als ciutadans serveis de difusió de l'art i donar suport a la comunitat artística. El centre d'art seria el primer equipament cultural a allotjar-se en una de les sis naus adossades a l'edifici històric, amb una superfície construïda propera als 3000 m². Segons fonts municipals, l'arxiu i la biblioteca municipal també s'allotjarien en una de les altres sis naus del recinte.

Per conèixer el destí de les quatre naus restants caldria esperar, segons declaracions de la regidora de patrimoni Rosa Rossell, que s'enllestís el pla d'equipaments culturals de la ciutat.

Els diferents grups municipals i la "paternitat" de la transformació urbana

En l'acte de signatura del traspàs de propietat celebrat el 8 de juliol de 2008, Jordi Sendra, regidor de CiU a l'oposició, va lamentar que l'alcalde socialista Josep Fèlix Ballesteros no hagués tingut unes paraules de reconeixement cap a l'equip municipal anterior i el seu alcalde, Joan Miquel Nadal, que fou qui inicià les negociacions amb Altadis.

PPC-CSA

Més informació

www.tarragona.cat

138 TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA VERNEDA-TORRENT ESTADELLA (BARCELONA)

Durant el segon semestre del 2008, l'Ajuntament de Barcelona aprova les modificacions puntuals del Pla general metropolità que permeten la transformació urbanística entre l'estació de la Sagrera i el riu Besòs. Es tracta dels sectors Torrent Estadella a Sant Andreu, Verneda Industrial a Sant Martí i rambla Prim, entre els anteriors i la futura estació de la Sagrera. Els plans plantegen la transformació de l'espai ocupat per les instal·lacions industrials existents en noves àrees residencials i terciàries. Constitueix un dels àmbits de transformació més grans que s'impulsaran en aquest mandat.

Antecedents | 2006:187

La Barcelona metropolitana inclou una població de 4,7 milions d'habitants i un mercat de treball de dos milions de llocs. Segons estudis de l'Ajuntament, el sector terciari a l'economia de Barcelona té un pes inferior a la mitjana europea. Per tal d'equilibrar aquest pes, el govern local vol impulsar l'activitat de les tecnologies punteres.

En el camp residencial, la composició de les llars a l'àmbit metropolità ha sofert una profunda transformació, igual com la resta de ciutats europees. Com a conseqüència d'aquesta transformació, s'ha produït una major demanda d'habitatge. L'objectiu del Pla d'habitatge 2004-2010 de l'Ajuntament de Barcelona quantifica la necessitat d'habitatge entre 65.000 i 100.000 unitats.

Per tal de donar resposta a aquestes necessitats d'activitat econòmica i residencial, el govern local ha optat per la reconversió de teixits industrials obsolets en sectors residencials i terciaris. A Barcelona, s'han promogut actuacions emblemàtiques adreçades a transformar una part dels antics sòls industrials, proposant la densificació, renovació i transformació de determinades àrees per abordar la demanada d'habitatges i noves activitats productives. Així doncs, les operacions estratègiques de l'urbanisme de Barcelona dels darrers anys han estat transformacions interiors de teixits ja existents.

En aquest moment, resten dues àrees industrials que han quedat envoltades per zones de grans transformacions urbanístiques. Aquestes són el sector industrial de Sant Andreu - Sant Martí, al voltant del triangle ferroviari i la marina de Sants, a l'entrada del port comercial. Es tracta d'antigues fàbriques que, amb el creixement de la ciutat, han arribat a adquirir una posició urbana de gran centralitat en l'àmbit metropolità. Tenen bona accessibilitat, i aquesta millorarà amb les previsions en infraestructures de transport públic.

La transformació dels sectors industrials Torrent Estadella i Verneda Industrial

Les zones de Torrent Estadella a Sant Andreu, Verneda Industrial a Sant Martí i sector Prim, entre els anterior i la futura estació de la Sagrera, mantenen un teixit industrial obsolet i amb manca d'estructura urbana, segons l'anàlisi de l'Ajuntament. Durant el 2008, l'Ajuntament de Barcelona ha aprovat les Modificacions puntuals del Pla general metropolità (PGM) que permeten la transformació d'aquests sectors de sòl industrial a sòl residencial i terciari.

Els sectors Torrent Estadella i Verneda Industrial tenen una superfície de 581.837 m^2, i estan situats al nord-est de la ciutat, en continuïtat amb l'operació Sagrera-Sant Andreu (TRANSFORMACIÓ URBANA DE SANT ANDREU-SAGRERA [141]). Es tracta de dues peces separades per la línia del ferrocarril, la connexió entre elles de les quals és únicament el pont del carrer Santander. El sòl esta qualificat pel PGM com 22a (zones industrials) gairebé en la seva totalitat.

El projecte proposa la reordenació de l'àmbit i la transformació dels usos existents en usos residencials i terciaris. Amb una previsió de sostre de 948.394 m^2, es preveu que el 70% es destini a habitatge i el 30% a activitats econòmiques. La previsió d'habitatges és de 8.298, dels quals el 40% es destinarà a habitatge protegit i el 60% a habitatge lliure. Per tant, es tracta de la creació d'un nou barri per a uns 20.000 habitants, amb les dotacions d'infraestructures i equipaments necessaris per a aquesta nova població. Un itinerari verd enllaçarà el nucli de Sant Andreu amb el futur parc fluvial del riu Besòs.

El sector Prim inclou uns terrenys situats entre la futura estació de la Sagrera i el futur barri residencial de Torrent Estadella-Verneda Industrial. El Pla preveu un sostre edificable de 294.140 m^2, dels quals el 90% es destinarà a habitatge. El projecte planteja convertir les naus industrials obsoletes en un barri amb 3.310 habitatges, zones verdes i equipaments. També defineix una zona verda de 26.000 m^2, articulats en un saló urbà de 350 m de llargada, que farà la funció de parc cívic, i on se situaran els usos comercials i terciaris del barri. Aquests eix central connectarà el barri del sector Prim amb el sector Torrent Estadella-Verneda Industrial, al nord, en la futura façana de l'estació de la Sagrera, es preveuen diverses torres de fins a disset plantes. La reordenació del barri, permetrà relligar amb la resta de la ciutat el que avui són unes naus industrials velles, amb carrers fragmentats i solars erms.

El juliol del 2008, la Comissió d'Urbanisme aprovava la Modificació puntual del PGM per la transformació urbanística de l'entorn de Torrent Estadella, a Sant Andreu, i Verneda Industrial, a Sant Martí. Aquesta modificació planteja el primer pas del que haurà de ser la transformació física del sector, que es desenvoluparà mitjançant un pla especial d'infraestructures, onze plans de millora urbana i plans sectorials d'operacions estratègiques. Aquests plans concretaran les volumetries, vialitats, equipaments i zones verdes del nou barri.

El setembre del 2008 l'Ajuntament de Barcelona va aprovar la Modificació puntual del PGM al sector de la rambla Prim.

El grup municipal Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va presentar al·legacions al Pla. Segons el seu president, Jordi Portabella, cal que la política urbanística asseguri la preservació del teixit industrial existent per tal d'afrontar la crisi i enfortir el model econòmic de Barcelona.

PPG

Més informació

www.bcn.cat/urbanisme

TRANSFORMACIÓ URBANA DE LES CASERNES DE SANT ANDREU (BARCELONA) 139

Després de prolongades negociacions i contrapropostes entorn dels continguts i prioritats del projecte de transformació de les antigues casernes militars de Sant Andreu, durant l'any 2008, comencen les obres amb l'edificació dels primers habitatges de protecció oficial, la inauguració del Centre d'Educació Infantil i Primària (CEIP) Eulàlia Bota i la concreció d'altres equipaments. Mentrestant, els veïns continuen reclamant la instal·lació d'un centre d'atenció primària (CAP).

Antecedents | 2003:114; 2005:191

Les casernes militars de Sant Andreu, ubicades al barri de Tramuntana de l'antic municipi de Sant Andreu de Palomar, entre els carrers Gran de Sant Andreu, Coronel Monasterio, Palomar i el passeig de Santa Coloma, ocupen un espai de 110.000 m² i van deixar d'acollir activitats militars l'any 1998. Des d'aleshores, arrencà el projecte de transformació urbana i requalificació dels terrenys que, formalment, s'inicià l'any 2004 amb la compra del solar per part del Consorci de la Zona Franca (CZF) al Ministeri de Defensa.

A diferència del que succeïa anys enrere, quan la promoció privada era l'agent més dinàmic, fou la iniciativa pública la que endegà els primers tràmits per començar a construir els habitatges previstos, 2.000 en total, dels quals 1.200 havien de ser protegits. L'empresa Rehabilitació i Gestió SA (REGESA), la promotora del Consell Comarcal del Barcelonès, calculava que abans de finalitzar l'any començaria a aixecar dues promocions d'habitatges amb protecció oficial de venda al passeig Torras i Bages, a la vora de la nova comissaria dels Mossos d'Esquadra: la primera, de 118 habitatges, amb 122 places d'aparcament i 8 locals i, la segona, de 103 habitatges, amb 111 places d'aparcament i 4 locals. La novetat era que ambdues promocions es posarien a la venda mitjançant la modalitat de dret de superfície, que permetia abaratir el preu final i, alhora, preservar en tot moment la propietat municipal del sòl. Per a l'abril del 2009 s'hi hauria d'afegir una tercera promoció de 285 habitatges en règim de lloguer, adreçada exclusivament a persones joves i gent gran. Per la seva banda, l'Institut Català del Sòl (INCASÒL) adjudicava el mes d'octubre les obres per a una promoció de 41 habitatges de preu concertat, un dels quals adaptat a persones amb alguna discapacitat. En tots els casos el termini d'execució màxim no hauria de superar els 24 mesos. En canvi, la crisi en la qual es trobava immersa el sector immobiliari havia paralitzat els projectes pels 800 habitatges lliures que, en principi, havien de completar la resta de l'actuació residencial (HABITATGE. CRISI [56]).

Construcció d'habitatges de protecció oficial al solar de les casernes. Foto Arxiu Territori

També avançava l'execució dels serveis i equipaments: a banda de la comissaria dels Mossos, al setembre s'inaugurava el CEIP Eulàlia Bota; s'enllestia el nou centre del Taller Escola Barcelona (TEB), una cooperativa dedicada a l'atenció de les persones adultes amb disminució psíquica; REGESA assumia, sense concretar cap data per a l'inici de les obres, la construcció d'una biblioteca; i també es parlava de crear una residència d'estudiants, una seu per a la l'organització no governamental Intermon-Oxfam, un centre cívic, una escola bressol i un poliesportiu. La urbanització d'una part de les casernes estava pendent de la cobertura de les vies del tren, on hi ha els tallers de reparació de Renfe, que encara no tenien cap nova ubicació establerta. A banda d'això, també estaven sense resoldre les negociacions per al reallotjament de les vint famílies d'antics treballadors de l'exèrcit que continuaven residint en edificis vinculats a les casernes.

Davant del ventall d'actuacions iniciades i planificades a curt termini, l'Associació de Veïns de Sant Andreu reaccionà introduint-hi alguns comentaris. En primer lloc, subratllaven l'endarreriment global del procés. En segon lloc, demanaven la fixació d'unes reserves exclusives per als ciutadans dels barris en els mecanismes d'adjudicació dels habitatges amb protecció oficial. En tercer lloc, proposaven que els habitatges amb preu concertat fossin substituïts per lloguers vitalicis de 75 anys, no subrogables. En quart lloc, mostrava el malestar per la intenció d'ocupar un espai de 18.000 m² a la seu de l'Agència de la Salut de Barcelona, deixant de banda altres necessitats de la població de la zona. El punt més controvertit, però, era la reivindicació d'un CAP. A mitjan octubre, una vuitantena de veïns es concentraren i es fotografien davant la seu de l'Associació de Veïns per repetir una convocatòria exactament idèntica a la duta a ter-

me l'any 2002 amb la finalitat de reiterar, una vegada més, la urgència de tirar endavant el complex sanitari programat. L'any 2005 el Consorci de la Zona Franca havia cedit una part dels terrenys de les casernes a la Generalitat per tal que, sota el paraigua del Consorci de Sanitari de Barcelona, hi instal·lés un ambulatori, un centre sociosanitari, un centre de salut mental per a adults, un centre de salut mental infantil i juvenil i un centre de dia de salut mental. El Departament de Salut assenyalà que el projecte executiu del complex sanitari estava acabat, que el pressupost havia rebut el vistiplau corresponent i que el següent pas era definir la fórmula de finançament. Atès que les negociacions i el procés de construcció acumulaven un retard estimat de sis mesos, l'Associació de Veïns anunciava noves mobilitzacions per a l'any 2009.

JLO

Més informació

www.avvsantandreu.cat

TRANSFORMACIÓ URBANA DE POBLENOU I 22@ (BARCELONA) 140

El desenvolupament del pla 22@ continua marcant l'agenda de la transformació del barri del Poblenou de Barcelona. La localització de noves activitats econòmiques i nous equipaments culturals (principals eixos de la renovació del districte) no s'ha aturat, tot i els efectes de la crisi econòmica.

Antecedents | 2004:197; 2005:194; 2006:192; 2007:193

El barri del Poblenou es troba des de l'any 2000 en ple procés de transformació urbanística. L'Ajuntament de Barcelona continua amb la transformació del que s'havia conegut com a "Manchester català" en un nou districte apte per a la localització d'activitats tecnològiques.

El pla 22@Barcelona, gestionat per l'empresa municipal homònima, delimitava sis grans àrees que es desenvolupaven per iniciativa pública. El seu objectiu era que configuressin nous elements d'estructura urbana i que actuessin de motors en la transformació del barri a través de la implantació d'activitats estratègiques per a la creació de noves dinàmiques del sector. L'ordenació d'aquests sis àmbits (Llull-Pujades-Llevant, Perú-Pere IV, Campus Audiovisual, Parc Central, Eix Llacuna i Llull-Pujades-Ponent), que representaven el 47% de l'àmbit total de transformació, ja estaven aprovades i permetien definir l'ordenació de 925.482 m² de sòl. La renovació del territori no inclosa en les sis àrees anteriors podia ser impulsada per iniciativa privada o pública, mitjançant diversos tipus de plans: plans d'illa, plans de parcel·les de més de 2.000 m², plans d'edificis industrials consolidats, plans d'edificis d'interès i plans de fronts consolidats d'habitatges.

La transformació segueix en marxa

Tot i els evidents efectes de la crisi econòmica, el procés de transformació urbana del barri del Poblenou de Barcelona no es va aturar durant el 2008. Les xifres del balanç de planejament i gestió urbanística eren molt clares: el percentatge de sòl renovat des que l'any 2000 es va aprovar la nova transformació de 115 illes del Poblenou industrial es va situar en un 64% del total de l'àmbit. Aquesta xifra era el resultat de l'aprovació de 69 plans privats i 32 de públics, dels quals 8 es destinaven a equipaments i 3 a la redistribució de sòls. En total, el conjunt de plans aprovats ordenaven 2.726.267 m² de sostre.

Durant el 2008, la transformació es va centrar en el sector terciari o de serveis (una estratègia coneguda també com a "inversió refugi") i en la promoció pública d'habitatge, cosa que va permetre esquivar amb més bona fortuna la conjuntura desfavorable (més encara si es comparava amb altres zones en procés de transformació de Barcelona amb un component estrictament residencial).

Segons dades de l'empresa municipal que gestionava el pla, en els tres primers trimestres del 2008 es van afegir 17.707 m² de sòl planificat als ja existents.

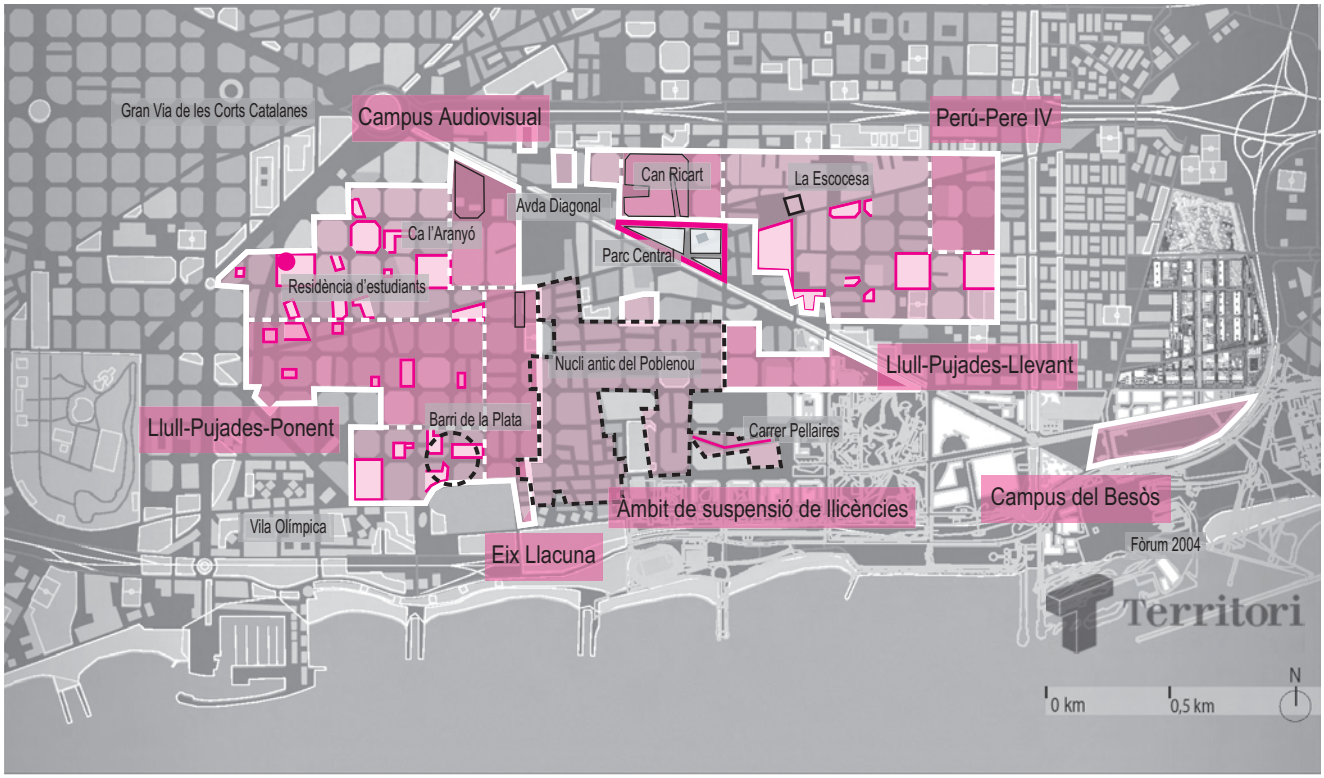
El gerent d'urbanisme del districte tecnològic, Josep Maria Lucchetti, explicava que havien començat a notar un cert alentiment en la construcció d'oficines, tot i que tenien concedides fins al 2011 l'equivalent en llicències a 151.327 m² de nou sostre edificable. Aquesta xifra no era gens menyspreable, ja que era similar a les tres quartes parts del que s'havia construït en el període 2000-2007 (203.978 m² de sostre).

De les sis grans àrees d'iniciativa pública que havien d'impulsar la resta del conjunt, la més avançada en estat d'execució era la del Campus Audiovisual de Ca l'Aranyó i el seu entorn, delimitat per la Diagonal i els carrers Llacuna, Almogàvers i Pamplona. Allà s'estava alçant el centre neuràlgic del districte, dedicat a la producció audiovisual (amb un fort component de formació universitària) i a les empreses de noves tecnologies i coneixement. Estava previst que el primer dia de classes de l'any 2009, 3.500 persones de la comunitat universitària de la Universitat Pompeu Fabra s'instal·lessin ja en aquest àmbit.

Per sobre de l'avinguda Diagonal començava a prendre forma l'àrea de Perú-Pere IV, que s'havia de centrar en la indústria biomèdica. Paral·lelament, a la veïna àrea del Parc Central era ja imminent l'inici de la reforma de dos antics recintes fabrils, Can Ricart [2006:180] i l'Escocesa, que acollirien nous usos culturals i ciutadans.

L'Eix Llacuna, al tram inferior d'aquest carrer, i el sector Llull-Pujades, ja a prop

L'àrea del 22@ amb el parc Central en primer terme. Foto Pere Ponsató



de la zona de Diagonal Mar, eren els altres àmbits que agrupaven la principal activitat constructora.

El Parc Central del Poblenou

El 5 d'abril es va obrir al públic el Parc Central del Poblenou. En els parlaments de l'acte i posterior festa d'inauguració van ser protagonistes Jordi Hereu, alcalde de Barcelona, i l'arquitecte francès Jean Nouvel, autor del projecte. El Parc ocupava una superfície de 5,5 ha repartida en tres grans illes separades, delimitades per la Diagonal i els carrers Bilbao, Marroc, i Bac de Roda.

L'element principal del Parc, a part de la dimensió i l'escala de referència urbana que representava, era la nova vegetació. Disposava de 1.000 arbres de nova plantació, 5.280 arbustos, 10.987 enfiladisses, 5.000 cactus, 35 unitats de palmàcies i similars, 1.423 herbàcies, i 48 espècies olfactives. Els mitjans de comunicació es van fer ressò del fet que, en el moment de la inauguració, la majoria d'aquests elements vegetals (plantats feia tan sols un any) es trobaven en un estat molt incipient de creixement.

Quan se li va preguntar quina quantitat d'aigua i amb quina aigua es preveia regar la vegetació del Parc, Jordi Hereu va explicar que estava previst regar-lo amb aigua freàtica (emmagatzemada en un dipòsit subterrani) a través d'un sistema de degoteig caracteritzat pel baix consum. També va afegir que l'espècie d'arbre dominant era el desmai (*Salix babylonica*) caracteritzat per tenir unes arrels molt profundes que capten l'aigua dels nivells freàtics.

La protecció del barri vell

La transformació al districte no afectava només les sis grans àrees de l'antic teixit industrial. El 3 de novembre de 2008 es va publicar el decret mitjançant el qual se suspenien les llicències d'obres durant un any al nucli antic del Poblenou amb la finalitat de procedir a l'elaboració de l'estudi del document de criteris del Centre Històric del Poblenou. El pla, que pretenia protegir i normativitzar les especificitats d'alguns passatges i carrers heretats de l'època industrial del barri, podria basar-se en l'estudi que l'any 2004 va fer l'arquitecte Sebastià Jornet sobre la malla central del Poblenou.

L'associació de veïns del Poblenou, que feia anys que demanava l'aplicació d'aquesta mesura, va manifestar la seva satisfacció, però va reclamar que el pla s'accelerés i se n'ampliés l'àmbit d'aplicació a altres zones, com el carrer Pellaires o el barri de la Plata.

Parc Central de Poblenou. Foto Arxiu Territori

Vista del Campus Audiovisual. Foto Arxiu Territori

Campaments il·legals

Durant el 2008 es van poder localitzar al Poblenou (i també en d'altres àmbits en transformació de la ciutat, com la Sagrera) diversos campaments de caravanes que ocupaven solars buits pendents de planejament o amb planejament aprovat però sense que s'hi haguessin començat les obres. Fonts veïnals asseguraven que algun d'aquests campaments ja s'havia consolidat feia temps i es queixaven de la passivitat de l'Ajuntament a l'hora de desallotjar-los. L'Ajuntament va explicar que el protocol que se seguia en aquests casos era enviar-hi la Guàrdia Urbana per desallotjar la gent acampada. Fonts de la seu del districte insistien que, essent serveis socials competència de l'Ajuntament, era des d'aquest àmbit des d'on s'havia de solucionar la situació.

Els principals episodis d'aquestes característiques es van localitzar al carrer Perelló, entre la Rambla del Poblenou i Sant Francesc, i a la Torre del Fang.

Fora de l'àmbit del 22@ però directament relacionat amb aquest tema, es van viure les protestes d'alguns veïns del barri de Navas que van tallar l'avinguda Meridiana per protestar contra l'obertura d'un nou menjador social al seu barri, pròxim a l'àmbit del 22@ i a tocar del de la Sagrera.

PPC-CSA

Més informació

www.22barcelona.com
www.elpoblenou.cat

141 TRANSFORMACIÓ URBANA DE SANT ANDREU-SAGRERA (BARCELONA)

Avança la transformació urbana de Sant Andreu-Sagrera amb l'adjudicació de les obres del tram de via entre la Sagrera i el nus de la Trinitat, i el document definitiu per construir la caixa de la macroestació intermodal del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV), tot i les dificultats de finançament. També projecten construir una nova estació de Rodalies a l'intercanviador de la Sagrera-Meridiana. Per altra banda, les entitats veïnals manifesten el seu desacord amb diversos aspectes de la transformació.

Antecedents | 2004:193; 2005:191; 2006:190; 2007:194

Els barris de la Sagrera i Sant Andreu, situats al nord-est de la ciutat de Barcelona, avançaven en el projecte de transformació urbana impulsat per l'arribada del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [2007:62]. El projecte representava una gran operació de rellançament d'aquests barris esmicolats pel corredor ferroviari i per l'avinguda Meridiana.

La transformació de l'eix Sant Andreu-Sagrera es dividia en un total d'onze plans urbanístics. Al voltant de la futura estació del FAV es preveien pisos de 9 a 19 plantes, un parc, edificis d'oficines i hotels, i equipaments diferents com una biblioteca, un centre cívic a la Torre del Fang o espais esportius. Al corredor ferroviari fins al nus de la Trinitat s'hi projectaven uns 8.000 habitatges més. La Sagrera havia de tenir un gran referent arquitectònic a la zona del Triangle Ferroviari, a l'altura de la rambla Prim: un edifici de 145 m d'alçada dissenyat per Frank O. Gehry.

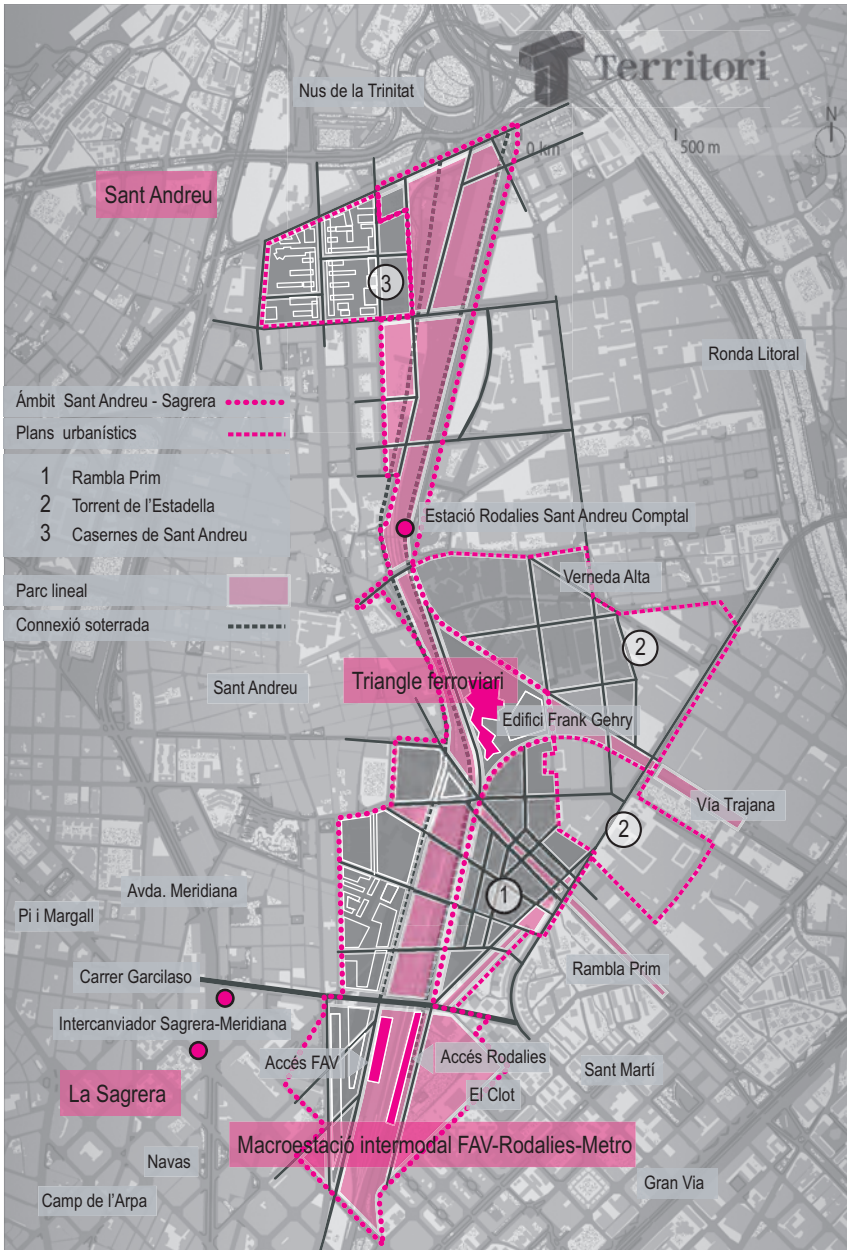
Al febrer l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) va anunciar l'adjudicació de les obres del tram de via entre la Sagrera i el nus de la Trinitat que completaven el traçat de l'alta velocitat a Barcelona. Les obres es dividien en dos sectors i finalment es van adjudicar per 245 MEUR, molt per sota dels 375 MEUR del pressupost inicial de licitació.

La nova macroestació del FAV, el projecte cabdal

Al maig l'Ajuntament de Barcelona i el Ministeri de Foment (MIFO) acordaven el document definitiu per construir la caixa de l'estació, és a dir, del sòl cap a baix, que suposava una inversió de 592 MEUR. El projecte preveia una macroestació intermodal on hi havia d'arribar el FAV, trens de Rodalies en direcció cap a Granollers i Mataró, les LÍNIES 9 [62] i 4 del metro, un aparcament i una estació d'autobusos. Tot havia d'estar connectat per diferents vestíbuls per poder donar servei als 95 milions de viatgers a l'any previstos.

L'entrada principal a la zona del FAV es projectava a través del carrer Josep Soldevila i la de Rodalies al costat oposat, a la ronda de Sant Martí. La connexió de la terminal amb la resta de la ciutat es garantia gràcies una nova configuració viària de la zona i a la construcció del nou vial soterrat per vehicles entre l'estació i el Nus de la Trinitat.

La macroestació intermodal avançava a poc a poc amb la licitació de la redacció



Obres de construcció de l'estació de Sant Andreu Sagrera. Foto Arxiu Territori

del pla constructiu de l'arquitectura i els acabats pressupostada en 1,67 MEUR i el de les instal·lacions, amb un cost base de licitació d'1,17 MEUR.

La crisi deixa en suspens la construcció de l'estació del FAV

La crisi econòmica suposava una amenaça per a la construcció de l'estació del FAV a la Sagrera.

Del pressupost total de l'obra, 369 MEUR es finançaven amb les plusvàlues generades per les operacions immobiliàries dels terrenys del voltant. Tanmateix, aquets terrenys es van devaluar per la forta caiguda del preu del sòl HABITATGE. CRISI [56]. El MIFO aportava els 223 MEUR restants a través dels seus pressupostos.

El Ministeri de Foment es mostrava reticent a afrontar l'operació amb aquesta nova conjuntura immobiliària i econòmica. Precisament per aquests dubtes l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va reclamar al Ministeri que havia d'assumir el cost total mitjançant els seus pressupostos.

Nova estació de Rodalies

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i el MIFO projectaven construir una nova estació de Rodalies a l'intercanviador de la Sagrera-Meridiana, situat a l'avinguda Meridiana. Aquesta estació de metro acollia un punt d'intercanvi entre les línies 1 i 5 del metro, i en el futur hi havien d'arribar les línies 4 i 9. En aquest mateix punt, hi circulaven els trens de les línies de Rodalies 3, 4 i 7.

En total, el DPTOP calculava que 110.000 persones usarien cada dia aquest intercanviador, més del doble que el 2008. Al febrer, el Ministeri de Medi Ambient (MMA) va anunciar que les obres no necessitaven la declaració d'impacte ambiental. Al maig el MIFO va treure a informació pública l'estudi informatiu de la nova estació i a l'octubre va autoritzar la licitació d'aquesta nova estació de Rodalies amb un cost de 51,1 MEUR.

L'intercanviador de la Sagrera-Meridiana es trobava molt a prop de l'estació de la Sagrera del FAV. Precisament també es va remodelar un dels carrers que unia les dues estacions, el nou bulevard de Garcilaso, de tres carrils amb grans voreres de vianants a banda i banda i una amplada de 45 m.

Les entitats veïnals es queixen

L'Ajuntament de Barcelona en un primer moment va rebutjar totes les al·legacions de l'Associació de Veïns de la Sagrera sobre el Pla de millora urbana Sector Entorn Sagrera, aprovat el 2007 i que preveia construir 1.890 pisos i edificis d'oficines a la façana del barri encarat a les vies. Posteriorment, el consistori va rectificar i va prometre acceptar algunes de les propostes veïnals com la cobertura pràcticament total de les vies del tren a la Sagrera. Es preveien 600 m, i s'allargava 200 m més, des del pont de Calatrava fins al pont del carrer d'Espronceda, i des del pont de Calatrava fins a les proximitats de la futura estació de la Sagrera. A més, l'Ajuntament es va comprometre verbalment amb l'entitat veïnal a canviar una peça de 23.000 m² d'ús hoteler per fer-hi habitatge protegit.

Tanmateix, l'Associació de Veïns de la Sagrera, una entitat defensora del projecte, continuava dubtant de diferents aspectes. L'entitat veïnal creia que les plusvàlues urbanístiques que ajudaven a finançar el projecte eren més importants que els equipaments o les zones verdes promeses. En aquest sentit l'Associació de Veïns de la Sagrera va criticar que la quota d'equipaments i zones verdes prevista era insuficient per a la previsió dels nous habitatges. Per altra banda, l'entitat veïnal manifestava que els edificis d'habitatges i d'oficines projectats a la Sagrera eren excessivament alts i no encaixaven amb el nucli antic del barri.

L'Ajuntament havia previst inicialment en el Pla de millora urbana Entorn Sagrera un edifici de 24 plantes i uns 80 m d'alçada com a complement de la futura estació del FAV. Tot i això, a causa del rebuig de les en-

Obres de construcció de l'estació. Foto Arxiu Territori

titats i dels veïns, finalment es va decidir distribuir l'edificabilitat de l'entorn de l'estació, amb una alçada màxima de 19 plantes. Per bé que les entitats continuaven desconfiant d'aquesta alçada, l'Ajuntament de Barcelona comunicava que la concentració de grans altures permetia alliberar sòl públic en superfície i una distribució més acurada de les edificacions.

A l'octubre nou associacions de veïns, del Clot-Camp de l'Arpa, la Pau, la Sagrera, Navas, Pi i Margall, Sant Andreu Nord, Sant Andreu del Palomar, Sant Andreu Sud i Verneda Alta, afectades pel pla van queixar-se del procés de participació, de la tramitació sense explicacions i de l'aplicació dels fets consumats de plans com el sector Prim (TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA LA VERNEDA-TORRENT ESTADELLA [138]) o l'execució per part d'ADIF de les obres del FAV.

L'arrencada de les obres de la nova estació central de Barcelona a la Sagrera es preveia per al final del 2009 i l'acabament per al 2012. Al 2009 estava previst que la línia 9 unís la Sagrera amb Badalona i Santa Coloma de Gramanet i per al mateix any també es preveia el començament de les obres de la nova estació de Rodalies a l'intercanviador de la Sagrera-Meridiana.

XCN

Més informació

www.bcn.cat/urbanisme
www.sant-andreu.com/tgv

TRANSFORMACIÓ URBANA DEL GORG I CIUTAT DEL BÀSQUET (BADALONA) 142

El projecte de remodelació del Gorg es troba en un moment de reflexió ja que l'equip de govern posa sobre la taula els seus dubtes sobre la idoneïtat de la construcció del canal marítim previst al barri. D'altra banda, al llarg d'aquest any apareixen diferents resolucions judicials que afavoreixen que el projecte es tiri endavant. L'altre projecte estrella, la Ciutat del Basquet, inaugura el seu complex comercial, espai que havia despertat el malestar dels comerciants; paral·lelament, el consistori posa en marxa actuacions per potenciar el teixit comercial i millorar-ne la competitivitat.

Antecedents | 2006:191; 2007:198

El Gorg de Badalona està ubicat al litoral de la ciutat, a tocar del port de Badalona. A la dècada dels noranta se'n va iniciar la remodelació de la façana marítima amb l'objectiu de transformar una zona predominantment industrial en zona residencial i, d'aquesta manera, prolongar l'entramat urbà, tot connectant el litoral amb la part de muntanya de la ciutat.

L'any 2000 es va crear Marina Badalona, societat mercantil formada per l'Ajuntament badaloní i pel Consell Comarcal del Baix Llobregat (cadascun en un 50%). La principal funció d'aquest organisme era desenvolupar la primera fase del Pla especial del port de Badalona (PEPB) que consistia en la construcció del Port de Badalona (TRANSFORMACIÓ URBANA DEL PORT DE BADALONA [2005:195]). Aquest es va posar en funcionament el 2005 i Marina Badalona va passar a encarregar-se'n de la gestió.

El 2003 es va aprovar el projecte de reparcel·lació del polígon A del PEPB. Aquest afectava habitatges, indústries i comerços del polígon A que englobava el sector A-1 (zona Bòrax), A-2 (Gorg) i A-3 (zona Campsa). Alguns dels empresaris afectats van interposar un litigi contra el projecte per la fixació d'un 10% d'aprofitament públic dels terrenys (suposaven 27.000 m²).

El Gorg com a nexe d'unió

La segona fase del PEPB es va posar en funcionament el juny del 2006, amb l'aprovació definitiva del projecte executiu d'urbanització del Polígon A del PEPB. Majoritàriament el territori afectat es trobava dins del barri del Gorg, eren 23 ha, des del carrer de Ponent i Antoni Bori fins a la plaça del President Tarradellas; per tant, el barri es trobava al centre mateix d'una operació urbanística que havia d'acabar amb les barreres urbanístiques que dividien la ciutat. Per fer-ho es preveia construir un canal marítim (de 300 m de llargada per 40 d'amplada) que travessaria el barri tot connectant el port amb el Palau Municipal d'Esports.

Vorejant el canal es preveia un passeig de 27.000 m² i un parc, a més d'una zona residencial, hotelera i comercial. Es preveien dos ponts per connectar els carrers de banda i banda del canal, així com la construcció d'un altre pont que substituiria l'antic pont de la indústria Cros, ubicat al carrer Sant Lluc.

La construcció del pont de Sant Lluc suposaria acabar amb el malestar veïnal provocat per l'inici de les obres de remodelació l'any 2006 que havien obligat a desviar el tràfic i els cotxes havien de passar per un tram del carrer d'Eduard Maristany que pertanyia al port i aquest havia establert un peatge de 60 cèntims. Durant el 2007 es van enderrocar alguns dels edificis afectats per l'operació urbanística, i Marina Badalona va adjudicar diferents obres com ara la construcció del pont de Sant Lluc.

Resolucions judicials

A principi del 2008 el Tribunal Suprem va emetre una sentència on resolia favorablement el recurs de cassació interposat per l'Ajuntament de Badalona referent a l'aplicació del 10% d'aprofitament del sector A-3 (Campsa) del PEPB. La sentència indicava que s'havia procedit correctament el 2003 en aplicar la norma estatal i assenyalava que la Llei d'urbanisme de Catalunya, aprovada el 2004, també preveia aquest percentatge d'aprofitament del sòl.

Davant d'això, Marina Badalona esperava una sentència similar per al recurs presentat sobre el sector A-2. També demanava l'anul·lació de la sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) de maig del 2007, en la qual anul·lava l'aplicació del 10% en el projecte de reparcel·lació del PEPB, argumentant que l'Ajuntament ho havia adjudicat incorrectament. Aquesta anul·lació es va fer efectiva pel Tribunal Suprem al novembre.

Canvis en l'equip de govern i en el projecte

A l'abril el socialista Jordi Serra va ser elegit nou alcalde d'un govern format pel Partit Socialista de Catalunya (PSC), Convergència i Unió (CiU) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC). Maite Arqué, l'anterior alcaldessa, havia decidit deixar el consistori per optar a ser membre del Senat

El mes de maig, el nou alcalde de la ciutat va informar de la possibilitat de modificar el PEPB i no construir el canal portuari. Posava en dubte la seva idoneïtat i assenyalava la complexitat de l'operació i l'elevat cost econòmic. Com a alternativa proposava la

Una imatge del centre comercial de la Ciutat del Bàsquet. Foto Moisès Jordi

construcció d'un passeig on es projectava el canal i la connexió del Gorg amb el centre de la ciutat.

Els seus socis de govern recolzaven la idea, ja que tots dos partits, des de l'aprovació del projecte, havien manifestat les seves reticències a la construcció del canal. L'Associació de Veïns del Gorg va mostrar la seva satisfacció davant la proposta de substitució del canal per un passeig ja que ho consideraven més adient. Iniciativa per Catalunya-Verds Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA) es va mostrar a favor de la proposta tot assenyalant que s'havien d'analitzar les conseqüències ja que les expropiacions s'havien fet per un projecte diferent.

El Partit Popular (PP) va demanar la convocatòria d'un ple extraordinari, atès que, segons ells, el consistori hauria d'afrontar indemnitzacions milionàries per a les immobiliàries que tenien terrenys a la zona. En aquest sentit, el consistori va manifestar la intenció de buscar solucions consensuades i evitar la via judicial ja que no s'havia concedit cap llicència d'obra.

Atès que el PP tenia una quarta part dels regidors de l'Ajuntament, va aconseguir que es convoqués un ple extraordinari que es va celebrar a començament de juny. En aquest nou ple, l'equip de govern va insistir que el canvi del projecte urbanístic suposaria un estalvi de diners i de temps, però van reconèixer que no tenien dades objectives que justifiquessin el canvi del projecte. Finalment es va decidir ajornar la decisió fins a la renovació del Consell d'Administració de Marina Badalona.

A final de mes es va reunir el Consell d'Administració de Marina Badalona i es va procedir a -ne una part dels membres. D'aquesta manera ERC es va incorporar al consell i CiU va passar a tenir dues persones; ICV-EUiA ja no formava part del govern, va perdre un dels dos llocs que tenia, i el PSC també en va perdre un dels tres que tenia però va conservar la presidència.

Deteriorament del Gorg

Al novembre el PP va presentar un vídeo on denunciava la situació de deteriorament que patia el barri del Gorg i s'informava que al PP li faltaven dos regidors per poder tenir el govern local. El vídeo mostrava algunes zones del barri que servien d'abocador i mostrava runes i brutícia.

L'Associació de Veïns del Gorg ja havia denunciat aquesta situació i els comerciants del port havien mostrat el seu malestar per l'endarreriment de les obres de millora de la zona. L'Associació de Veïns del Front Marítim, davant la incertesa de la situació, va enviar un escrit al Síndic de Greuges i al Consell Comarcal del Barcelonès demanant informació sobre l'estat del projecte de remodelació i reclamant la construcció del canal.

Gratuïtat del peatge

El Consell d'Administració de Marina Badalona també es va reunir durant aquest mes. El president i alcalde de la ciutat va presentar la moció emesa per unanimitat pel ple al juny, en la qual es demanava la gratuïtat del peatge per travessar el carrer d'Eduard Maristany. Marina Badalona va decidir que a partir de l'1 de gener de 2009, l'estada de deu minuts en aquest tram seria gratuïta per al veïnat i el seu cost seria assumit pel consistori.

Aquesta mesura es tornaria a avaluar un cop finalitzades les obres de construcció del Pont de Sant Lluc les quals s'havien endarrerit a causa de problemes econòmics de l'empresa constructora. A causa d'aquests, Marina Badalona va haver d'adjudicar un altre cop les obres del sector A-2 (espai on es construirà el parc del Gorg) . S'adjudicava l'operació a la Unió Temporal d'Empreses integrada per Cyres i Mecanotubo. També va adjudicar les obres d'urbanització de la rambla del Gorg entre el carrer Guifré i el Palau Municipal d'Esports, amb un pressupost de 10 MEUR. Per al novembre del 2010 es tenia previst inaugurar una rambla que connectaria la façana marítima amb la part de muntanya, concretament amb la Ciutat del Bàsquet.

La Ciutat del Bàsquet i el malestar dels comerciants

La Ciutat del Bàsquet era un projecte promogut pel Club Joventut de Badalona l'any 2003 que consistia en la construcció d'un complex comercial i esportiu que garantiria la supervivència econòmica del Club. La seva ubicació era al costat del Palau Municipal d'Esports i de l'autopista C-31.

El malestar dels comerciants de la zona havia estat motivada per la demanda del Club de l'any 2004 d'ampliar la zona comercial concedida de 5.000 a 12.500 m², a fi de sufragar els costos de l'obra. Aquell any la Conselleria de Comerç, Turisme i Consum va aprovar el Pla d'ordenació d'equipaments comercials (POEC) de Badalona on s'establien 25.000 m² de superfície comercial que es podien construir a la ciutat. Això suposava que es donava llum verd tant a l'ampliació de 7.500 m² de la Ciutat del Bàsquet, com a la proposta d'instal·lació d'un Corte Inglés (17.500 m²) al barri de Sant Crist de Can Cabanyes (part de muntanya).

L'any 2005 els comerciants van presentar un recurs contenciós administratiu al POEC i l'any següent van crear la Unió d'Associacions de Comerciants de Badalona (UAC) que aglutinava sis associacions, aproximadament 800 botiguers de la ciutat.

A principi del 2008 el TSJC va desestimar el recurs interposat pels comerciants, tot assenyalant que el POEC s'adaptava al Pla territorial sectorial d'equipaments comercials ja que respectava l'espai de 25.000 m² com a superfície comercial per a poblacions majors de 100.000 habitants. Indicava també que els projectes que s'esmentaven al POEC podien suposar la revitalització del comerç de la ciutat. La UAC va informar que recorreria la sentència.

Ajudes al teixit comercial

En aquest sentit, al setembre l'Ajuntament va signar un conveni de col·laboració amb la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona i la UAC per tal de fomentar i dinamitzar el comerç local i afavorir la competitivitat de les zones comercials.

Aquest conveni responia a les necessitats del teixit comercial detectades en una diagnosi realitzada per la Cambra al juny. Una de les actuacions previstes era elaborar un pla estratègic de millora del comerç urbà local en el qual es concretessin les actuacions que s'havien de fer.

Oferta hotelera

D'altra banda, al febrer, davant l'escassa oferta hotelera de la ciutat, el consistori va aprovar provisionalment (i per unanimitat) la modificació del Pla especial a l'entorn del Turó d'en Caritg i el Palau Municipal d'Esports, a la parcel·la situada a la cantonada entre l'avinguda d'en Caritg i el carrer de l'Arquitecte Fradera. Aquesta modificació suposava la construcció de dos hotels i, per tant, descartava l'opció inicial de construir una residència d'esportistes.

La data d'inici de les obres no es determinava ja que depenia de la finalització de les obres de construcció del túnel on passaria la línia 9 [Metro línia 9]. En aquest sentit, al mes següent el Club, Sacresa i l'empresa Accor Hotels van signar un conveni per construir el complex hoteler.

La Màgic Badalona se'n va

A l'octubre es va obrir al públic part de la Ciutat del Basquet, concretament la part comercial. Pendent de concreció, el Museu del Basquet s'ubicaria dins del símbol del complex, la pilota de bàsquet gegant (36 m de diàmetre i una altura de 20 m) i la zona d'oci ubicada al costat. Es preveu que a començament d'any les pistes de bàsquet estaran en funcionament

TRANSFORMACIÓ URBANA DEL MINIESTADI DEL FC BARCELONA A LES CORTS (BARCELONA) 143

Durant el 2008, es concreten les diferents propostes de remodelació urbana de l'entorn del Camp Nou. El FC Barcelona en presenta una proposta al consistori per tal d'iniciar el procés de requalificació del sòl del Miniestadi. l'Ajuntament, al seu tron, n'elabora una contraproposta, tot assumint la requalificació però especificant alhora determinats punts que cal negociar amb el Club. D'altra banda, ICV-EUiA hi presenta un pla alternatiu. Davant de les diferents propostes, el veïnat reitera la seva oposició a la requalificació del Miniestadi, i aprofita per reclamar més equipaments i zones verdes amb què pal·liar el gran dèficit que hi ha a les Corts.

Antecedents | 2005:188;2006:185; 2007:199

El Camp Nou, el Palau Blaugrana i el Miniestadi són les instal·lacions que el Futbol Club Barcelona (FCB) té a la ciutat de Barcelona, al districte de les Corts, i que delimiten amb l'Hospitalet de Llobregat i Esplugues de Llobregat. Concretament, les instal·lacions blaugranes es troben entre el carrer de la Maternitat i la travessera de les Corts i arriben fins a l'avinguda Xile. Juntament amb la zona universitària, formen el sector ponent de la Diagonal.

Per tal d'adaptar aquestes infraestructures a les necessitats i interessos de l'entitat, l'any 1998 es va presentar el projecte Barça 2000, primera proposta del club blaugrana de remodelar l'entorn del Camp Nou. Però la forta oposició veïnal que va generar finalment va aconseguir que el projecte fos retirat l'any 2000.

Durant els anys següents van anar apareixent diverses propostes d'ordenació urbanística de l'entorn del Camp Nou, però cap no va prosperar. Les entitats veïnals i socials del districte es van organitzar en diferents plataformes per tal de seguir de prop les iniciatives de remodelació que s'anaven presentant i els projectes urbanístics que les diferents administracions públiques (Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat i Esplugues de Llobregat) anaven projectant al sector i als voltants.

Una proposta nova

A principi de l'any 2006, la nova Junta Directiva del FCB, encapçalada per Joan Laporta, va donar a conèixer a l'Ajuntament i al veïnat les primeres idees d'un nou projecte urbanístic de remodelació de les instal·lacions blaugranes. Es tractava de construir un nou Palau Blaugrana, ubicat en el mateix lloc on es troba l'actual, amb l'aforament ampliat. Es calculava que aquesta operació costaria aproximadament uns 250 MEUR, que es finançarien mitjançant la construcció d'habitatges en els terrenys del Miniestadi i dels dos camps d'entrenament adjacents.

El veïnat es va oposar rotundament a l'enderrocament del Miniestadi i a la requalificació del sòl, ja que aquest, segons el Pla general metropolità (PGM), estava classificat com a equipament esportiu consolidat o zona verda. Argumentaven, també, que al districte no calia construir-hi més habitatges, ja que la iniciativa agreujaria els problemes de mobilitat que ja es patia a la zona i per això demanaven que s'aprofités l'oportunitat per pal·liar els dèficits d'equipaments i zones verdes que tenia el districte.

L'any 2007 el FCB va convocar un concurs per tal de determinar el futur projecte arquitectònic de remodelació del Camp Nou. Al setembre es va fer públic que Norman Foster seria l'encarregat de dur a terme la reforma de l'estadi blaugrana. El projecte, inspirat en l'obra d'Antoni Gaudí, incloïa una ampliació de deu mil seients i, per tant, l'aforament passaria de 98.000 a 104.000 espectadors.

Les posicions es consoliden i reafirmen

A començament d'any, la Coordinadora d'Associacions de Veïns i Entitats de les Corts –formada, entre d'altres, per les associacions de veïns de la Zona Universitària, de Sant Ramon Nonat, de l'avinguda Xile, del Racó de les Corts, del Camp Nou i de les Corts Sud– va celebrar una assemblea amb què es van renovar els càrrecs, i va reiterar la seva oposició a la requalificació dels terrenys del Miniestadi.

Al final de juny, el FCB va presentar una instància per iniciar el procés de modificació del PGM pel que fa als terrenys del Miniestadi. Coincidia que els dies següents Joan Laporta havia d'afrontar una moció de censura que, en cas de prosperar, endarreriria el projecte de reforma del Camp Nou, atès que una junta gestora no té la potestat de presentar un projecte d'aquestes magnituds. Val a dir que l'Ajuntament, format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Iniciativa per Catalunya-Verds Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EuiA), no estava obligat a respondre a la instància del club, ja que aquest no havia presentat la proposta de remodelació com a Pla especial.

L'acció del club blaugrana va agafar de sorpresa tots els agents implicats. La regidora de districte, Montserrat Sánchez, va convocar d'urgència una reunió de la comissió de seguiment de la remodelació del Camp Nou. Aquesta era la segona reunió de la comissió, organisme format per representants de l'executiu municipal, dels grups polítics i per 28 entitats, entre les quals el FCB i la Coordinadora d'Associacions de Veïns i Entitats de les Corts.

Proposta de l'Ajuntament

Al setembre es va filtrar al diari *La Vanguardia* un article on s'explicava la contraproposta de pla de remodelació de l'entorn del Camp Nou que l'àrea d'Urbanisme de l'Ajuntament havia fet arribar al Barça. Al pla es preveien edificar 1.625 habitatges (el 40% dels quals serien de protecció oficial) davant dels 2.000 proposats pel club.

Tant la proposta del consistori com la del club coincidien a projectar 130.000 m² de sostre edificable, però si bé el Barça proposava 52.000 m² per habitatge protegit, l'Ajuntament en determinava 50.000 m². Tant l'un com l'altre projectaven 15.000 m² per a usos terciaris o hotelers. Segons la proposta del consistori, s'ubicarien a la confluència de la travessera de les Corts amb el carrer Arístides Maillol i, per tant, s'enderrocaria l'edifici del Club Picadero.

Respecte als equipaments, el projecte del consistori reservava 7.464 m² i tenia previst construir un ambulatori, una escola bressol i una escola primària. Com a zona verda, el Barça proposava 29.750 m², mentre que el pla del consistori destinava 36.413 m² i projectava construir un parc que dividís la zona residencial de l'esportiva. A més a més, dels 93.000 m² de sostre edificable de l'actual Miniestadi es proposava passar a 102.000 m².

En definitiva, el pla de remodelació acceptava la requalificació del Miniestadi a canvi que el FCB urbanitzés els nous vials, com, per exemple, el vial projectat des de l'avinguda

Doctor Marañon fins al carrer Cardenal Reig, la reurbanització de l'avinguda Joan XXIII que passaria a ser un passeig i la millora del carrer de la Maternitat.

Reaccions davant la proposta

Les reaccions a la notícia no es van fer esperar. D'una banda, el club blaugrana va evitar pronunciar-se oficialment argumentant que només era un projecte provisional, encara que va donar mostres de la possibilitat d'acord ja que hi havia molts punts comuns.

De l'altra, ICV-EUiA i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) van demanar que el FCB compensés la requalificació amb nous equipaments esportius dins de la ciutat. Rebutjaven la proposta especialment perquè es deixava entreveure la possibilitat de perdre zona d'equipaments a la ciutat (les modificacions del PGM permeten transferir o permutar terrenys fora de la ciutat però dins de l'àmbit dels municipis del PGM.

Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP) també van discrepar amb la proposta del consistori i la van criticar per la manca de consens, tot posant en evidència que fins i tot el seu soci de govern hi estava en contra.

La Coordinadora va senyalar la manca de transparència de l'Ajuntament, ja que no havien rebut cap informació. La Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB) va criticar la proposta de remodelació tot recordant el procés de requalificació de l'any 1997 del camp del RCD Espanyol a Sarrià on tampoc es va tenir en compte l'opinió del veïnat.

Punts discrepants entre el Barça i el consistori

Malgrat que el pla de remodelació del consistori tenia diversos punts comuns amb la idea que tenia el club blaugrana per transformar les seves instal·lacions, hi havia diversos punts discordants en relació amb la superfície destinada a zona verda i equipaments, però especialment respecte al coeficient d'edificació que s'atorgaria a la zona requalificada.

En aquest sentit, a final de setembre el president blaugrana va demanar a l'Ajuntament que en la requalificació del Miniestadi apliqués els mateixos paràmetres que es van fer servir per a la requalificació del camp del RCD Espanyol (1,8 m² de coeficient d'edificabilitat). Per tant, apostava per fer els edificis més alts, tot concentrant-los, aproximadament, en 14.933 m², mentre que l'Ajuntament defensava una edificabilitat en més metres quadrats (30.353) per tal de no trencar amb l'altura dels immobles del voltant. L'alcalde, Jordi Hereu, tot responent a les demandes de Joan Laporta, va manifestar que es prioritzaria l'interès general en la requalificació del Miniestadi.

D'altra banda, l'àrea d'urbanisme pensava d'introduir mesures per tal d'assegurar-se que els beneficis de la requalificació es destinessin a remodelar les instal·lacions blaugranes (elaborar un conveni i lligar el començament de la construcció d'habitatge amb el principi de l'obra de remodelació de l'estadi, entre d'altres).

Nova reunió de la comissió

A final de setembre es va organitzar una nova reunió de la comissió de seguiment en què els veïns van rebre garanties que no hi havia cap acord ferm entre l'Ajuntament i el Barça. També es van evidenciar discrepàncies dins del consistori, ja que la regidora del districte, donant la raó al veïnat, va manifestar que eren insuficients les previsions d'equipaments que hi havia fetes al pla de remodelació.

Tant la Coordinadora com ICV-EUiA van reiterar les seves posicions, tot insistint, aquesta última, en la necessitat que les reformes s'adeqüessin a les necessitats del barri i no a interessos privats. A més a més, el FCB va senyalar que no desenvoluparia un projecte que no fos fruit del consens.

A mitjan mes d'octubre, ICV-EUiA va presentar un pla alternatiu a la proposta presentada per l'Ajuntament en què, si bé s'acceptava la requalificació del Miniestadi, es reduïa en un terç la construcció de pisos (es passava a 1.050, un 50% dels qualsde protecció oficial) i s'augmentava considerablement el sòl destinat a equipaments (de 7.464 m² a 29.278 m²). Respecte a l'edificabilitat, aquesta es calculava només a partir dels terrenys qualificats com a equipaments que aportaria el Barça, sense afegir-hi els espais o vials de titularitat pública, com demanava el club.

Jordi Hereu va assenyalar que la proposta d'ICV-EUiA era interessant i que caldria estudiar-la. D'altra banda, ERC la va rebutjar, tot argumentant que reduïa sòl edificable a costa d'augmentar la densitat, i CiU va evidenciar les diferències dins l'equip de govern.

A final de mes, la comissió d'urbanisme de la ciutat va rebutjar la proposició del PP que demanava que el consistori presentés un document de criteris unificat sobre la reordenació de l'entorn del Camp Nou. Aquesta va ser rebutjada amb els vots dels grups municipals de PSC, ICV-EUiA i ERC i l'abstenció de CiU.

Al novembre, la Coordinadora va organitzar una assemblea oberta on es va informar de la proposta de remodelació del consistori. L'elevada assistència a l'assemblea (aproximadament 400 persones) va fer que se suspengués un consell ciutadà que s'havia convocat a la mateixa hora. A l'assemblea es va fer evident el recolzament de diverses entitats de la ciutat, com ara la FAVB, Amics de la Rambla, el Centre Social de Sants, la Taula del Raval (entre d'altres), i la Coordinadora va sortir reforçada en la seva oposició al projecte; s'iniciava així un període de recollida de signatures, tal com es va fer en les mobilitzacions en contra del Barça 2000, en les quals es van aconseguir prop de 7.000 adhesions.

Recerca de consens

A final de novembre la regidoria del districte va informar que volia organitzar un grup de treball que s'encarregués de consensuar tots els aspectes de la reordenació dels terrenys de l'entorn del Camp Nou en un període de cinc mesos. Aquest grup estaria format per membres del consistori, per dirigents del FCB, per dos membres de la Coordinadora, per dos membres representants de les associacions de comerciants i per dues persones més en representació de les entitats de la comissió de seguiment.

Un cop conegut el model de grup de treball, els grups municipals van criticar que no se'ls havia tingut en compte i van exigir formar-hi part, cosa que la regidora va acceptar. La Coordinadora va criticar el model, senyalant que diluïa la veu d'aquells que s'oposaven al pla de remodelació.

Al desembre es va convocar la tercera reunió de la comissió de seguiment on es va presentar el model de grup de treball. La Coordinadora va abandonar la reunió en senyal de protesta i va fer una concentració al carrer on finalment va llegir un manifest de rebuig. De les entitats que van continuar a la reunió, quatre van mostrar la seva conformitat amb el disseny del grup. Aquestes eren l'Associació de Veïns del carrer Fígols, l'Associació Catalana de Cecs i Disminuïts Visuals, Plataforma d'Entitat de Persones amb Discapacitat (aglutina nou entitats) i l'Associació de Veíns de Sant Ramon (membre de la Coordinadora). La resta va demanar temps per definir la seva posició.

Es preveu que per al proper any l'Ajuntament determini si finalment tira endavant el projecte de remodelació de l'entorn del Camp Nou acceptant la requalificació del Miniestadi i modificant el Pla general metropolità. La principal incògnita rau a saber si la permutació de terrenys es farà finalment dins del terme municipal barceloní o en alguna ubicació dins de l'àrea d'actuació del PGM.

RCN

Més informació

www.bcn.es

TRANSFORMACIÓ URBANA DELS ENTORNS DE L'ESTACIÓ DEL FAV (LLEIDA) 144

Els entorns de l'estació de ferrocarril de Lleida, pendent de remodelació des de l'arribada de l'alta velocitat a la ciutat el 2003, disposarà d'un parc urbà de 4,8 ha entre l'estació i la plaça Europa, un gran centre comercial, equipaments públics, més de 1.500 places d'aparcament, dos gratacels i una nova estació d'autobusos. L'actuació urbanística afecta una zona de 14 ha, on es preveu la construcció de 679 nous habitatges, un 40% dels quals de protecció oficial.

Antecedents | 2005:190

L'estació de ferrocarril de Lleida, situada en un posició central i estratègica en el context urbà (a tocar de l'extrem nord de l'eix comercial), suposa conjuntament amb les vies adjacents una veritable barrera urbana entre el centre i els barris del nord (Balàfia, Pardinyes i Secà de Sant Pere). L'Ajuntament de Lleida va veure en l'arribada de l'alta velocitat (Ferrocarril d'Alta Velocitat. Segrià i Garrigues [2006:62]) la possibilitat de transformar l'espai urbà de l'entorn de l'estació, molt degradat urbanísticament, on es mantenia viva la persistència d'usos industrials que es volien allunyar del nucli urbà.

Així va néixer el Pla especial de l'estació, aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL) el setembre del 2003, que afectava 14,33 ha.

Antecedents recents

El mes de març del 2007 s'iniciava la construcció del nou pont de Príncep de Viana de l'enginyer Javier Monterola. Les dimensions del pont, inclòs en el Pla especial de l'estació, eren de 197 m de longitud i 21 d'amplada, i havia de servir per descongestionar el trànsit de la resta de ponts de la ciutat que passen per sobre el Segre, i a més per connectar ràpidament els barris d'ambdós marges del riu i el centre urbà amb la xarxa viària interurbana a través de la carretera LL-11. El pressupost de l'obra se situava entorn els 8 MEUR.

A mitjan mes de maig, l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) va començar els treballs previs a la construcció del pàrquing soterrani del complex Viàlia, amb una capacitat de 640 places en uns 19.000 m² de superfície, i un pressupost de 6,5 MEUR. L'edifici de Viàlia, amb tres plantes destinades a serveis per a viatgers i locals comercials i d'oci, l'havia de construir l'empresa mixta formada per ADIF i Metrovacesa. Les obres van provocar el trasllat de l'aparcament en superfície a la zona posterior de l'estació, amb entrada pel barri de Pardinyes.

Al mateix temps, ADIF entrava en la darrera fase del cobriment del primer tram de vies, actuació prevista com una de les compensacions pactades entre Paeria i el Ministeri de Foment (MIFO) per l'arribada de l'alta velocitat. Les obres tenien un pressupost de 13,8 MEUR i havien de permetre superar la barrera que suposaven les vies per a la connexió entre els barris a ambdues bandes de l'estació.

L'octubre del 2007, l'alcalde de Lleida, Àngel Ros, el MIFO, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i ADIF van signar una ampliació del conveni firmat el 2002 que permetia cobrir les vies del tren des del pont de Comtes d'Urgell fins a l'estació. Ros va valorar molt positivament l'acord perquè s'avançava en la millora de la cohesió de la trama urbana de Lleida. Aquest conveni valorava en 38 MEUR els costos de perllongació del cobriment, la urbanització posterior i la nova passarel·la de vianants de l'estació. També preveia les inversions actuals de les dues administracions.

El conveni també observava la idea d'agilitar la gestió urbanística del futur sòl urbanitzable de l'entorn de les vies, un total de 111.629 m² de sostre d'edificabilitat entre usos residencials i de serveis.

Canvis en el planejament urbanístic

A final de gener del 2008 la Paeria va signar un conveni amb ADIF segons el qual l'Ajuntament lideraria la gestió del Pla de l'estació, que suposaria l'expropiació per part municipal dels terrenys de l'ens ferroviari desafectats. Així mateix, el conveni estipulava que ADIF es faria càrrec de l'ampliació del cobriment de les vies entre el pont del carrer Corts Catalanes i l'estació. Àngel Ros va afirmar que les obres servirien per millorar la connectivitat entre els barris de la ciutat, i va comunicar

Cartell informant sobre el futur parc. Foto Josep Ramon Mòdol

que ja s'havia encomanat a ADIF la redacció del projecte d'aquest segon cobriment. També va anunciar que ja havia estat licitada la urbanització del tram ja cobert.

El president d'ADIF, Antonio González, va preveure la licitació de la darrera fase de cobriment de les vies estipulades en el conveni per a final del 2008, i marcava l'inici d'aquestes obres per al primer trimestre del 2009.

El grups de l'oposició a l'Ajuntament de Lleida van respondre que consideraven insuficient la inversió d'ADIF i expressaven el seu temor que la Paeria no recuperés tots els diners invertits en el projecte a través del desenvolupament urbanístic. L'oposició criticava també el retard que acumulaven les obres.

A final de maig es presentava el nou projecte de Pla de l'estació, revisat per l'ampliació dels acords amb el MIFO i ADIF, i que comportava la modificació puntual del Pla general d'ordenació urbana (PGOU). Entre els principals elements a destacar del nou pla, hi havia el trasllat de l'estació d'autobusos a tocar de la del ferrocarril (a la cantonada de l'avinguda del Segre amb el nou pont de Príncep de Viana), l'ampliació amb 1,8 ha més del nou parc urbà com a conseqüència de l'ampliació del cobriment de les vies, i l'augment del desenvolupament residencial, que passava de 472 a 679 habitatges (un 40% de protecció oficial). El conjunt de les obres, que afectaven una superfície de 14 ha, s'esperava que s'acabarien en vuit anys, i suposaven una inversió de 74,3 MEUR.

Imatge frontal de l'estació de Lleida. Foto Josep Ramon Mòdol

El pla projectava el manteniment del patrimoni industrial catalogat, com ara la farinera La Meta, que es pensava rehabilitar per a usos d'habitatge i oficines però mantenint-ne la façana modernista; o les naus d'emmagatzematge conegudes com els Docs, que mantenien les cobertes de ferro i es preveien reconvertir com a equipament públic.

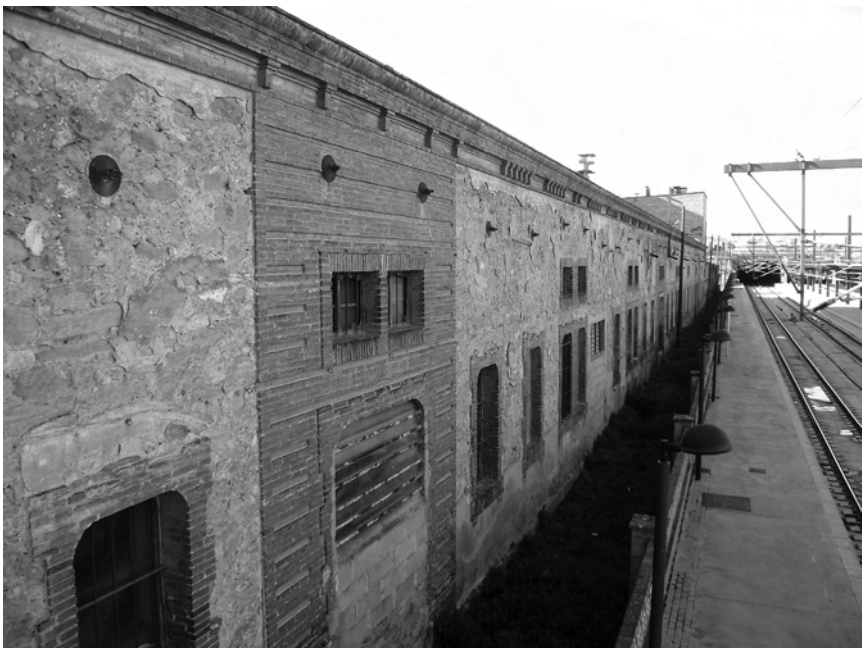
Pel que fa als edificis emblemàtics de nova creació, es va desestimar l'opció de fer un gratacels de 23 plantes, i en el seu lloc es proposaven dos edificis de 21 i 15 plantes, respectivament, que actuarien com a porta d'entrada de la ciutat des del nord. El complex residencial i comercial al costat del carrer Roger de Llúria, amb uns 17.000 m^2 de superfície, es trobava entre les prioritats dins el calendari d'obres.

Els grups de l'oposició van demanar que el Pla inclogués un accés directe a l'estació amb el barri de Pardinyes i consideraven que la nova situació de l'estació d'autobusos requeria un estudi de mobilitat i més places d'aparcament, però aquestes modificacions no foren acceptades.

Poc després la Paeria va firmar un acord amb ADIF per iniciar tan aviat com fos possible les obres d'urbanització del parc sobre les vies.

La Paeria va aprovar provisionalment a final d'octubre del 2008 el Pla de l'Estació de Lleida, que incorporava les recomanacions fetes per la Comissió Territorial de Patrimoni Cultural de la Generalitat per tal que es reduís l'afectació sobre els edificis catalogats.

Poc després, l'alcalde anunciava que s'havien estalviat un milió d'euros en la primera fase d'urbanització sobre les vies, per la diferència entre el preu de sortida de la licitació de les obres i el pressupost finalment acordat amb l'empresa adjudicatària, la UTE Acsa-Arnó-Glauca. Ros va avançar que aquests diners es destinarien a ampliar el nou parc urbà, que finalment disposaria de 4,8 ha, amb la urbanització del tram que anava des del pont de Corts Catalanes



Edifici catalogat de La Meta. Foto Josep Ramon Mòdol

fins a la plaça Europa, cobert des de feia vint anys. Amb aquesta actuació, es complia una reivindicació històrica dels veïns del barri de Balàfia, a la vegada que es volia assolir un més bon encaix urbanístic de les reformes en curs.

El 12 de desembre de 2008, la CTUL va aprovar definitivament el Pla de l'estació, últim tràmit pendent per al desenvolupament del projecte.

Els projectes tiren endavant, encara que amb retard

Cinc anys després de l'arribada de l'alta velocitat, les obres avançaven lentament. Les obres de l'aparcament del complex Viàlia es van iniciar a final de gener del 2008. Ros va assegurar que el pàrquing resoldria les necessitats d'aparcament a la zona i havia de permetre iniciar l'execució de les obres del vial de Príncep de Viana, a la vegada que destacava el retard que portava el projecte.

A final de febrer, un total de disset empreses optaven a la licitació de les obres d'urbanització del tram de vies ja cobert, amb una extensió de 18.000 m^2. Les ofertes rebaixaven el pressupost (11,7 MEUR) i el termini d'execució (de 18 mesos) que havia marcat inicialment la Paeria a través de l'Empresa Municipal d'Urbanisme (EMU).

Un parell de mesos més tard, Ros va inaugurar la primera obra acabada del Pla de l'estació, el nou pont de Corts Catalanes, obra que havia costa 1,3 MEUR, i que millorava la connexió dels barris de Pardinyes i Balàfia amb el centre.

L'Ajuntament va aprovar també durant la primavera del 2008 la construcció i licitació d'obres del nou vial de Camí de Picos, que havia d'unir en una primera fase el pont de Príncep de Viana amb la carretera LL-11 (antiga N-II), i en una segona, amb els barris de la Bordeta i els Magraners. El nou vial tenia una longitud d'uns 800 m i afectava uns 20.000 m^2 de sòl. La infraestructura constava de dos carrils de circulació per sentit, carril bici i voreres, i tenia quatre rotondes (Camí de Grenyana, Fira de Lleida, Canal de Seròs i LL-11).

A mitjan mes d'agost es van iniciar les obres de construcció del nou pont de Prat de la Riba, que millorava les comunicacions amb els barris del nord de la ciutat, i es van començar també les obres d'urbanització en el primer tram cobert.

L'any acabava amb la descoberta de restes dels segles XIII i XIV, vestigis del barri medieval de Sant Pau de Mercadal, en el solar en obres que havia d'ocupar el pàrquing i centre comercial de Viàlia.

Es preveia que la primera fase d'urbanització del nou parc urbà, així com la posada en servei del nou pont de Príncep de Viana quedarien enllestides a principi del 2009. Tot i que la Paeria preveia la finalització del parc per al desembre del 2009, ADIF encara no havia enllestit el projecte d'urbanització del tram més pròxim a l'estació. Durant l'estiu del 2009 es preveia també l'inici del vial de Camí de Picos, amb un termini d'execució de dotze mesos.

JRMR

Més informació

www.paeria.cat

145 TRANSFORMACIÓ URBANA DELS ENTORNS DEL PALAU DE LA MÚSICA (BARCELONA)

En el marc del procés de millora de l'entorn del Palau de la Música, s'acorda construir un hotel en tres finques del carrer de Sant Pere Més Alt i eixamplar el carrer per donar més visibilitat a l'edifici. El projecte implica recatalogar dues de les tres finques –protegides amb el nivell C– per tal de poder-les enderrocar. Tot i el suport que rep el projecte per part de la Comissió d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona, les entitats veïnals s'hi oposen frontalment i la Generalitat en denega la recatalogació. Es redacta, així, un nou projecte al qual s'oposen, de nou, els veïns, i que està pendent d'aprovació.

El Palau de la Música Catalana està situat al barri de Sant Pere de Barcelona. Construït per Lluís Domènech i Muntaner entre 1905 i 1908, és considerat un dels edificis més importants de l'art modernista català i va ser declarat monument nacional i patrimoni de la humanitat per la UNESCO el 1971 i el 1997, respectivament. En els més de cent anys d'existència, el Palau ha sofert dues ampliacions, totes dues a càrrec dels arquitectes Òscar Tusquets i Carlos Díaz: la primera es va enllestir el 1989, mentre que la segona, que va comportar l'enderroc de l'església de Sant Francesc de Paula, es va fer deu anys més tard.

En el marc d'aquest procés de rehabilitació, modernització i ampliació, la Fundació Orfeó Català constituïda per l'Ajuntament de Barcelona, la Generalitat de Catalunya i el Govern de l'Estat va creure convenient millorar, també, l'entorn urbà del Palau de la Música Catalana amb l'objectiu de "donar-li més visibilitat" i de disposar d'un hotel "tant al servei dels que hi han d'actuar com dels espectadors". Així, per una banda, es va proposar eixamplar el carrer de Sant Pere Més Alt en la seva confluència amb el carrer d'Amadeu Vives per fer més visible l'escultura de Miquel Blay que hi ha a la cantonada. La proposta va rebre el suport de la Comissió de Qualitat de l'Ajuntament de Barcelona, que en la sessió del 27 de febrer de 2001 va concloure que es tractava "clarament d'una millora a què calia donar suport ". Per una altra banda, es decidia que l'espai més idoni per a l'hotel era el que ocupaven les finques 13b, 15 i 17 del carrer de Sant Pere Més Alt, totes tres propietat del col·legi La Salle Comtal. El col·legi aprofitava l'avinentesa per remodelar i modernitzar les instal·lacions d'aquesta escola, que a més de bona part de les finques ja esmentades, ocupava la finca 4-8 del carrer d'Amadeu Vives. El tracte era el següent: el col·legi es desprendria de les finques 13b, 15 i 17 del carrer de Sant Pere Més Alt sempre que, a canvi, pogués disposar d'una superfície útil de 4.230 m^2, lleugerament inferior a l'actual, de 4.630 m^2.

Segons el Pla especial de protecció del patrimoni arquitectònic històric i artístic de Ciutat Vella aprovat definitivament pel plenari del Consell Municipal el 27 d'octubre de 2000 , les finques 13b i 15, construïdes el 1906 i entre 1863 i 1864 respectivament, estaven protegides amb el nivell C, de manera que tota autorització d'enderroc d'alguns d'aquests edificis cal que disposi d'un informe preceptiu del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya. La valoració patrimonial de l'Estudi històrico-arquitectònic i documental dels edificis del carrer de Sant Pere Més Alt núms. 13 bis, 15 i 17 de la ciutat de Barcelona, realitzat l'abril del 2003 per l'empresa Velclus per encàrrec de la Fundació Palau de la Música Catalana, conclou, per una banda, que l'edifici 13 b del carrer de Sant Pere Més Alt "no mostra per si mateix una singularitat arquitectònica i constructiva remarcable". Quant a la finca número 15 del carrer de Sant Pere Més Alt, l'estudi en destaca l'escala, "sens dubte un exemple prou únic i del qual no coneixem cap altre referent paral·lel al nucli antic barceloní", i és per això que es recomana conservar-la. No passa el mateix amb la resta de l'edifici, de què s'afirma que l'estructura no és "particularment significativa" i que, per tant, el seu aterrament "no representaria cap pèrdua significativa del patrimoni construït barceloní".

El 24 d'octubre de 2006, el conseller d'Economia i Finances de la Generalitat de Catalunya, Antoni Castells, el primer tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Barcelona, Xavier Casas, i Fèlix Millet, president de la Fundació Orfeó Català-Palau de la Música, van signar un conveni en què s'acordava la permuta entre la qualificació urbanística d'equipament, clau 7b1, de les finques 13b i 15, una gran part de la número 17 del carrer de Sant Pere Més

Una imatge del Palau de la Musica amb les finques afectades al darrera. Foto Moisès Jordi

Alt i una petita part de la finca número 4-8 del carrer d'Amadeu Vives, amb la qualificació de nucli antic de conservació del centre històric, clau 12b, de la finca que hi ha a la confluència dels carrers Ciutat, número 1, i Jaume I, 2-4, propietat de la Generalitat de Catalunya. Així, la finca del carrer Ciutat, número 1 passava a tenir la qualificació d'equipament i podria, d'aquesta manera, acollir les instal·lacions del col·legi de La Salle Comtal. En el conveni es pactava tirar endavant el planejament derivat de la permuta de qualificacions mitjançant una modificació puntual del pla general metropolità.

Poc més d'un any després, concretament al mes de febrer del 2007, la Fundació Orfeó Català-Palau de la Música va presentar la Modificació del Pla general metropolità a les finques núm. 13b-17 del carrer de Sant Pere Més Alt, núm. 2-8 del carrer d'Amadeu Vives i núm. 1 del carrer de la Ciutat. Mitjançant aquesta modificació es va aprovar la nova ordenació, es van fixar les condicions d'edificació de les finques objecte de la permuta amb la finalitat d'ajustar-les a les noves condicions d'ús i es proposava recatalogar les finques 13b i 15, protegides pel Pla especial de protecció del patrimoni arquitectònic, que passarien del nivell C de protecció al D, de manera que no se n'impedeix l'enderroc, si bé se n'exigeix la conservació documental. Tal com s'especifica en el projecte, s'enderrocarien les dues finques "atès que es possibilita la satisfacció de necessitats generades pel Palau de la Música i s'aconsegueix una millora del seu entorn". La decisió s'empara en l'article 14.4 del Pla especial de protecció del patrimoni arquitectònic, que disposa que només s'autoritzen les substitucions d'immobles "que contribueixen a millorar el conjunt". La Comissió d'Urbanisme de Barcelona va aprovar inicialment el 10 d'abril de 2008 la Modificació del PGM gràcies als vots a favor de tots els grups polítics. Mancava, aleshores, el vistiplau de la Comissió de Patrimoni de la Generalitat de Catalunya.

Entitats a favor i en contra del projecte

Un mes abans de l'aprovació inicial, el 5 de març de 2008, l'Associació de Veïns del Casc Antic (AVCA) i Veïns en Defensa de la Barcelona Vella (VDBV) van celebrar una assemblea per informar els ciutadans sobre el projecte i es va acordar presentar-hi al·legacions. Les entitats van denunciar mitjançant un comunicat que el projecte era "un cas flagrant d'especulació urbanística privada amb el consentiment de les institucions públiques" i que "continua la política de promoure més i més hotels a Ciutat Vella, fent fora els veïns, eliminant equipaments i pressionant a tancar el comerç de barri". Efectivament, el 2 de juny, les dues entitats van lliurar un plec d'al·legacions en què es demanava d'aturar el pla. Per una part, s'oposaven a l'enderroc dels edificis, ja que considerava que les circumstàncies per les quals es va decidir catalogar-los amb el nivell C de protecció no havien canviat. Per una altra, van manifestar que "atempta directament contra el contingut i la voluntat" de dos projectes vigents a la zona: el Pla d'establiments de concurrència pública i la Llei de millora dels barris" i que la zona propera al Palau de la Música està sobredotada d'establiments hotelers. El mes de setembre, les dues entitats van iniciar una campanya contra l'hotel al costat del Palau de la Música amb la recollida de signatures per a l'adhesió a un manifest. En total, se'n van recollir 3.584, i es van lliurar a l'Ajuntament el 21 de gener de 2009.

El manifest va rebre, com a rèplica, un manifest signat per la Fundació Orfeó Català-Palau de la Música Catalana i l'Orfeó Català, la Unió de Comerciants de Sant Pere Més Alt, la Federació de Comerç Casc Antic, l'Eix Comercial Barcelona de Palau a Palau, el Centre Sant Pere Apòstol, la Junta Directiva de l'Associació de Mares i pares del Col·legi La Salle Comtal i el col·legi La Salle Comtal, en què es demanava "l'execució immediata del projecte".

El 26 de setembre de 2008 la Comissió de Patrimoni de la Generalitat va rebutjar de recatalogar les finques del xamfrà dels carrers de Sant Pere Més Alt i Amadeu Vives i, per tant, en va prohibir l'enderroc. Aquest fet forçava els arquitectes autors del projecte a replantejar el projecte, fet que es preveia que succeís durant el 2009.

ACR

146 TRANSVASAMENT DE LA CONCA ALTA DEL SEGRE A LA CONCA DEL LLOBREGAT

El març del 2008 transcendeix la possibilitat de dur a terme un transvasament del Segre al Llobregat aprofitant la galeria de servei del túnel del Cadí. El DMAH nega que sigui un transvasament, atès que es tracta, tot just, d'una captació "puntual i reversible". La mesura agafa per sorpresa una part del Govern i rep les crítiques de CiU, dels regants, dels ecologistes i de les administracions de Ponent. La proposta no rep el vistiplau de l'Estat, que aposta finalment per allargar el minitransvasament de l'Ebre fins a l'àrea metropolitana de Barcelona. Mesos després l'ACA manté l'opció de transvasar l'aigua del Segre, però com un intercanvi de drets d'aigua dels regants d'Urgell i el Segarra-Garrigues.

La possibilitat de transvasar aigua del Segre cap a l'àrea metropolitana de Barcelona (AMB) ha saltat de manera regular a l'arena política i mediàtica. Els opositors a la construcció de l'embassament de Rialb (la Noguera) ho havien posat a sobre la taula a la dècada dels noranta.

L'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) va redactar el 2005 un pla de contingència que considerava l'obra com a "última opció", un fet que no va sortir a la llum fins a tres anys després que ho va publicar *El País*. Abans però, l'abril del 2007, l'agència EFE va difondre que l'ACA estudiava la viabilitat del projecte, en l'escenari 2030 i per a casos excepcionals.

El febrer del 2008 el director de Planificació de l'ACA, Gabriel Borràs, detallava la proposta en la presentació d'un llibre. Segons va recollir el portal *Sostenible.cat* es pretenia crear un banc d'aigües que s'activaria en situacions de prealerta (embassaments de les conques internes al 45%). Només en aquests casos es transvasaria a l'AMB aigua de reg agrícola per a usos urbans.

Estaques a Prats i Sansor

A començament del 2008 la sequera que es perllongava des de la tardor del 2006 es feia més acusada, i la possibilitat que l'àrea metropolitana de Barcelona (AMB) patís restriccions es feia cada vegada més evident de cara a la tardor (ABASTAMENT D'AIGUA A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA. SEQUERA [2]).

El 12 de març transcendia que el Govern podria preparar un transvasament del riu Segre al riu Llobregat des de Prats i Sansor (la Cerdanya). Les estaques localitzades en un terreny privat d'aquesta població semblaven ser-ne el primer indici. El conseller de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), Francesc Baltasar (Iniciativa per Catalunya Verds, ICV), reconeixia a Artur Mas (Convergència i Unió, CiU), als passadissos mateixos del Parlament, la possibilitat de treure aigua del Segre, però negava qualsevol relació del Departament amb les estaques.

El projecte prendria l'aigua del riu Segre i la bombaria fins a la galeria de serveis del túnel del Cadí. Posteriorment, una canonada traslladaria l'aigua fins a bolcar-la al Llobregat just abans de Guardiola de Berguedà.

Les reaccions no es van fer esperar. En seu parlamentària el president José Montilla va afirmar que "portarien l'aigua d'on fos", però Baltasar es va negar a contestar a les preguntes de CiU sobre si hi hauria transvasament. L'alcalde de Prats i Sansor, Josep Carbonell (CiU), va lamentar la manca de transparència, ja que les estaques s'havien situat en un terreny privat sense permís. Els usuaris de l'aigua del Segre no hi estaven gens d'acord. El president del CANAL SEGARRA-GARRIGUES [2007:25], Josep París, considerava que "la proposta afectaria 150.000 de regadius de Ponent i l'abastament d'un centenar de poblacions". Ramon Carné, president del canal d'Urgell, no ho considerava gens fàcil pels tràmits administratius. "La major garantia se situa als trams finals, no a l'origen dels rius", afegia. Dies després el ple de la Diputació també va mostrar la seva oposició.

En el si del Govern existia molt desconcert respecte al projecte, especialment entre els consellers del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC). El conseller de Governació, Jordi Ausàs (ERC), va mostrar el seu recel i va afirmar que el Segre "no té cabal per cedir aigua". Joaquim Nadal (PSC), titular de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), va admetre la possibilitat de treure aigua però va negar que es tractés d'un transvasament: "és una mesura temporal i d'emergència" va afegir. Finalment, el conseller d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural (DAR), Joaquim Llena (PSC), es va veure obligat a reconèixer el dia 29 que una setmana abans havia negat públicament el projecte "perquè no ho sabia". "Em costava molt creure-ho i encara avui em costa", va concloure.

Detalls del projecte i negativa de l'Estat

El 26 de març el rotatiu *El País* feia públic alguns dels detalls del projecte del DMAH per evitar que cap embassament quedés per sota el 15%. L'extracció a la Cerdanya seria d'1,5 m^3/s (3 hm^3 mensuals) sempre que el cabal superés els 3 m^3/s –al setembre acostuma a dur-ne 12. El cost per superar els 14,5 km que separen ambdós rius s'estimava en 20 MEUR. Francesc Baltasar negava, però, cap relació amb les estaques localitzades a Prats i Sansor.

L'endemà la ministra de Medi Ambient (MMA), Cristina Narbona (Partido Socialista Obrero Español, PSOE), va confirmar que la Generalitat no havia fet arribar cap sol·licitud formal per al projecte. El transvasament havia de tenir rang de llei i havia de ser aprovat pel Consell de Ministres si s'excedien els 5 hm^3 –xifra que se superaria en tan sols dos mesos–, ja que formava part de la conca de l'Ebre, administrada per l'Estat.

Al cap de dos dies el director de l'ACA, Manuel Hernández, explicava que hauria d'estar operatiu en set mesos però que en calien cinc d'obres. "No cal el decret llei de l'Estat per iniciar els treballs", afirmava. Baltasar reiterava que seria una mesura "provisional" i que es desmuntaria a la primavera del 2009 quan es posessin en funcionament les dessalinitzadores.

L'endemà la vicepresidenta del Govern espanyol, Maria Teresa Fernández de la Vega (PSOE), va desautoritzar qualsevol projecte del Segre o l'Ebre cap a l'AMB. "Un transvasament seria insostenible econòmicament, socialment i ambientalment", afirmava. Francesc Baltasar va afirmar que no podia creure que la posició de la vicepresidenta fos "raonada, clara i estable", mentre que el conseller d'Interior, Joan Saura (ICV), l'acusava d'actuar "irresponsablement". La ministra Narbona també va comunicar a Bal-

tasar les reticències de fer qualsevol transvasament de la conca de l'Ebre, però el conseller li va reiterar que no ho era, sinó que es tractava d'una aportació "limitada en el temps i reversible". Les paraules del president Montilla, "No ens tremolaran les cames. Cinc milions de catalans no es quedaran sense aigua de boca", van provocar la unanimitat de diversos consellers en defensar el projecte.

Pacte de silenci

L'abril s'iniciava amb una nova negativa de Narbona a qualsevol transvasament de la conca de l'Ebre. El MMA apostava per crear un banc d'aigua a partir de la compra d'aigua als regants del canal d'Urgell i de la derivació posterior des del pantà d'Oliana. Segons el DMAH no hi havia temps per executar aquesta obra.

Dies després Francesc Baltasar manifestava trobar-se "enfaixat" entre diversos fronts de la gestió de la sequera i reconeixia "errors en la gestió de la informació" que va atribuir a un "pacte de silenci" amb el Govern espanyol. Segons el conseller, l'Estat va demanar que el projecte del Segre no sortís a la llum fins després de les eleccions del 9 de març. La decisió, compartida per la Generalitat, va acabar amb paper mullat, per "una estranya filtració a CiU", segons paraules de Baltasar.

Per la seva banda, la Plataforma en Defensa de l'Ebre (PDE) manifestava la seva desconfiança amb la provisionalitat de l'obra i alertava que podia tractar-se d'una "cortina de fum" per impulsar la interconnexió de xarxes del Consorci d'Aigües de Tarragona i Aigües Ter-Llobregat (Transvasament del Consorci d'Aigües de Tarragona a l'àrea metropolitana de Barcelona [148]). En aquesta mateixa línia s'expressava Ramon Espadaler (CiU), que preguntava a Montilla si mantenia la tesi de Baltasar a favor del Segre o apostava per arribar a acords amb els regants de l'Ebre. Una solució que segons el diputat convergent defensaria el govern estatal. En aquest sentit dos dies després el president de la Generalitat admetia que el Govern estudiava captar puntualment aigua de l'Ebre si es descartava el Segre. El conseller Jordi Ausàs proposava com a alternativa duplicar el nombre de vaixells per abastir l'AMB.

Ultimàtum pel Segre i acord per l'Ebre

El 7 d'abril el DMAH explicava que el transvasament del Segre es tiraria endavant a partir de la compra de l'aigua als regants de l'Urgell i exhibia el suport a la mesura de la Fundació Nova Cultura de l'Aigua (FNCA). Dies després el president José Montilla recordava que no "tancaria la porta al Segre sense altres alternatives reals" i Francesc Baltasar exigia a l'Estat una solució "a temps i reversible" per evitar restriccions a la tardor. De nou el projecte suposava una picabaralla al si del tripartit amb una discussió al Parlament entre ERC i ICV per si era la millor opció.

Per la seva banda, el secretari d'organització del PSC, José Zaragoza, va afirmar que l'Estat no es podria negar a l'opció Segre en una situació de sequera extrema, especialment una vegada s'haguessin iniciat les obres. Mentrestant la Federació Ecologistes de Catalunya (EdC) es querellava contra el director de l'ACA, Manuel Hernández, pels delictes de prevaricació, contra el medi ambient i abús de poder. Dies enrere la Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de l'Entorn Natura (IPCENA), que forma part d'EdC, havia denunciat que el paratge on s'havia de captar l'aigua era Xarxa Natura 2000 [2006:199].

La situació va fer un tomb l'11 d'abril en transcendir un principi d'acord entre Estat i Generalitat per allargar el minitransvasament de l'Ebre fins a l'AMB. Francesc Baltasar ho acceptava amb la condició que fos "tan bona com l'opció Segre", és a dir, amb un termini tan curt i desmuntable. Finalment, el 30 d'abril el Congrés dels Diputats aprovava el reial decret que havia de permetre fer arribar aigua del minitransvasament cap a les comarques barcelonines.

Una opció de futur

Setmanes després que finalitzés l'emergència, Gabriel Borràs (ACA) insistia des de la Universitat Catalana d'Estiu (UCE) de Prada (el Conflent) amb l'opció del Segre. Recuperava de nou la idea de crear un centre d'intercanvi de drets públics de l'aigua bidireccional. Concretament els regants de l'Urgell i del Segarra-Garrigues alliberarien part de les seves dotacions en situacions de sequera, però en contrapartida podrien rebre aigua regenerada procedent de l'AMB. Aquest projecte, pensat per al 2025, només seria possible amb una gran inversió per millorar els regadius del canal d'Urgell.

Al portaveu de la PDE, Manolo Tomàs, no li va sorprendre la proposta i va recordar que havien ajornat la interconnexió de xarxes però que el projecte no s'havia aturat. "Fa temps que sabem que volen executar-la a través del canal Segarra-Garrigues", va afegir. En canvi, el conseller Francesc Baltasar ho va negar rotundament i va qualificar la proposta "d'un tècnic de l'ACA" com a "serp d'estiu". Tanmateix, a final de desembre *El Periódico* publicava que el DMAH subscrivia finalment la idea de l'administració hidràulica.

AUV

Més informació

www.gencat.cat/aca
www.ipcena.org

147 TRANSVASAMENT DE LA CONCA DEL TER A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

La sequera extrema que afecta Catalunya des de la tardor del 2006 s'allarga fins a la primavera de 2008. A començament del 2008 es decreta a la conca del Ter la fase d'excepcionalitat 2 per extremar les mesures d'estalvi. Mentrestant s'aguditza el debat sobre el transvasament del riu cap a l'AMB i els regants del Baix Ter intensifiquen les seves mobilitzacions. Protestes que tenen el seu punt àlgid amb una manifestació a Girona amb més de 2.000 assistents. Les pluges d'abril i maig permeten salvar la campanya de reg però no eviten que es mantingui l'incompliment del cabal ecològic ni de la Llei del transvasament. Per aquest motiu la Plataforma del Ter denuncia l'ACA.

Entre la tardor del 2006 i la primavera del 2008 es va produir a Catalunya la "pitjor sequera de la darrera dècada", segons el conseller de Medi Ambient (DMAH), Francesc Baltasar (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV). La situació va provocar que a la primavera del 2007 es decretés el nivell d'excepcionalitat 1 del Decret de sequera a la conca del Ter. Amb aquest context es va aguditzar el debat sobre el transvasament de 8 m^3/s del riu cap a l'àrea metropolitana de Barcelona (AMB). Institucions, partits, entitats i regants demanaven que es complissin les xifres del Pla sectorial de cabals de manteniment (PSCM) o, si més no, la Llei aprovada el 1959 que obligava a deixar 3 m^3/s al riu.

La situació s'agreuja

L'inici del 2008 no va portar pluges i el 4 de febrer l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) va activar la fase 2 d'excepcionalitat a la conca del Ter. Aquest fet suposava extremar les mesures d'estalvi prohibint el reg de jardins i zones verdes, piscines, neteja de carrers i fonts (ABASTAMENT D'AIGUA A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA. SEQUERA [2]).

Amb aquesta situació les set comunitats de regants del Baix Ter van denunciar a final de febrer que l'ACA només els garantia un 10% de l'aigua necessària per a la campanya estival. Per aquest motiu van anunciar tractorades tot coincidint amb l'inici de la campanya electoral espanyola. Precisament en un acte de campanya, amb electes i representants del sector agrari, el conseller d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural (DAR), Joaquim Llena (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), no va dubtar a afirmar que "primer era l'aigua per beure". Tot i això va recordar que les polítiques de modernització dels regadius que impulsava el Govern permetrien estalviar entre un 40 i un 50% dels recursos hídrics.

A principi de març els regants van convocar dues tractorades a Torroella de Montgrí i Verges (el Baix Empordà). El seu portaveu, Narcís Illa, afirmava que "no podien permetre ni un dia més que s'esgotés l'aigua del riu a causa d'un transvasament brutal cap a Barcelona". Al cap d'un mes, "i després que l'administració no donés cap resposta mínimament satisfactòria" segons els regants, la mobilització es va repetir a l'embassament del Pasteral, a la Cellera de Ter (la Selva), al punt on es produeix la captació del transvasament. "Dels 12 m^3/s que passen per aquí, se n'enduen 8, 9 i a vegades 10 cap a Barcelona", va afirmar Illa. El portaveu dels regants del Baix Ter ho comparava amb el cas de l'Ebre "on hi passen 450 m^3/s" i del qual "els polítics d'aquest país no han estat capaços de tocar ni una gota". Consideraven que les pèrdues en el sector podien arribar fins als 200 MEUR.

Alternatives a la manca d'aigua

A començament de març l'ACA va anunciar que estudiava el projecte per fer arribar aigua regenerada als regants del Baix Ter. Concretament es tractaria de 200 l/s de la depuradora de l'Escala cap a la comunitat de la presa de Colomers i 300 l/s de la de Palamós pels regants de Pals. En el primer cas s'hi podria afegir 100 l/s procedents de la depuradora de Torroella-l'Estartit. Les obres permetrien garantir el 10% de l'aigua que l'Agència havia promès als regants de cara a l'estiu..

Per altra banda, el mes d'abril es feia públic l'estudi *L'aigua, un fre al desenvolupament* elaborat per Josep Alabern, president de la demarcació de la Catalunya Central del Col·legi d'Enginyers Industrials. El document afirmava que el retorn del cabal del Ter no es podria dur a terme sense transvasaments, especialment per connectar l'Ebre (TRANSVASAMENT DEL CONSORCI D'AIGÜES DE TARRAGONA A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA [148]) amb les conques internes. Per Alabern no eren suficients ni les dessalinitzadores ni les mesures d'estalvi.

Malgrat les pluges, especialment a les capçaleres de les conques internes, de final d'abril i principi de maig, el cabal del Ter al seu pas per Girona no parava de disminuir. El mínim històric es va produir el dimecres 7 de maig amb 0,47 m^3/s, quantitat molt per sota tant del que marcava el PSCM (5,98) com la Llei del transvasament (3,0).

Els regants continuen les protestes

El 24 de maig el president de la Generalitat, José Montilla (PSC), va visitar l'Ajuntament de Torroella de Montgrí on es va reunir amb representants dels regants. A l'exterior més de 200 persones van protestar, convocats per la Unió de Pagesos (UP), per la manca d'aigua. La mobilització es va saldar amb nou ferits lleus –cinc pagesos, tres mossos i una periodista– i tres denúncies per agressions. El conseller Francesc Baltasar va qualificar els incidents "d'incomprensibles" i va explicar que es negociava per assolir un acord de cara a la campanya estival. L'alcalde de Torroella, Joan Margall (Unitat i Progrés Municipal, UPM), valorava la trobada positivament: "El president ara és plenament conscient de la problemàtica del Baix Ter".

Dies després els representants del Consorci Alba-Ter –ens que agrupa cinc consells comarcals i 46 municipis de la conca– van comparèixer al Parlament per denunciar la situació del riu. El president del Consorci i alcalde de Celrà, Francesc Camps (Entesa per Celrà, ExC), va recordar que la llei s'incomplia i que no es preservaven les necessitats de la conca. Per Camps calia reduir a la meitat el cabal extret en sis anys i la totalitat en dotze. El diputat de Convergència i Unió (CiU), Ramon Espadaler, va afirmar que "el Ter havia deixat de ser solidari per passar al terreny de la presa de pèl". Per Jordi Terrades, del PSC, "el govern havia d'abordar com es retornava cabal al Ter", mentre que Pere Vigo, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), va considerar el cas "com un espoli hídric històric, sense cap compensació". Per la seva banda, Daniel Pi (ICV) va recordar que el conseller Baltasar es va comprometre a retornar cabal, situa-

Pancarta reclamant la reducció del transvament del Ter a Barcelona. Foto Arxiu Territori

ció que va qualificar de "deute pendent des de l'època franquista".

El Ter deixa l'excepcionalitat 2

Els darrers dies de maig van ser extremament plujosos. D'aquesta manera el 3 de juny el Govern va modificar la situació de la conca del Ter que va passar d'excepcionalitat 2 a 1. Unes pluges que van permetre salvar la collita d'arròs, ja que els camps es van inundar de manera natural. Per altra banda, la Comissió de Desembassament va aprovar garantir 45 hm^3 d'aigua per a la campanya estival. El portaveu de la comunitat de regants de la presa de Colomers, Jordi Aulet, va recordar que, tot i la mesura, no es complia la Llei del 1959.

Al cap de deu dies, la Plataforma pel Ter –amb el suport de la Cambra de Comerç, l'Associació de Naturalistes de Girona (ANG), la Diputació de Girona i l'Ajuntament gironí– va convocar una manifestació per demanar "la fi de l'agonia del riu". Més de 2.000 persones van participar en la mobilització per exigir el retorn de l'aigua. L'actor Joan Massotkleiner va llegir el manifest en el qual s'assenyalava "el transvasament com a causa estructural de la crisi ecològica que pateix el Ter". El diputat de Medi Ambient de la Diputació, Josep Maria Rufí (ERC), va demanar una "calendarització" del retorn mentre que el president de la Plataforma, Francesc Camps, va explicar que estudiaven presentar un recurs contenciós administratiu per l'incompliment de la Llei del 1959. A començament del juliol CiU va presentar al Parlament una proposta per tal que la Generalitat derogués la Llei i en redactés una de nova que establís el cabal ecològic mínim i compensacions per als regants.

Més cabal i més aigua regenerada

La Plataforma del Ter va presentar el darrer dia de juliol el contenciós contra l'ACA per incomplir la Llei del 1959. Al cap de pocs dies Francesc Baltasar va anunciar que el cabal del Ter a Torroella seria el 2009 de 2 m^3/s, el doble que l'actual. La notícia no va satisfer els regants que consideraven que el mínim s'hauria de situar en 4 m^3/s.

Precisament les comunitats de la presa de Colomers i del molí de Pals van firmar a començament d'agost amb el DMAH i el DAR els convenis per modernitzar els canals i poder estalviar un 10% dels 40 hm^3 que utilitzen cada any. Dies després també es donava llum verd a noves actuacions per aprofitar aigua regenerada de les depuradores de Girona i l'Escala per les comunitats de Vinyals, Cervià - Sant Jordi - Colomers i del reg Sentmenat. Els projectes tenien un cost de 14 i 5,8 MEUR, respectivament.

El mes d'octubre la Comissió de Desembassament va aprovar augmentar el cabal fins als 2 m^3/s. Dies després l'Ateneu Juvenil, Cultural i Naturalista de Girona considerava "incomprensible" que l'ACA incomplís el PSCM malgrat les elevades precipitacions. El Consorci Alba-Ter, per la seva banda, demanava que no s'aixequés la fase d'excepcionalitat 1, ja que no "seria lògic utilitzar l'aigua del Ter per omplir piscines i no per mantenir el cabal ecològic".

A final de novembre, el director de Planificació de l'ACA, Gabriel Borràs, anunciava a Girona que el Ter podria tenir un cabal de 5 m^3/s en cinc anys i que el mes de gener presentarien la "calendarització". Per Francesc Camps es tractava d'una "promesa per sortir del pas". En aquelles mateixes dates el DAR anunciava una inversió de 60 MEUR en deu anys per modernitzar els canals que reguen 9.000 ha de quasi 4.000 explotacions del Baix Ter.

L'any finalitzava amb l'increment del cabal per sota dels embassaments fins a 3 m^3/s. La mesura arribava amb Sau al 58% de la seva capacitat i Susqueda al 77%. Tot i així continuava vigent l'excepcionalitat 1 del Decret de sequera.

AUV

Més informació

observatoridelter.blogspot.com
www.albater.org/
www.gencat.cat/aca
www.plataformadelter.blogspot.com

148 TRANSVASAMENT DEL CONSORCI D'AIGÜES DE TARRAGONA A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

L'abril del 2008 transcendeix que l'opció escollida per l'Estat per evitar restriccions a l'AMB és la d'allargar el minitransvasament de l'Ebre. La Generalitat accepta el projecte, que rep una forta contestació per part de la Plataforma en Defensa de l'Ebre. El 30 d'abril el Congrés dels Diputats n'aprova el reial decret però les intenses pluges de final d'aquell mes, i especialment de maig, acaben descartant el projecte. El Govern estatal anul·la el Decret el 5 de juny tot i que diverses entitats econòmiques i l'Ajuntament de Barcelona demanaven que es construís igualment. A la tardor ,l'enfrontament entre Govern i PDE es torna a emprendre a causa del canal Xerta-Sènia.

El sistema d'abastament del Consorci d'Aigües de Tarragona (CAT) des del riu Ebre es va aprovar l'any 1981 i es va posar en servei el 1989. La millora dels canals de reg del delta de l'Ebre va permetre recuperar 4 m^3/s, que es van destinar al denominat minitransvasament. La Llei del 1981 impedeix que l'aigua de l'Ebre surti de la demarcació de Tarragona. Inicialment donava servei al Camp de Tarragona (Alt Camp, Baix Camp i el Tarragonès), però progressivament s'ha ampliat fins a la Conca de Barberà, el Montsià i el Baix Ebre.

En els darrers anys hi ha hagut diversos intents que també arribi a les comarques barcelonines i que es connecti a la xarxa d'Aigües Ter Llobregat (ATLL). En destaca EL PLA HIDROLÒGIC NACIONAL (PHN) [2005:174] impulsat pel Partit Popular (PP) l'any 2001 que preveia transferir a les conques internes 190 hm^3/anuals. Tot i la retirada del PHN, la Generalitat no va renunciar a la interconnexió fins a l'abril del 2004, ja que tant el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) com el conseller de Medi Ambient, Salvador Milà (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), eren partidaris d'executar-la.

La sequera fa emergir la interconnexió

L'episodi de sequera extrema que afectava Catalunya des de la tardor del 2006 amenaçava d'activar les restriccions a l'àrea metropolitana de Barcelona (AMB) després de l'estiu del 2008 (ABASTAMENT D'AIGUA A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA. SEQUERA [2]). Al març, la Generalitat va plantejar transvasar, de manera puntual i reversible, aigua del Segre, un afluent de l'Ebre (TRANSVASAMENT DE LA CONCA DEL SEGRE A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA [146]). El projecte no va tenir el suport de l'Estat.

A començament d'abril, tant des de Convergència i Unió (CiU) com des de la Plataforma en Defensa de l'Ebre (PDE), s'interpel·la la Generalitat per saber si l'aposta pel Segre era una mena de tapadora per recuperar el projecte d'interconnexió de les xarxes CAT-ATLL. El 7 d'abril el president de la Generalitat, José Montilla (PSC), afirmava que si es descartava el Segre caldria buscar alternatives, una de les quals seria "captar puntualment aigua del minitransvasament". El mateix dia l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) feia la primera reunió amb les dues comunitats de regants del Delta per estudiar el projecte.

Diverses filtracions periodístiques van avançar com es produiria la interconnexió. L'alternativa més fàcil era seguint la mitjana de l'autopista AP-7 i proveir un volum total de 40 hm^3. L'aigua transferida era de la concessió del CAT però la que no es consumia al Camp de Tarragona (1,2 m^3/s). Les condicions del conseller de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), Francesc Baltasar (ICV), eren dues: que l'obra fos desmuntable i que l'execució fos tan ràpida com l'alternativa del Segre. L'acord que va transcendir el dia 12 assenyalava que la Generalitat pagaria les obres (150 MEUR), mentre que l'Estat compraria els drets dels regants. La canonada de 60 km uniria els dipòsits del CAT a Tarragona amb els d'ATLL a Olèrdola (Alt Penedès).

El portaveu de la PDE, Manolo Tomàs, va afirmar que "el Govern enganya l'AMB i a les Terres de l'Ebre", mentre que Unió de Pagesos (UP) ho qualificava de "traïció". Tomàs afegia que la decisió mostrava que l'opció Segre "només pretenia generar un debat que fes pensar en la interconnexió com a solució". Ecologistes en Acció també s'hi oposava i recordava que es tractava d'una variant del projecte inclòs al PHN. Una quinzena d'alcaldes d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) de les Terres de l'Ebre van demanar la dimissió de Baltasar i el delegat del Govern, Lluís Salvadó (ERC), també va amenaçar de dimitir si es transvasava aigua del Segre o de l'Ebre. Per la seva banda, l'alcalde de Tortosa, Ferran Bel (CiU), considerava que el "Govern volia operar d'esquenes al país" i treia credibilitat que el projecte fos ni temporal ni puntual.

Acord per l'Ebre

La vicepresidenta del Govern espanyol, Maria Teresa Fernández de la Vega (Partido Socialista Obrero Español, PSOE), es va reunir el 14 d'abril amb el president Montilla i el conseller Baltasar així com amb la ministra de Medi Ambient i del Medi Rural i Marí (MARM), Elena Espinosa (PSOE). Va afirma que la solució estava "molt pròxima" i que seria possible gràcies a l'adquisició de drets dels regants. Considerava que "en cap cas es tractava d'un transvasament" sinó d'banc públic d'aigua.

Per la seva banda, tant el PSC com ERC defensaven que la interconnexió es pogués utilitzar, en un futur, en situacions d'emergència. Aquesta posició contrastava amb la d'ICV que demanava que s'eliminés. Els republicans consideraven que el Parlament hauria de tenir potestat "d'obrir l'aixeta". La Fundació Nova Cultura de l'Aigua (FNCA) demanava que almenys 1 km de la canonada fos fàcilment desmuntable.

Des de l'oposició tant CiU com el PP van recordar al tripartit que el 2003 havien signat el *Compromís dels partits polítics per l'Ebre* amb la PDE, amb el qual demanaven la retirada de la interconnexió i es comprometien a "no fer pactes amb partits que donessin suport al transvasament de l'Ebre". No obstant això, el PP donava suport a la solució plantejada, mentre que CiU establia com a condició acceptar l'opció Roine com a "solució definitiva". Aquesta opció coincidia amb el plantejament de la Cambra de Comerç, el Cercle d'Economia, Foment del Treball, el RACC i el Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya.

L'acord es va segellar el 15 d'abril amb una reunió dels presidents estatal i català, al Congrés dels Diputats. Tant el president espanyol, José Luis Rodríguez Zapatero, com Montilla van expressar la satisfacció per una solució que "garantia el subministrament a cinc milions de persones sense afectar ni una gota del cabal de l'Ebre". La mi-

nistra Espinosa tornava a negar que fos un transvasament.

Mobilització i pluges

La PDE va reunir el 19 d'abril un miler de persones en l'assemblea més multitudinària de la seva història. Consideraven que el Govern havia "enganyat i traït" el territori i van decidir convocar una gran manifestació a Amposta el 18 de maig.

Tres dies després activistes de la Plataforma rebien amb una catifa de sal el conseller Baltasar a Tortosa, que s'hi reunia amb la Comissió per a la Sostenibilitat de les Terres de l'Ebre (CSTE). Des de la PDE van sortir de la reunió "convençuts que la canonada seria fixa" i que "fàcilment se'n podria obrir l'aixeta", posició que també compartia el president de la Cambra de Comerç de Tortosa, José Luis Mora. Carles Ibáñez, tècnic de la unitat d'ecosistemes aquàtics de l'Institut Recerca i Tecnologies Agroalimentàries (IRTA), va destacar "l'existència d'alternatives a la interconnexió", que va definir com a "molt perjudicial per a l'ecosistema de l'Ebre".

Dies després, el president del CAT, Daniel Pi (ICV), va proposar que la nova canonada servís per distribuir l'aigua de la nova DESSALINITZADORA DE CUNIT [2007:52] que havia de donar servei tant a les xarxes del CAT com ATLL. "No tindria sentit fer aquest tub per a casos d'emergència i després un altre per a la dessalinitzadora", afirmava.

Mentrestant, representants de l'Estat i la Generalitat es reunien a Saragossa amb la Federació de Regants de la Conca de l'Ebre (FEREBRO) que es negaven a vendre drets d'aigua però que deixaven la porta oberta a estalviar conjuntament la quantitat a transferir a l'AMB.

El 29 d'abril el Congrés dels Diputats va aprovar el Reial decret per prolongar el minitransvasament de l'Ebre a l'AMB. La mesura va tenir el suport d'ICV, però l'abstenció de CiU i ERC. Tant ICV com el PSC van criticar durament els republicans per la seva posició. Finalment es confirmava que FEREBRO es comprometia a estalviar en conjunt 1,5 m^3/s. Les obres es finançarien gràcies a la disposició addicional tercera de l'Estatut.

Sis dies més tard Baltasar i Espinosa signaven el conveni de col·laboració pel desenvolupament de la infraestructura. La Generalitat en seria la titular, la gestionaria i realitzaria les expropiacions. El secretari d'Estat de Medi Rural i Aigua, Josep Puxeu, destacava que seria bidireccional, és a dir, podria subministrar tant a l'AMB com al Camp de Tarragona en cas d'emergència.

Mentrestant les pluges havien tornat amb força. La FNCA va considerar el 7 de maig que les precipitacions dels darrer dies allunyaven l'escenari d'emergència i que calia una moratòria d'un mes per decidir si executar o no la interconnexió. En canvi Leonard Carcolé, director general d'Aigües de Barcelona (Agbar), situava, el 12 de maig, l'inici de les obres en "dues o tres setmanes". El 15 de maig l'assemblea del CAT aprovava posar a disposició d'Agbar els "excedents del minitransvasament", un tràmit per fer possible la interconnexió. Mentrestant la pluja havia aportat als embassaments de les conques internes 58 hm^3, un valor superior als 40 que es preveien transvasar.

Milers de persones –30.000 segons la PDE i 8.000 segons la policia local– van participar a Amposta a una gran marxa contra un projecte que van definir "d'estafa" i que afavoria el "desenvolupament insostenible" de l'AMB. Després de l'èxit de la marxa, la PDE va anunciar que "incrementaria la pressió sobre els polítics del territori" i recorreria als tribunals per invalidar el transvasament. La mobilització havia rebut el suport de la nova Plataforma Metropolitana Contra els Transvasaments, formada per una quarantena d'associacions.

Deroguen la interconnexió

El 20 de maig es va produir el primer senyal oficial que indicava la possibilitat de no fer la interconnexió. La ministra Espinosa va assegurar que no es faria si el nivells dels pantans arribava al "mínim necessari" –sense aclarir ni quantitat ni percentatge– per evitar les restriccions. "Amb la situació actual, la canonada continua sent necessària", va assegurar. Mentrestant, l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu (PSC), demanava "no cometre l'error" de "deixar de fer el que s'ha de fer si cauen quatre gotes". Hereu va exigir la infraestructura per utilitzar-la només "en cas d'emergència". Dos dies després era el Parlament aragonès el que per unanimitat demanava la derogació del Decret.

Mentre Francesc Baltasar continuava considerant la infraestructura "imprescindible", el secretari general del seu partit, Jordi Guillot (ICV), va afirmar que demanaria l'anulació de la interconnexió. Per la seva banda, l'ecòleg Narcís Prat (FNCA) considerava "absurd" parlar de sequera. En canvi, la Cambra de Comerç, el Cercle d'Economia, Foment del Treball, el RACC, la Unió General de Treballadors (UGT) i el Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme demanaven "no fer marxa enrere". Les reserves als embassaments de les conques internes ja superaven el 40%.

El 28 de maig el president Montilla anunciava que la canonada Tarragona-Olèrdola quedava "descartada", però obria la porta a reconvertir el projecte per servir aigua dessalinitzada de Cunit cap a ambdues xarxes d'abastament. Dos dies després ho confirmava la vicepresidenta de la Vega. Des d'Agbar s'assegurava que no es demanaria cap indemnització. El 5 de juny el Govern espanyol anul·lava el Reial decret ja que els embassaments se situaven per sobre del 54%. També s'aturaven les 700 expropiacions previstes. Dies després la PDE anunciava "la fi del període d'enfrontament amb el Govern català" tot i que els demanava "autocrítica" per la gestió de l'aigua, ja que "mentre s'angoixava per la sequera continuava impulsant regadius nous".

Nou enfrontament pel Xerta-Sénia

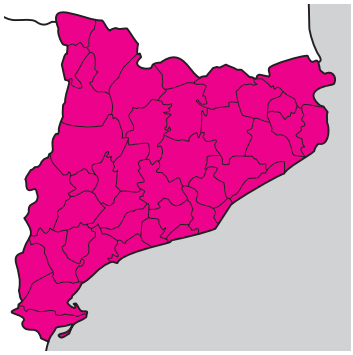
Al llarg de la tardor el principal punt de conflicte entre la PDE i el Govern va ser la construcció del CANAL XERTA-SÉNIA [2006:26]. Les obres tenen un pressupost de 62,3 MEUR i les primeres finques es regarien a partir del 2010. El delegat del Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural (DAR) a les Terres de l'Ebre, Antoni Espanya, ho considerava una "obra per estabilitzar les produccions agràries" i en cap cas un inici del transvasament cap al sud com defensava la PDE. Unió de Pagesos considerava que el sector no podria afrontar els costos de l'obra "i l'aigua aniria cap avall". Des del Govern murcià es veia com una demostració que "l'Ebre té aigua per a tothom" i que el "Xerta-Sénia havia de ser la porta per al transvasament".

AUV

Més informació

axc.cat/ebrenet
www.ccaait.cat
www.gencat.cat/aca

149 UNIÓ DE PLATAFORMES. CONSTITUCIÓ I MANIFEST



La Unió de Plataformes es constitueix formalment a Martorell el 15 de febrer de 2008. Quatre mesos més tard fa la seva presentació en societat a la muntanya de Montserrat, amb una trobada que aplega 200 persones representants d'una quarantena d'entitats en defensa del patrimoni natural i cultural d'arreu del Principat. El manifest de constitució critica les polítiques basades en el creixement i els seus efectes negatius sobre el medi ambient i el paisatge i proposa una sèrie de polítiques alternatives en els àmbits hídric, urbanístic, energètic, de transport i de gestió dels espais naturals. La coordinació entre entitats es fa mitjançant un portal d'Internet.

El 15 de febrer de 2008 es va constituir formalment a Martorell (Baix Llobregat) la Unió de Plataformes (UP), formada per una trentena d'entitats en defensa del patrimoni natural i cultural d'arreu del Principat. En la primera presentació, en la qual van fer públic el manifest de Martorell, van convidar altres plataformes a unir-s'hi. Així mateix van mostrar la seva decepció per la "inutilitat" de l'intent de dialogar amb les diverses institucions tant estatals, com nacionals i locals. Tot i això, van presentar el manifest setmanes abans de les eleccions espanyoles per mirar de forçar la "receptivitat dels partits".

Gran acte de presentació

Quatre mesos després de l'acte de Martorell, la muntanya de Montserrat va ser l'escenari de la presentació oficial de la Unió de Plataformes amb un gran acte que va aplegar més de dos centenars de persones d'arreu del Principat. En aquell moment ja eren una quarantena les entitats que s'havien sumat a la UP –tot i que no estava tancada l'adhesió de noves plataformes– bàsicament de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) i la Catalunya Central. En menor grau també hi havia la presència d'entitats de l'Empordà, del Penedès i les Terres de l'Ebre. Hi coexistien plataformes en contra un projecte urbanístic concret (Salvem Oliveretes, Salvem Montserrat, No al Pla Caufec); grups ecologistes comarcals (GEVEN, Plataforma en Defensa de la Terra Alta), o associacions per oposar-se a infraestructures com el FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) PEL CENTRE DE BARCELONA [45] o el CENTRE INTEGRAT DE MERCADERIES (CIM) DEL BAIX PENEDÈS [2007:35].

Així mateix, diverses personalitats com l'antropòleg Eudald Carbonell, la cantant Núria Feliu, el sociòleg Salvador Giner, els actors Pepe Rubianes i Lluís Soler i el filòsof Josep Maria Terricabras van expressar-hi el seu suport.

En el manifest presentat a Montserrat, la Unió de Plataformes va assenyalar que les polítiques basades en el creixement havien facilitat a Catalunya la sobreexplotació dels recursos naturals i l'acumulació d'una sèrie d'agressions irreversibles contra el medi ambient i el paisatge. Aquest fet precisament havia estat el catalitzador de la creació d'un "nombre inèdit" de plataformes i entitats cíviques locals per evitar els efectes negatius "de les polítiques agressives sobre l'aire, l'aigua, el sòl, el subsòl i els recursos energètics".

Així mateix consideraven necessària la coordinació d'aquestes noves entitats per superar tant la "freqüent impunitat de les il·legalitats" com la "llei del silenci sobre les accions civils" imposada per part dels mitjans de comunicació. D'aquesta manera entenien "la unitat en l'acció" com el camí per contraposar de manera efectiva "les actuacions privades i públiques destructives".

Les demandes de la UP

El manifest de la Unió de Plataformes estableix una sèrie d'objectius que haurien de constituir una política ambiental i territorial que segueixi els principis de les declaracions internacionals sobre sostenibilitat. En primer lloc reclamen que les decisions que afectin el territori respectin "la participació ciutadana real".

Respecte a la política hidràulica, demanen que es posin al davant els criteris d'estalvi, eficiència, recuperació i autonomia de captació, que es garanteixi la preservació i el manteniment del cabal ecològic de rius i aqüífers i l'autosuficiència de cada conca, en clara referència als projectes d'interconnexió que s'havien posat sobre la taula per superar la situació de SEQUERA [2] a la RMB.

Per altra banda, es reclama una "revisió integral" del patró de subministrament energètic; garantir arreu un transport públic assequible i l'aplicació de les línies d'acció ambiental de les agendes 21 locals, que consideren que han quedat "tancades en un calaix". Respecte dels espais naturals, el manifest exigia la redacció del Pla territorial sectorial dels sistemes de connexió biològica; completar el desplegament del Pla d'espais d'interès natural (PEIN) i coordinar-lo amb la redacció del Pla d'espais d'interès agrícola. Altres demandes eren "accelerar" la redacció de cartes del paisatge comarcals i "limitar el creixement urbanístic als recursos propis i a les necessitats socials", així com concentrar polígons industrials i centres comercials en espais "ambientalment aptes, amb transport públic i aigua".

Un espai de coordinació a la xarxa

Després de l'acte de Montserrat –amb foto inclosa davant del monestir amb les diverses pancartes de les entitats–, l'activitat de coordinació es va concentrar a Internet mitjançant el portal uniodeplataformes.org. Al web hi ha un mapa del Principat amb els conflictes pels quals han sorgit les entitats, una agenda de les seves activitats i el manifest de Montserrat entre altres materials.

AUV

Més informació

www.uniodeplataformes.org

VIA VERDA PALAMÓS-PALAFRUGELL 150

Unió de Pagesos (UP), veïns afectats i l'entitat ecologista Salvem el Crit i Arítjol, s'oposen al traçat del projecte de la futura via verda entre Palamós i Palafrugell (Baix Empordà), dissenyat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP). Titllen el projecte d'innecessari ,atès que, segon diuen, ja existeix el Camí Ral que uneix les dues poblacions i que té les característiques d'una via verda. Argumenten que el traçat provoca pèrdua de sòl agrícola d'interès i danys ecològics importants.

A principi del 2008 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) tenia en licitació les obres per a la construcció d'una via verda entre Palamós i Palafrugell (Baix Empordà), per valor d'1,4 MEUR. Es volia adjudicar les obres al març per començar-les a l'estiu i poder enllestir-les en uns cinc mesos. Es tractava d'una actuació de la Generalitat per compensar als ajuntaments afectats per les obres de DESDOBLAMENT DE LA C-31 [2006:23].

El projecte era fer una via per a vianants i ciclistes que es convertiria en un nou itinerari turístic i paisatgístic del Baix Empordà. Es preveia una via de 6 km de longitud i d'uns 3 m d'amplada amb paviment format per un sòl de ciment amb sauló, i fet de formigó en els trams de pendent superiors al 8%. El traçat anava des de la zona d'inici de la variant de la C-31 (Palamós) fins a la zona de la riera de Santa Margarida, a Palafrugell. El tram inicial, d'1,4 km, era paral·lel a la riera d'Aubí, fins a la depuradora, després seguia el Camí Ral en un tram d'1 km, continuava al costat de la riera d'Aubi al llarg de 2,5 km i finalitzava en un tram paral·lel a la riera de Santa Margarida. Es preveien quatre ramals per afavorir l'accessibilitat a Vall-llobrega, a la platja de la fosca, a Mont-ras i a la Urbanització Torre-Simona. Aquest últim permetria el pas de vehicles motoritzats i estaria pavimentat per facilitar aquest ús.

El traçat de la via verda crea polèmica

Unió de Pagesos (UP) i l'entitat ecologista Salvem el Crit i Arítjol presentaven al·legacions a principi de març, quan el projecte encara es trobava a exposició pública. El sindicat assegurava que el traçat provocaria pèrdua de sòl d'alt valor agrícola, tala d'arbres centenaris, i que els talussos previstos causarien inundacions. Deien que tot plegat es podria evitar aprofitant camins ja existents per a bicicletes i vianants que comunicaven les dues poblacions, com el Camí Ral, una via que ja havia estat motiu de polèmica quan fou asfaltada, en considerar-se que l'actuació donava prioritat a la circulació motoritzada. També criticaven el fet que el DPTOP no hagués consultat abans els agricultors i propietaris dels terrenys afectats, i reclamaven una reunió. Es recordava al DPTOP que el que caracteritza les vies verdes és el fet de passar per vies de comunicació en desús, principalment ferroviàries, sense que això hagi de comportar cap mal a l'espai agrari.

A final de maig, la societat pública de Gestió d'Infraestructures S.A (GISA) adjudicava l'execució de les obres a l'empresa Xavier Alsina S.A. Dues setmanes més tard una trentena de propietaris de Mont-ras i Palafrugell afectats declinaven les actes d'ocupació i el dipòsit previ de les expropiacions de les seves finques. Es va decidir fer aquesta actuació en veure que la Generalitat no contestava a les al·legacions presentades. Tot i això, el secretari general de Mobilitat, Manel Nadal, assegurava que aquesta acció no afectaria l'execució d'obres, les quals començarien a final de juny. Tot i que Salvem el Crit i Arítjol va recórrer al síndic de Greuges, els treballs previs de topografia i posterior desbrossat començaven.

A mitjan juliol, el DPTOP assegurava que aplicaria algunes modificacions de caràcter puntual en el traçat. El director general de Carreteres de la Generalitat, Jordi Follia, explicava que en algun tram s'evitaria el pas pel mig d'alguns camps i es buscaria la mota de la riera d'Aubí o el Camí Ral.

El Consorci de Vies Verdes de Girona[1] es va incorporar a les discussions defensant el traçat proposat per la Generalitat. Apuntava que una de les característiques d'una via verda és que estigui segregada del trànsit motoritzat, a fi de

Una imatge de la via verda prop de Palamós. Foto Moisès Jordi

mantenir-hi la seguretat dels usuaris. Salvem el Crit i Arítjol recordava que s'expropiaven terres quan ja hi havia un camí i compartia la preocupació que expressava el Consorci de Vies Verdes per fer una via segura i sense vehicles motoritzats. Per als ecologistes "el més urgent i necessari" era restringir al màxim el trànsit de vehicles motoritzats pel Camí Ral, sense perjudicar els veïns i veïnes ni les activitats econòmiques de la zona. Consideraven que el projecte era un "capritx", i preferien que el pressupost sobrant es destinés a altres partides.

Després d'alguns enfrontaments durant el mes d'agost entre propietaris i operaris d'obra sobre el terreny, es va arribar a alguns acords. Marius Lledó, regidor de Medi Ambient de Palafrugell, finalment declarava que un tram de la via verda no seria de nova construcció i que s'aprofitarien camins existents. Afirmava que es posaria un sistema per frenar el pas de vehicles motoritzats, amb l'excepció dels usuaris habituals, i també assegurava que el màxim que s'expropiava eren 50 cm de camp.

A final del mes de setembre, Salvem el Crit i Arítjol denunciava que s'havia tractat de manera diferent els afectats de la via verda, perquè s'havia afavorit alguns propietaris en allunyar el camí de les seves finques i desviar-lo de la llera del riu.

Finalment, tot semblava indicar que el traçat definitiu acabaria sent el projectat per la Generalitat, amb petites modificacions en algun tram i aprofitant camins existents només en el tram entre la riera d'Aubí i Santa Margarida. Restava pendent la finalització de les obres i la inauguració de la via verda.

MCM

Més informació

www.viesverdes.org

1 Aquest organisme està integrat per tots els ajuntaments de les comarques gironines que tenen trams de les tres vies verdes existents a la demarcació: la ruta del ferro i del carbó (Ripoll-Ogassa), la ruta del carrilet Olot-Girona i la ruta del carrilet Girona-Sant Feliu de Guíxols.