

**ANUARI TERRITORIAL
DE CATALUNYA 2007**

**ANUARI
TERRITORIAL
DE CATALUNYA
T 2007**

TRANSFORMACIONS - PROJECTES - CONFLICTES

Direcció

Alex Tarroja
Margarida Castañer
Montserrat Mercadé

Coordinació

Moisès Jordi (redacció)
Marcela Balliano (edició)
Néstor Cabañas (documentació i plataforma digital)

Per contactar amb
l'equip de l'Anuari:

Equip de Redacció

ABR Anna Borrell Rovira
ABV Albert Barrientos Vilardell
AJF Anna Jiménez Fernández
ARR Alfons Recio Raja
ATD Anna Torres Delgado
AUV-MMM Arnau Urgell Vidal
Mercè Mauri Muntadas
ESR Elisabet Sau Raventós
HCG Helena Cruz Gallach
JBL Josep Báguena Latorre
JLO Joffre López Oller
JOS Jordi Oliver Solà
JRMJR Josep Ramon Mòdol Ratés
JVC Juli Valdunciel Coll
MBE Maria Bonet Esteve
MCM Marta Casas Mas
MDD-RCV Mariana Debat Derna
Román Caracciolo Vera
MFS Montse Ferrés Soler
MJP Moisès Jordi Pinatella
MPB Marta Pallarès Blanch
MSB Marta Sánchez Borràs
MXA Maria Xalabarder Aulet
NCL Néstor Cabañas López
NTB Núria Terradas Boscà
PPG Pilar Paricio García
RCN Rosa Carbó Núñez
XCN Xavier Crehuet Niubó
XMA Xavier Matilla Ayala
CSA Carracedo Sotoca Arquitectura
ASG Adolf Sotoca García
PPC Pere Ponsatí Caño
U:50mil U:50mil. Planejament territorial
ABB Andreu Blanch Bou
GLF Guifré Llores Fontich
X3EA X3 Estudis Ambientals
JRL Jordi Romero-Lengua
MSM Marc Sagues Marco
XBR Xavier Basora Roca
XSR Xavier Sabaté Rotés

articles	
enginyera de ccp	2, 61, 62, 82
historiador	3, 81, 95, 126
geògrafa	12, 155, 180
geògraf	20, 51, 124, 147
ambientòloga	115, 140, 156, 163, 172
ambientòleg i periodista	1, 11, 14, 15, 17, 18, 23, 30, 33, 35, 45, 47, 48, 52, 53, 58, 66, 69, 72, 73,
comunicadora audiovisual	75, 100, 101, 108, 121, 123, 130, 134, 136, 141, 148, 149, 166, 175, 179
geògrafa	10, 24, 37, 38, 50, 60, 70, 71, 77, 79, 113, 144, 162, 169
geògrafa	55, 117, 139, 142, 150
geògraf	102
sociòleg	74, 78, 103
ambientòleg	4, 9, 26, 110, 157
geògraf	13, 16, 42, 92, 127, 133, 135, 146, 152, 160, 164, 167, 176
geògraf	6, 34, 59, 64, 65, 125, 145, 154
geògrafa	67, 68, 187
enginyera tècnica agrícola	104
arquitecta	84, 85, 112, 131, 171
arquitecte	
arquitecta	161
ambientòleg	27, 36, 39, 76, 128, 129
geògrafa	7, 107
enginyera de ccp	63
geògrafa	89, 96, 143, 196
geògraf	186, 192
biblioteca	41, 44, 98, 111, 158, 178
arquitecta	182
sociòloga	83, 87, 88, 90, 99, 177, 181, 184, 190, 191, 198, 199
polítolèg	22, 29, 54, 94, 116, 189, 194
arquitecte	138, 165, 185
arquitecte	188, 193
arquitecte	86, 174
geògraf	137, 151, 183, 195
geògraf	91, 93, 159, 197
ambientòleg	8, 32, 43, 97, 105, 114, 200
ambientòleg	19, 21, 40, 80, 106, 118, 120, 132, 153, 170, 173
ambientòleg i periodista	46, 49, 56, 57, 109
ambientòleg	5, 25, 28, 31, 119, 122, 168

Introducció

Josep Maria Llop

Correcció d'estil i traducció

Anna Jolis

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

Articles d'opinió. Germà Bel, Jordi Borja, Lluís Carrasco, Anton Costas, Ecologistes de Catalunya, José Luis Gallego, Josep Maria Montaner, Joaquim Nadal, Carles Sala Roca, Fèlix Simon, Joan Subirats, Ramon Tremosa, Carme Trilla, Joan Vilà.

Administració

Núria Fuster

Primera edició: octubre de 2008
Tiratge: 2.000 exemplars

Impressió

Limpergraf, S.L.

ISBN:

Dipòsit legal:

Direcció d'art

Jordi Boix

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

Fotografies

Alex Tarroja
Moisès Jordi
Néstor Cabañas

Infografia

Montse Ferrés
Col·laboració
Sara Valentini

Maquetació

Maria Garcia

Les entitats patrocinadores de l'Anuari Territorial de Catalunya 2007 no es fan responsables dels continguts expressats en aquest llibre, que són responsabilitat dels seus autors

SUMARI

Presentació

Margarida Castanyer

Introducció

L'“ANUARI”, UN ELEMENT DE FUTUR.

UNA CLARA TRAJECTÒRIA EN UN CONTEXT SINGULAR

Josep Maria Llop i Torné

200 TRANSFORMACIONS I PROJECTES TERRITORIALS

Notes metodològiques

1	Abastament d'aigua a l'àrea metropolitana de Barcelona	21
2	Abastament d'energia a Barcelona	23
3	Abocador de la vall de Camarasa (Gimenells i el Pla de la Font)	29
4	Aeròdrom de Calaf-Sallavinera (Sant Pere Sallavinera)	31
5	Aeroport de Barcelona (el Prat)	33
6	Aeroport de Girona-Costa Brava (Vilobí d'Onyar)	39
7	Aeroport de la Seu d'Urgell o Pirineus-Andorra (Montferrer)	42
8	Aeroport de Lleida-Alguaire	44
9	Aeroport de Reus	46
10	Apartaments turístics a Ciutat Vella (Barcelona)	48
11	Argilera Elena (Cerdanyola del Vallès)	50
12	Autopista AP-7. Ampliació a tres carrils	52
13	Autovia A-14 i carretera N-230 Lleida-Viella i túnel de Viella	54
14	Autovia A-2 a les comarques gironines	56
15	Autovia A-27 Tarragona-Montblanc	58
16	Autovia A-68 Alcanyís-litoral	60
17	Autovia A-7 a les Terres de l'Ebre	62
18	Autovia A-7 Altafulla-Vilafranca del Penedès	64
19	Autovia B-40 Quart cinturó	66
20	Autovia C-15 eix Diagonal	68
21	Autovia Horta-Cerdanyola. Túnel d'Horta	71
22	Bicing a Barcelona	73
23	Camp de golf i urbanització de Ribera de Cardós (Vall de Cardós)	75
24	Camp de golf i urbanització de Vinallop (Tortosa)	77
25	Canal Segarra-Garrigues	79
26	Canalització de la riera de Malgrat (Malgrat de Mar)	82
27	Carretera C-37 Vic-Olot pel túnel de Bracons	84
28	Carretera C-66 Palafrugell-Medinyà. Desdoblament	86
29	Carretera Cabanelles-Albanyà. Pavimentació	91
30	Carretera N-II al Maresme	93
31	Carta del paisatge del Berguedà	96
32	Catàlegs de paisatge de Catalunya	98
33	Catalunya serà logística o no serà	100
34	Central Integrada de Mercaderies de la Selva (Riudellots i Vilobí d'Onyar)	104
35	Central Integrada de Mercaderies del Penedès (l'Arboç i Banyeres)	106
36	Centrals eòliques. Introducció	109
37	Centrals eòliques de la Conca de Barberà	111
38	Centrals eòliques de la Terra Alta	113
39	Centrals eòliques de l'Alt Empordà	116
40	Centrals nuclears d'Ascó i de Vandellòs	118
41	Centre penitenciari Mas Enric (el Catllar)	120
42	Compromís per Lleida	121
43	Contaminació acústica i oci nocturn a Barcelona	122
44	Contaminació al port de Tarragona	124
45	Contaminació atmosfèrica a Sant Feliu de Llobregat	125
46	Contaminació del riu Ebre a Flix	127
47	Contaminació del riu Llobregat a Sallent	129
48	Debat sobre les infraestructures a Catalunya	131
49	Decret de legalització de la caça en barraca a les Terres de l'Ebre	135
50	Decret llei de mesures urgents en matèria urbanística	138
51	Depuradora de l'Alt Maresme (Pineda de Mar i Santa Susanna)	139
52	Dessaladora de Cunit	141
53	Dipòsit submarí de gas i planta de tractament a Alcanar i Vinaròs	142
54	Equipaments comercials a la Dreta de l'Eixample (Barcelona)	145
55	Espai d'interès natural de la Torre Negra (Sant Cugat del Vallès)	147
56	Estació d'esquí de Baqueira-Beret i plans urbanístics als entorns	149
57	Estació d'esquí i urbanització de Port del Comte	152
58	Estacions d'esquí d'Espot, Port Ainé i Tavascan (Pallars Sobirà)	154
59	Ferrocarril d'Alta Velocitat. Introducció	156
60	Ferrocarril d'Alta Velocitat. Camp de Tarragona	163
61	Ferrocarril d'Alta Velocitat. Baix Llobregat i aeroport del Prat	166
62	Ferrocarril d'Alta Velocitat. Barcelonès	168
63	Ferrocarril d'Alta Velocitat. Vallès	172
64	Ferrocarril d'Alta Velocitat. Selva, Gironès i Pla de l'Estany	174
65	Ferrocarril d'Alta Velocitat. Alt Empordà	177
66	Ferrocarril de rodalies	181
67	Ferrocarril de rodalies. Metro del Vallès (Sabadell)	186
68	Ferrocarril de rodalies. Metro del Vallès (Terrassa)	189
69	Ferrocarril Figueres-Portbou. Variant de Figueres	191
70	Ferrocarril Llobregat-Anoia	194
71	Ferrocarril transversal de Catalunya i Ferrocarril Lleida-Manresa	197
72	Gestió de l'aigua termal a Caldes de Malavella	199
73	Gestió del riu la Tordera. Millora ambiental	201
74	Habitatge	203
75	Incendi forestal a Pradell de la Teixeta i la Torre de Fontaubella	206
76	Línia elèctrica de molt alta tensió Sentmenat-Bescanó-Baixàs	207

77	Llei de millora d'urbanitzacions amb dèficits urbanístics	213	121	Pla de ports de Catalunya	311
78	Llei del dret a l'habitatge	214	122	Pla director territorial de la Garrotxa	313
79	Llei del sòl	216	123	Pla director urbanístic de la Cerdanya	314
80	Magatzem temporal de residus nuclears a les Terres de l'Ebre	217	124	Pla director urbanístic de la Conca d'Òdena	316
81	Mesquita de Lleida	219	125	Pla director urbanístic de l'àrea urbana de Figueres	320
82	Metro. Línia 9	221	126	Pla director urbanístic de les colònies del Llobregat	322
83	Millora urbana de Collblanc i la Torrassa (l'Hospitalet de Llobregat)	223	127	Pla director urbanístic del Pallars Sobirà	325
84	Millora urbana de la Barceloneta (Barcelona)	227	128	Pla director urbanístic del Pla de l'Estany	328
85	Millora urbana de la Bordeta (Barcelona)	230	129	Pla director urbanístic del sistema urbà de Girona	330
86	Millora urbana de la Clota (Barcelona)	232	130	Pla d'ordenació urbanística plurimunicipal de la vall de Ribes	332
87	Millora urbana de la Mina (Sant Adrià de Besòs)	234	131	Pla d'usos de la muntanya de Montjuïc (Barcelona)	334
88	Millora urbana de la Part Alta de Tarragona	237	132	Pla territorial parcial de les Comarques Centrals	338
89	Millora urbana de la plaça de les Glòries (Barcelona)	239	133	Pla territorial parcial de Ponent-Terres de Lleida	340
90	Millora urbana de l'Espirall (Vilafranca del Penedès)	242	134	Pla territorial parcial del Camp de Tarragona	343
91	Millora urbana de Torre Baró (Barcelona)	243	135	Pla urbanístic de la Ciutat Esportiva de la UE Lleida (Torre-serona)	346
92	Millora urbana del barri antic de Lleida	245	136	Pla urbanístic de la Ferreria (la Batllòria, Sant Celoni)	348
93	Millora urbana del barri antic de Valls	248	137	Pla urbanístic de les Comes (Cambrils)	350
94	Millora urbana del Coll (Barcelona)	250	138	Pla urbanístic de Terres Cavades (Tarragona)	351
95	Millora urbana del nucli antic de Montblanc	252	139	Pla urbanístic del Centre Direccional de Cerdanyola del Vallès	353
96	Millora urbana del nucli antic de Vilanova i la Geltrú	254	140	Pla urbanístic del Torrental (Calldetenes)	355
97	<i>Mobbing</i> rural a les comarques gironines	257	141	Pla urbanístic dels Muntanyans (Torredembarra)	357
98	Ordenança de circulació de vianants i bicicletes de Barcelona	258	142	Pla urbanístic el Graell (Vic)	359
99	Ordenança de civisme de Badalona	260	143	Pla urbanístic Porta de Barcelona-CAUFEC (Esplugues de Llobregat)	361
100	Organització territorial. Debat sobre el model i la divisió territorial	262	144	Plans urbanístics de Calafell	364
101	Organització territorial. Vegueria de l'Alt Ter	264	145	Plans urbanístics de Figueres	366
102	Organització territorial. Vegueria del Penedès	266	146	Planta de compostatge de Puigverd d'Agramunt	369
103	Pacte nacional per a l'habitatge	269	147	Planta de tractament de residus Ecoparc 4 (els Hostalets de Pierola)	371
104	Parc Agrari de Sabadell	276	148	Plataforma logística de l'Alt Camp (Valls i el Pla de Santa Maria)	373
105	Parc de Collserola	278	149	Platges de Barcelona. Regeneració	375
106	Parc de la Serralada de Marina	280	150	Polígon industrial de Collbató-les Ginesteres II	376
107	Parc Nacional d'Aiguestortes i Estany de Sant Maurici. Ampliació	282	151	Polígon industrial d'Olvan-les Ferreres	378
108	Parc Natural de les Terres del Gaià. Projecte	284	152	Polígon industrial les Canals II (Lleida)	379
109	Parc Natural de la Muntanya de Montserrat. Ampliació	286	153	Port de Barcelona	381
110	Parc Natural de Sant Llorenç del Munt i l'Obac	289	154	Port de Blanes	384
111	Parc Natural del Montseny. Pla especial de protecció	291	155	Port de l'Ampolla	385
112	Parc Tecnològic de la Catalunya Central (Manresa i Sant Fruitós de Bages)	293	156	Port de Palamós	387
113	Parc Tecnològic del Camp (Reus)	295	157	Port de Sant Carles de la Ràpita	389
114	Parcs solars	297	158	Port de Tarragona	391
115	Passeig marítim de la Platja Llarga de Tarragona	299	159	Port del cap de Salou	393
116	Pavelló esportiu a la Devesa (Girona)	301	160	POUM d'Alcarràs	394
117	Per una nova cultura del territori? Mobilitzacions i conflictes territorials	303	161	POUM d'Amposta	396
118	Pla d'actuació per a millorar la qualitat de l'aire a l'àrea metropolitana de Barcelona	304	162	POUM de Bàscara	398
119	Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya	306	163	POUM de Castelló d'Empúries	400
120	Pla de dinamització turística de les Terres de l'Ebre	309	164	POUM de Deltebre	401
			165	POUM de Falset	403
			166	POUM de Lloret de Mar	405

167	POUM de Mollerussa	406
168	POUM de Palamós	408
169	POUM de Roses	410
170	POUM de Rupia	412
171	POUM de Sant Andreu de Llavaneres	414
172	POUM de Sant Salvador de Guardiola	416
173	POUM de Santa Cristina d'Aro	418
174	POUM de Solsona	420
175	POUM de Tarragona	423
176	POUM de Vilaller	426
177	Programa de barris i àrees urbanes d'atenció especial	428
178	Projecte de llei sobre els centres de culte religiós	432
179	Sequera	433
180	Tramvia del Besòs	437
181	Tramvia del Camp de Tarragona	439
182	Transformació urbana de Can Fàbregas (Mataró)	441
183	Transformació urbana de Can Globus (Arenys de Munt)	443
184	Transformació urbana de Can Zam (Santa Coloma de Gramenet)	445
185	Transformació urbana de Fecsa i Caserna (Sant Boi de Llobregat)	447
186	Transformació urbana de la carretera del Mig (l'Hospitalet de Llobregat)	449
187	Transformació urbana de la caserna de la Guàrdia Civil (Sabadell)	450
188	Transformació urbana de la ciutat esportiva del RCD Espanyol (Sant Adrià de Besòs)	452
189	Transformació urbana de la ciutat esportiva del RCD Espanyol (Cornellà de Llobregat)	454
190	Transformació urbana de la Gran Via (l'Hospitalet de Llobregat)	456
191	Transformació urbana de la Zona Fòrum (Barcelona)	458
192	Transformació urbana de l'illa Fradera (Badalona)	460
193	Transformació urbana de Poblenou i 22@ (Barcelona)	462
194	Transformació urbana de Sant Andreu-Sagrera (Barcelona)	464
195	Transformació urbana del barri de les Adoberies (Vic)	466
196	Transformació urbana del Bon Pastor (Barcelona)	468
197	Transformació urbana del Fortí de la Reina (Tarragona)	470
198	Transformació urbana del Gorg (Badalona)	472
199	Transformació urbana dels entorns del Camp Nou (Barcelona)	474
200	Xarxa de Custòdia del Territori. V Reunió	476

ARTICLES D'OPINIÓ

La cultura del no i l'apagada de Barcelona	26
<i>Ecologistes de Catalunya</i>	
L'aeroport del Prat com a metàfora	37
<i>Antón Costas</i>	
La variant de la Bisbal	89
<i>Joaquim Nadal</i>	
Flandes, model logístic	102
<i>Ramon Tremosa</i>	
Qui és el culpable?	133
<i>Joan Subirats</i>	
Bo, bonic i car, molt car	159
<i>Germà Bel</i>	
Silencis sorollosos i omissions sospitoses	161
<i>Jordi Borja</i>	
Mala gestió de la xarxa de trens a Catalunya: Es l'hora d'assumir les responsabilitats	185
<i>Lluís Carrasco</i>	
Soterrament de la MAT. Precedents	211
<i>Joan Vila</i>	
Ara, l'àmbit de planificació. Demà la vegueria del Penedès	268
<i>Fèlix Simon</i>	
El Pacte Nacional per a l'Habitatge, un pas fonamental en l'objectiu d'avançar en les polítiques d'habitatge	271
<i>Carme Trilla</i>	
Malmetre el consens	273
<i>Carles Sala</i>	
Montjuïc: l'acròpolis parcel·lada	336
<i>Josep Maria Montaner</i>	
L'aigua promesa	435
<i>José Luis Gallego</i>	

ÍNDEXS ALFABÈTICS

Índex de topònims	481
Índex d'antropònims	487
Índex d'institucions i associacions	492
Índex d'acrònims	502
Índex de mitjans de comunicació	506

ÍNDEX ACUMULATIU

	507
Agraïments	523

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 de nou l'Anuari Territorial de Catalunya. L'objectiu principal d'aquesta publicació és aprofundir en el coneixement de les transformacions, dels projectes i dels conflictes territorials que han tingut lloc a Catalunya al llarg de l'any. D'aquesta manera es pretén proporcionar informació de fàcil accés sobre l'evolució del territori que pugui ser d'utilitat pels estudiosos del tema, pels professionals, pels decisors públics i també per a la ciutadania.

El projecte –gestat, redactat i editat per la Societat Catalana d'Ordenació del Territori– és possible gràcies a l'existència d'un conveni de col·laboració entre la Diputació de Barcelona, l'Institut d'Estudis Catalans i els Departaments de Política Territorial i Obres Públiques, el de Relacions Institucionals i Participació, el de Medi Ambient i Habitatge i el de Governació i Administracions Públiques de la Generalitat. A tots ells volem agrair la seva col·laboració.

Amb aquest ja són cinc els anuals territorials editats per l'SCOT, amb la qual cosa ja comença a ser possible fer-ne una lectura temporal, analitzant com evolucionen les principals problemàtiques territorials amb el pas dels anys. Amb l'objectiu d'avançar en aquesta direcció l'edició d'enguany presenta com a novetat un índex acumulatiu amb els 925 articles que han aparegut entre el 2003 i el 2007, classificats en grans àmbits temàtics i cercant la continuïtat –directa o indirecta– en els temes. També us recordem que l'Anuari disposa d'una pàgina web (www.aterritorial.org) que permet consultar cada un dels temes tractats any a any, de manera evolutiva al llarg del temps i a partir de la seva localització en el territori.

Amb l'Anuari 2007 s'ha consolidat un equip estable de professionals en la direcció, coordinació i edició que ja estan treballant en l'Anuari 2008 i també un equip ampli de redactors, tots ells professionals provinents de diferents disciplines vinculades al territori. A tots ells volem agrair la seva dedicació i rigurositat en l'anàlisi dels temes.

Setembre de 2008

Introducció

L'“ANUARI”, UN ELEMENT DE FUTUR. UNA CLARA TRAJECTÒRIA EN UN CONTEXT SINGULAR

Josep Maria Llop i Torné¹

Fer una presentació de la trajectòria de l'*Anuari* és mirar el passat pensant en el futur. I en mirar els anuaris del 2003, del 2004, del 2005 i del 2006, he vist que per pensar en futur calia situar-los en el context del país. I que a més a més jo necessitava mirar-los amb una perspectiva personal per a definir-ne la trajectòria. Perquè sense context i sense trajectòria els anuaris –que en la presentació de l'*Anuari* de l'any 2006 en Néstor Cabañas el va definir com una “eina de futur”– perden sentit. I perquè es una important eina de l'SCOT² per a “fer país”. Una eina que informa de les transformacions i dels processos urbanístics i territorials, i de com la cultura cívica els dóna resposta. Any rere any, des del 2003 fins al 2006, han anat apareixent, i ara tenim el del 2007. És una continuïtat que ara ens ofereix una perspectiva. Així, doncs, context i trajectòria són les claus d'una interpretació personal.

Efectivament, en mirar la trajectòria dels anuaris, he observat que comprenen els anys en què jo, un arquitecte urbanista dedicat plenament al món de l'urbanisme públic local, he estat fora del circuit professional, en què m'he dedicat al que jo anomeno “el meu servei social”: la política o més ben dit, l'administració local. Aquesta posició personal em distancia de les visions més tècniques del període, però alhora em permet disposar ara d'una mirada més ampla. Considero que definir la trajectòria dels anuaris és bàsic. Però tenint en compte que la seva trajectòria s'ha produït en un context especial, cal tenir en compte les característiques del context per veure'n bé aquesta trajectòria.

ELS ANUARIS I EL CONTEXT

No hem d'oblidar que el context de les transformacions del model urbà i territorial del país al llarg d'aquests darrers quatre anys ha estat molt singular. Concretant, doncs, el context és el següent:

- El *boom* del sector de la construcció i l'habitatge experimentat des de final dels noranta i impulsat per uns tipus baixos dels crèdits hipotecaris, juntament amb un fort creixement demogràfic generen una forta pressió sobre el territori. A més a més es registren els impactes derivats de les noves formes de mobilitat i de pautes de vida i de consum que després comentaré més àmpliament.

- L'enfortiment del discurs sobre la Nova cultura del territori, aparegut també a final de la dècada dels noranta, que se centra en una planificació i una gestió prudent dels recursos naturals, en una valoració positiva de la participació ciutadana a favor de la cohesió social i, en definitiva, aboga per un major respecte pels valors del territori impulsat des de l'àmbit acadèmic, professional i ciutadà.

A partir del 2003 les dues realitats xoquen, atès que s'accelera el *boom* immobiliari i la construcció i es registra també un notable impuls demogràfic derivat en gran mesura dels impactes immigratoris.

Vull matisar a això que, si més no en part, el nou Govern de la Generalitat assumeix clarament el discurs de la Nova cultura del territori per mitjà de l'adopció de polítiques territorials i ambientals de resposta concretes.

És a dir, el discurs de canvi cultural respecte al territori, de nous plantejaments i principis xoca, no només, amb la inèrcia dels processos heretats i les resistències al canvi, sinó també amb un context econòmic i social que en dificulta la visualització. Assistim, doncs, a un creixement demogràfic molt fort que s'acompanya del *boom* immobiliari, el qual es materialitza sobre la base del planejament urbanístic ¿val a dir, de bon nivell? a escala municipal o local dels anys vuitanta i noranta que encara es fa sense el marc territorial i/o l'aprovació d'instruments de planejament supralocal. Es tracta d'un planejament que en general ja preveia el sòl urbanitzable suficient per encabir el creixement urbanístic però amb déficits i problemàtiques importants: creixement en nuclis petits arreu, creixement poc dens especialment en l'entorn metropolità, manca de previsions supramunicipals, afectació d'àrees sensibles, poques àrees industrials de parcel·la gran, manca de reserves de zones logístiques...

Però el context encara és més complex, atès que es registraran forts processos i fenòmens visibles en combinació amb altres que podem titllar d'invisibles.

En el primer cas, em refereixo a l'explosió o *boom* immobiliari, que els mitjans de comunicació confonen, en una deformació lingüística i conceptual, amb l'expansió urba-

nística. Però són dues coses diferents. Aquesta “explosió”, com hem dit, és bàsicament fruit d’unes condicions financeres òptimes ?si bé hi ha altres raons que ara no esmento?, que han suposat els tipus d’interès més baixos de la nostra història recent. En una dècada han passat d’estar per sobre del 10% a sota el 4%. A més a més, cal tenir present la gran quantitat de diners que els bancs i en especial les caixes d’estalvi han destinat al finançament directe de les promotores, les immobiliàries i les constructors a tot l’estat. Així, doncs, tenim una situació financera singular que ha impulsat no solament la demanda, sinó també, i d’una manera molt especial l’oferta d’un sector econòmic bàsic en la configuració de la societat occidental, de consum i capitalista, en què vivim.

Parlem, doncs, d’una situació extraordinària del sector immobiliari, lligada al model de consum i al sector financer. Però també d’una composició complexa i molt més ampla de la demanda que en altres països europeus. El nostre petit país està immers en el context europeu i alhora subjecte a les condicions específiques del model espanyol, que podríem descriure com la suma de diverses demandes: d’una banda, la demanda per part de joves i de parelles que per primera vegada entren en el mercat de l’habitatge com a conseqüència de la nova necessitat d’emancipació que tenen, i que representen un sector de població, fruit del *boom* demogràfic dels anys setanta i vuitanta del segle passat, molt nodrit. De l’altra, però, també hem de tenir present les noves transformacions socials de la població, que donen peu a la divisió de les famílies amb formes de vida més individuals o unipersonals, i també a un sector nou que recull l’impacte de l’envelliment de la població.

A tot això, se suma un altre factor de pes: la demanda immobiliària derivada del turisme i de la immigració. Recordem que la península Ibèrica és una de les destinacions preferides dels turistes europeus, i això incrementa també la demanda d’habitatges estacionals per a europeus i individus d’altres nacionalitats. Indubtablement, l’impacte dels casi 60 milions de visitants per any són una demanda recurrent que determina les altres demandes, més locals, que acabem de comentar. Aquest ampli conjunt de vectors o segments de demandes que se sumen constitueix el que jo denomino “explosió immobiliària”.

Un altre element decisiu en tot aquest complex context que estic mirant de dibuixar són les relacions d’aquesta explosió immobiliària amb els dos factors col·laterals següents.

En primer lloc, el paper i l’actuació de les grans empreses del sector que s’han dedicat a concentrar promocions i en especial ?i aquest és un dels altres temes clau? a comprar solars, parcel·les, terrenys rurals i sòl de reserva, amb una doble finalitat: poder continuar realitzant les activitats de promoció immobiliària i assolir una valoració més elevada i més forta dels seus actius en la corresponent cotització en borsa.

Però, a part d’això, aquesta concentració immobiliària inclou una dimensió addicional: la participació d’aquestes mateixes empreses en altres sectors clau de l’economia, més globals, com ara el sector de les empreses de serveis

públics (la neteja i la gestió dels residus, la jardineria urbana, les xarxes de serveis públics, entre altres) i també, per descomptat, el sector de les telecomunicacions. Tot plegat lliga l’economia del país a l’esdevenir de les grans empreses que concentren els crèdits i els recursos en la seva producció d’immobles, per a aquesta mateixa producció particular i també en els serveis que presten. Si a més a més aquestes activitats, per la seva vinculació amb l’administració municipal, recullen una part dels pressupostos locals ?que, val a dir, elles mateixes generen, també?, la seva posició estructural és determinant.

Ara que ja estem vivint de ple el canvi del cicle expansiu, l’aturada o l’esclat de la bombolla immobiliària, com vulgueu dir-ne, hem començat a entreveure els efectes de la crisi més global en algunes d’aquestes empreses, i som conscients alhora del grau de concentració de diners i d’activitats que ha generat l’explosió immobiliària i també la dimensió que ha assolit. Evidentment, també ens adonem dels efectes perversos que ha suposat en forma de corrupció política i administrativa en determinats municipis, i fins i tot en tenim exemples públics que hem conegut com a conseqüència d’algunes actuacions de la justícia.

Tot plegat ens fa mirar de cara els efectes que les fallides de les empreses del sector generaran en l’economia i els impactes que comportaran per al conjunt d’empreses pertanyents als sectors complementaris de la construcció i de la promoció. Sens dubte, els efectes tindran una dimensió encara més forta per la concentració esmentada.

I en segon lloc, el creixement d’una consciència global de respecte pel planeta per part de la nostra societat. Ja es comença a entreveure que la crisi no es viu només a Occident, sinó que en l’escenari mundial ja hi estan presents els països emergents i també els altres, els països d’on vénen moltes de les persones que poblen els nostres carrers, que viuen la immigració com l’ambaixada de la seva situació de crisi més profunda. Aquesta consciència més global projecta la mirada de les persones que mostren més sensibilitat a les respostes locals a temes d’abast global i, consegüentment, modifica el context. Els debats i les plataformes de resposta als acords derivats de les necessitats de noves infraestructures de mobilitat o trànsit, de transport o producció energètica també són molt actuals, i per això entren a l’*Anuari* de manera clara i directa. La denominada cultura de l’“aquí no”, que hi ha gent que mira de dur fins a l’“aquí millor”, es combina amb prou naturalitat amb un altre factor derivat de l’explosió immobiliària, la crisi ambiental, per bé que no en sigui un efecte directe ni únic sinó determinat per altres factors que abordarem més endavant i que a més a més s’han confós amb l’urbanisme en una metonímia errònia.

Seguint amb la idea que no tot és fruit directe i únic de l’explosió immobiliària ?amb els dos vectors més visibles del context que ja hem exposat, l’explosió del sector immobiliari i/o de la construcció i la concentració dels interessos empresarials, també molt lligats a la despesa i als recursos locals dels municipis?, hi ha altres elements que defineixen el context, menys visibles o gairebé invisibles. Penso, en primer lloc, en el fort increment del consum d’energia que genera l’ús generalitzat dels aires condicionats

i d'artefactes consumidors d'energia en moltes activitats humanes, i tot això relacionat amb l'augment dels preus i dels costos del petroli. I en segon lloc, també és invisible el fort increment de la mobilitat. Mireu les dades de la recent Enquesta de mobilitat quotidiana (EMQ), d'àmbit estatal, feta per l'IERMB. En certa manera, aquest increment de la mobilitat està lligat a formes més "flexibles" o menys permanents dels contractes de treball laboral i a feines més precàries, sobretot entre els joves. Dos factors menys visibles que les formes de transformació i ocupació del territori i que l'expansió constructora, però també amb impactes sobre l'espai de la vida humana, sobre el planeta i per descomptat sobre el nostre petit país.

Això ens fa pensar que els efectes derivats de la demanda de més energia que genera el model de consum occidental actual, i/o les noves formes de mobilitat, per bé que es veuen en les expressions derivades de la construcció o de la gestió de les infraestructures, no tenen l'impacte visual que tenen els altres. I això es perillós en el moment de parlar i definir un context, atès que els efectes menys visibles dels dos factors esmentats, energia i mobilitat, no entren en l'ideari de les respostes que s'administren des del govern i/o des de les entitats i/o des de la societat. Poso com a exemple l'impacte dels forts increments de la mobilitat per avió derivat de les companyies denominades de baix cost, vistes com un element positiu en l'ideari social, encara que suposi no sols una mobilitat directa, sinó la posada en actiu de territoris intermedis i de nous fluxos derivats de la primera mobilitat. Sigui com sigui, en el debat social aquesta actitud mai no té una resposta negativa. I a més a més encara és menys visible, i en conseqüència no es valora, l'aportació de recursos públics que aquest tipus de companyies necessiten per a funcionar. Parlant d'això, gairebé som en el camp de les coses invisibles.

I ara permeteu-me resumir aquesta introducció perquè quedi clara. L'*Anuari* és una eina de mirada global als processos urbans i territorials de Catalunya que s'ha de llegir en un context singular: l'explosió del sector immobiliari, de la construcció i de la promoció, que ha portat a definir l'urbanisme només com una eina instrumental, i que per tant ha fet que el patrimoni polític i tècnic de l'urbanisme municipal, com a font de les polítiques de progrés i de millora de la qualitat de vida dels anys setanta, en el moment de la transició democràtica, i dels vuitanta i noranta hi surti perdent. Aquesta, però, és tota una altra reflexió. Tornem al fil principal: la definició del context. A més a més de l'explosió immobiliària, l'*Anuari* ens aporta una mirada més planetària i més ambiental, molt més conscient de la importància del medi de cara a les generacions futures. I també ens permet conèixer uns impactes de l'increment de demanda d'energia i d'una mobilitat més alta menys visibles. L'*Anuari* està emmarcat en un context urbà i territorial molt singular.

EL CONTEXT I ELS EFECTES

El context i els efectes derivats donen el marc territorial i urbanístic singular següent:

Primer. Una correlació falsa i equívoca de la transformació urbanística i de l'explosió immobiliària, que provoca polítiques disminuïdes i que en conseqüència redueix la impor-

tància de l'habitatge com a bé social i el limita a un producte, amb valor econòmic però amb molt menys valor d'ús. Això, a més a més, devalua el sector de la construcció a la forma més especulativa, per bé que aquest és un sector d'àmplia repercussió en les activitats derivades de la construcció, especialment la residencial, com ara les del mobiliari de la casa, les diverses empreses d'instal·lacions tècniques (els ascensors, la climatització, les telecomunicacions, i altres) i també el conjunt dels sectors de serveis a l'habitatge. Dues reduccions, urbanisme com a immobiliari i construcció com a especulació, que poden fer minvar la capacitat d'enfocar correctament les polítiques alternatives del territori, i en especial, de l'espai dominant fruit de la urbanització, que representen les ciutats i els espais urbans. Les ciutats i la societat necessiten un més bon urbanisme i un més bon habitatge. I segons el meu punt de vista aquesta doble temàtica no ha rebut l'atenció bàsica que es mereix. A aquest abandó no sols ha tingut responsabilitat la política de país, la general i la dels polítics locals, sinó també les entitats, els intel·lectuals i els professionals de la ciutat. I fruit d'aquest silenci sobre les propostes de qualitat que es fan en plans i processos de gestió urbana, es deriva la pèrdua d'una de les eines de resposta directa a la crisi més significativa, atès que la dimensió espacial dels efectes directes de la urbanització és sobretot urbana. Els espais territorials més actius són els urbans i és on es noten els efectes positius d'un urbanisme més social, amb més interès per l'hàbitat i també més sostenible, on la reducció de la mobilitat i el consum d'energia són necessaris. Les eines del traçat, la normativa, l'estructura i la forma urbana són les claus del tema. Catalunya no pot abandonar la idea de fer un urbanisme de més qualitat.

Segon. La necessària relació entre aquest *boom* del sector de la construcció i l'habitatge, des de final dels noranta, i el molt recent i fort creixement demogràfic derivat d'un petit repunt de natalitat, però sobretot de la immigració dels individus procedents dels països més pobres cap a Europa. En aquests fluxos Catalunya és al camí. I també la relació amb els factors de context que abans he descrit amb més detall, com els vectors de demanda, o les fonts de diners financers fàcils que han actuat com un vector també complementari de l'increment de la demanda i del *boom* esmentat. Però crec que s'ha de ser prudent i que cal dir que l'impacte sobre la demanda dels immigrants no ha estat determinant en l'expansió o explosió del sector, perquè la forta pressió sobre el territori, les ciutats i els espais urbans també és fruit dels altres vectors invisibles que he comentat abans en parlar del context: increments de la mobilitat i del consum d'energia amb efectes que no són urbans i que es traslladen al territori, on el control de les actuacions es menys local i és compartit amb les comissions territorials de la Generalitat de Catalunya. Les activitats i les construccions situades a l'espai rural del país tenen impactes de la mobilitat molt més directes.

Tercer. Des de final dels anys noranta hem vist, i això es reflexa molt bé a l'*Anuari*, l'enfortiment del discurs sobre una nova cultura del territori pensada a partir d'una gestió més prudent dels recursos i dels valors del territori, basats en la gestió del paisatge i del medi ambient, i a favor de una idea de cohesió social i de participació ciutadana. Aquest ideari ha estat molt ben assumit pels àmbits acadèmic i ciutadà i ha format una de les columnes bàsiques de les

idees i de les pautes de govern de Generalitat de Catalunya. I vull afegir aquí que tenim un marc legislatiu i de polítiques públiques que cal descriure per donar la dimensió plena del que ara confirmem. Des de la Llei de mobilitat del 2002, passant per les lleis de barris i del paisatge, fins a la reforma i nova formulació de la Llei d'urbanisme acabada el 2005, tot plegat estableix el marc en què es desenvolupen les accions de la política territorial recent a Catalunya.

LA TRAJECTÒRIA DE L'“ANUARI”

En aquest context, dins del marc comentat, la trajectòria de l'*Anuari* posa en relleu determinats processos: la pèrdua de valor de l'urbanisme municipal com una eina principal de resposta als factors explosius de la conjuntura i la posada en actiu dels elements derivats de la nova cultura del territori. Malgrat tot crec que aquests no es poden entendre fora del marc i sense les eines dels anys noranta. És a dir, sense plans municipals generalitzats i sense una gestió local estable -amb ciutats i pobles amb els dèficits bàsics resolts- els efectes de l'explosió haurien estat uns altres.

La relació directa entre el discurs de la nova cultura del territori i els efectes del *boom* immobiliari i demogràfic no hauria estat possible. A més a més cal recordar que la implicació pressupostària més forta del Govern ha estat en l'escenari urbà. Em refereixo a la Llei de barris, derivada de la cultura europea d'intervenció en barris sensibles, derivada dels programes URBAN. Aquest important esforç del Govern, ja subratllat, ha estat menor en els àmbits de la política de gestió i millora del paisatge i de planejament territorial, camps però que tenen un alt valor acadèmic i professional perquè obren escenaris de noves eines de proposta i de política.

Els trets més detallats de la trajectòria de l'*Anuari* que ara voldria descriure són els quatre següents:

1. El Programa de planejament territorial ha anat per darrere del creixement territorial i urbanístic i per tant ha tingut poca capacitat d'incidir en el curt termini. Els plans territorials parcials (PTP) i els plans directores territorials (PDT) marquen línies de futur, seguint el document marc dels quinze criteris de planejament territorial: creixement nodal, densitats més elevades, racionalització dels polígons industrials, etc., però difícilment poden modificar els planejaments locals incongruents. Únicament els plans directores urbanístics (PDU) han pogut oferir respostes més directes, per canviar aspectes concrets, però no generalitzables a tot el territori. Posem com a exemples el PDU del sistema costaner per a salvar espais amenaçats a la costa, el PDU del Pallars Sobirà i el PDU de la Cerdanya per a desclassificar sòls sobredimensionats durant els anys vuitanta, els PDU de les àrees residencials estratègiques per a crear més sòl protegit o diversos PDU per a crear sòl industrial supramunicipal. D'aquesta manera el Programa de planejament territorial ha aconseguit orientar parcialment la dinàmica de creixement tot i que, potser, si no hi hagués hagut un creixement tan fort s'hauria pogut reconduir millor. Però, això sí, crea un marc per a la millora territorial a mitjà termini que és del tot positiu i que ha de permetre fer un urbanisme local millor.

2. Les propostes de noves infraestructures són un altre tema del qual podem dir que, en certa manera, també s'ha assistit a dues dinàmiques:

-Quant a la concreció sobre el territori, s'ha intentat cercar un equilibri entre la realització i la protecció del medi ambient i el paisatge. Posem els exemples del túnel de Bracons i els estudis i noves propostes per al Quart cinturó.

-Quant a l'elaboració de diversos plans sectorials (com per exemple: aeroports, ports, carreteres...) intentant -almenys *a priori*- solucions a llarg termini més funcionals, integradores i sostenibles.

3. Les plataformes en defensa del territori, i altres respostes de la societat, també estan dins el marc i la trajectòria dels anuals. Pel que fa a les plataformes i moviments en defensa del territori, s'observa una clara evolució des de les reivindicacions puntuals de defensa d'espais naturals concrets i específics cap a moviments més complexos, on apareixen altres premisses: identitat local, benestar, qualitat de vida, salut, desequilibris territorials, preservació de nuclis rurals. Moltes d'aquestes plataformes ja no estan liderades per biòlegs, ecòlegs, ambientòlegs, etc., atès que ara ja s'hi impliquen persones de diversos nivells socials i professionals. En certa manera s'han desterritorialitzat. El territori no és un fi en si mateix, sinó que la seva destrucció / modificació perjudica el benestar i la qualitat de vida i la imatge del lloc i la seva capacitat d'atracció. L'altra cara de la moneda és la competència entre territoris per a atraure bones localitzacions o, alternativament, per a foragitar males localitzacions. En són clars exemples les entitats contra el CIM del Penedès, contra el PDU de la Conca d'Òdena, contra el model d'implantació eòlica, contra centres penitenciaris, contra abocadors, etc. Això dificulta la recerca de solucions en aparèixer aspectes molt diversos, però respon als múltiples valors (sovint contraposats) que genera el territori i que cal equilibrar. Podem dir que cal passar de l'“aquí no” a l'“aquí millor”.

4. Els conflictes territorials més permanents són un altre element del marc de l'*Anuari*. Del 2003 al 2007 s'han resolt conflictes territorials i s'han salvat espais concrets (especialment a la primera línia de la costa) o s'han buscat solucions pactades, però la conflictivitat territorial no ha disminuït. L'Administració i també la societat no han pogut o no han tingut la voluntat ni prou força per a contenir la pressió sobre el territori derivada del *boom* demogràfic i immobiliari. Els conflictes s'han estès ja no en espais naturals emblemàtics (majoritàriament salvats), sinó especialment en àrees humanitzades on encara és manté, però, un fort vincle amb el medi natural i la societat i on es fa més latent el conflicte entre les necessitats de creixement i la preservació dels valors del territori. Citem tres àmbits concrets:

- Àrees periurbanes
- Àrees properes a espais d'interès natural o paisatgístic
- Àrees rurals lligades als corredors de noves infraestructures.

Des de l'Administració s'ha percebut una voluntat de resoldre els conflictes, buscant separar la discussió sobre els valors, els objectius i els criteris de les polítiques (majoritàriament acceptats per tothom ja que és un debat generalista allunyat d'interessos particulars) de la discussió sobre les actuacions, a fi de convertir els criteris bàsics en ubicacions concretes. Això ha tingut un cert èxit i ha fet disminuir la conflictivitat en casos com el Pla director de l'Empordà o el Pla d'equipaments penitenciaris, i ara sembla que es vol fer el mateix amb el Mapa eòlic de Catalunya. En general, les solucions que en resulten són més acceptades, perquè parteixen d'una planificació global que garanteix una ordenació millor (en definitiva ara és possible respondre a la pregunta "per què aquí") i això genera un debat més ric i assossegat.

CONCLUSIONS PERSONALS

Considerant que a partir del 2008 vivim en un context de crisis immobiliària i de desacceleració econòmica de molts altres sectors, caldrà veure l'eficàcia del Programa de planejament territorial (PTP) per a reorientar la planificació territorial cap als objectius marcats. La política d'habitatge també és en la base de les opcions de cohesió social i de millora dels barris. I en aquest sentit el sector de construcció d'habitatge social és clau, davant dels processos de concentració i especulació que es deriven dels mercats immobiliaris expansius. No obstant això, amb un programa de planejament territorial en marxa, de molta qualitat tècnica, ara cal retrobar l'eina de l'urbanisme local, de base social, com a eina de gestió i promoció de la millora de les condicions de vida urbana i territorial a Catalunya. En aquest sentit, cal afirmar que els avenços i les aportacions

de totes les disciplines professionals que enriqueixen la qualitat del país, en les dimensions ambientals, infraestructurals, biològiques i altres professions de la ciutat i el territori no solament són imprescindibles sinó que han representat avenços de molt alt nivell, com es reflecteix als anuaris, als estudis, als plans i, en definitiva, en la gestió del país.

Hem de tenir present, també, que la nova cultura del territori no es pot oferir solament des de la política pública. Representa un repte per a la política institucional, atès que s'han de pensar espais de concertació, a fi que la relació entre les plataformes i les administracions no generi únicament la cultura del no i perquè avanci pels camins de l'"aquí millor". De fet, són uns camins que ja estan oberts per les mateixes iniciatives reivindicatives. Alhora, però, ha de suposar una transformació de la política més oberta a la societat, menys tancada en debats partidistes. La política territorial i de govern local del país ha de ser una política oberta als usuaris i residents, una política en què la creativitat sigui no sols fruit de la política que proposa i parla, sinó també de la política que escolta i dialoga, que en definitiva fa viable la creativitat ciutadana i social. La política catalana no ha d'absorbir l'administració. Estic pensant i parlant d'una Catalunya amb més sobirania dels ciutadans i residents.

L'*Anuari* és un element que dona fe del passat i que aporta molta llum al futur, atès que ens posa en evidència els trets dels debats i processos territorials, i, com a conseqüència, ens il·lumina els camins que hem de seguir per a fer millorar el país. Benvinguts els anuaris del passat per al futur.

1 Josep Maria Llop és arquitecte i urbanista i vicepresident de la Societat Catalana d'Ordenació del Territori.

2 L'*Anuari Territorial de Catalunya 2007* és el fruit de l'equip de l'SCOT, ben coordinat per l'Àlex Tarroja, la Margarita Castañer i format per Marcela Balliano, Néstor Cabañas, Moisès Jordi i Montse Mercadé, amb el suport bàsic del conjunt de persones que han redactat els articles i que han fet els treballs d'edició. Sense la seva aportació i les seves opinions no hauria pogut fer aquesta presentació i per això vull expressar-los el meu més sincer agraïment. Tanmateix, vull aclarir que a tots ells els separo de les opinions i conclusions que aportó, que, òbviament, tenen un caràcter personal.

200
TRANSFORMA-
CIONS I
PROJECTES
TERRITORIALS

2007

BREUS NOTES METODOLÒGIQUES

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

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

Igual que en l'anterior edició, s'intercalen articles d'opinió amb articles de l'anuari, vinculant-los directament amb els temes de l'anuari; els primers escrits en el to més neutre possible, els segons partint des de la pròpia opinió de l'articulista.

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

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

Les entrades es presenten per ordre alfabètic, a la manera dels diccionaris enciclopèdics, amb algunes excepcions en favor de la legibilitat. Els títols però estan pensats per ajudar a que l'estructura final tingui una certa coherència i tenen dues parts: la primera introdueix el tipus de projecte o transformació -abocador, aeroport, carretera, pla urbanístic etc.-, la segona el topònim del lloc on es situa el projecte -Collcardús, Tarragona,

les Garrigues-. Amb aquest criteri, els temes similars apareixerien seguits, però sense formar compartiments estancs. Ha estat necessari establir descriptors generals i per exemple es troba 'pla urbanístic' per a les transformacions d'espais oberts, i 'transformació urbana' i 'millora urbana' per a les transformacions de teixits urbans consolidats, tractant de distingir entre les transformacions d'ús i les millores urbanes.

La **VERSALETA** en color gris seguida d'un claudàtor i un número d'article, és una crida a un altre article de l'anuari (només apareix la primera vegada que es cita el tema). Quan la crida fa referència a un article de l'any anterior, el número de l'article va precedit del de l'any [2006:XXX].

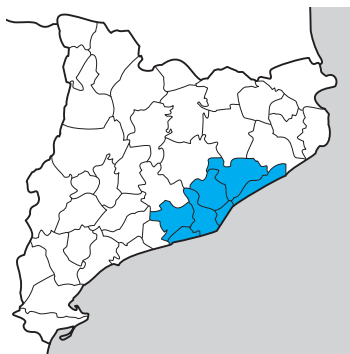
Al lateral de la primera plana de cada article hi trobem també els pictogrames. Els pictogrames són un assaig d'adjectivació de les entrades, una manera de remetre-les a temes més generals sense haver de classificar-les per apartats estancs. La lectura de la columna de pictogrames ha de permetre fer-se una primera idea de les diferents problemàtiques o temes presents en cadascun dels articles. S'han identificat 27 qüestions que permeten caracteritzar els diferents tipus d'entrades i apareixen combinades de diferents maneres. El pictograma situat en primer lloc marca el tema principal de l'article. En color negre s'han marcat els que fan referència a accions.

També en els pictogrames s'ha introduït modificacions. Tot i que als referits a àmbits temàtics, només se n'ha introduït un de nou (polígons d'activitat econòmica i logística) als que provenien d'edicions anteriors se'ls ha fet algun afinament gràfic o d'etiqueta. Segueixen agrupats segons el mateixos grans àmbits temàtics però també ha estat afinat el concepte que els agrupa (infraestructures de transport, gestió ambiental, etc.). Els pictogrames referits a accions han estat modificats, mantenint alguns dels originaris (legislació, mobilitzacions ciutadanes) i introduint-se de nous (plans sectorials).

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

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

ABASTAMENT D'AIGUA A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA 1



La greu sequera fa que al llarg de l'any les amenaces de restriccions siguin el tema d'actualitat. Per aquest motiu s'aprova la construcció d'una tercera planta dessalinitzadora i es proposa la possibilitat de transferir aigua del Segre cap a Barcelona. D'altra banda, des de Girona s'insisteix en la necessitat de garantir el cabal del Ter i de reduir-ne el transvasament cap al sud fet que, segons el DMAH, podria ser possible l'any 2009 amb la posada en servei de la dessalinitzadora del Prat. Altrament, la presència de trihalometans en l'aigua provinent del Llobregat crea una gran alarma social, tot i que es desmenteix que pugui tenir efectes nocius per a la salut.

La manca de pluges tant a la tardor com a l'hivern de 2006 va suposar que el 15 de gener de 2007 els embassaments tinguessin les reserves a un 50% de la seva capacitat, 15 punts menys que mig any enrere. A final del mateix mes la situació continuava, i l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) va activar la fase de prealerta per sequera que consistia en una campanya de sensibilització per a fomentar l'estalvi domèstic de l'aigua.

A final de març, el conseller de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), Francesc Baltasar (Iniciativa per Catalunya Verds, ICV), va considerar que la probabilitat d'arribar a la fase d'excepcionalitat –restriccions en l'ús domèstic– a la tardor era “només del 5%”. Així mateix, va afegir que les noves dessalinitzadores “faran que el 2009 no sigui necessari aplicar el Decret de sequera”.

El 17 d'abril es va declarar la fase d'excepcionalitat 1 a la conca del Llobregat. Aquest fet implicava disminuir el reg de parcs i jardins, restringir l'ús d'aigua potable per a neteja de carrer, optimitzar la utilitzada per a activitats lúdiques i reduir en un 15% la dotació per a conreus. Altrament, suposava que tots els municipis de més de vint mil habitants –de qualsevol conca– haguessin de presentar plans de contingència a l'ACA.

A la primavera de maig, les pluges van permetre que les reserves d'aigua a les conques internes augmentessin 10 hm³. Tanmateix, no es va superar el llindar de la fase d'alerta al Llobregat, situació que, posteriorment, es va estendre a la conca del Ter i a la de la Muga, entre altres. L'estiu va ser plujós, però especialment aigües avall dels embassaments, i això va provocar que continués la reducció de reserves fins al 41%.

El mes de novembre la “pitjor sequera de la darrera dècada” provocava que el govern prorrogués el Decret de sequera, a fi d'agilitar algunes de les obres previstes

per al període 2007-2009, per un valor de 163 MEUR, entre les quals, i per via d'urgència, 23 MEUR es destinaven a extreure aigua dels aquífers de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). Per altra banda, la possibilitat de restriccions es datava per al mes de març. En el cas que afectessin la ciutat de Barcelona, el pla de contingència preveia que tinguessin vint-i-quatre hores de durada un, dos o tres dies per setmana.

Polèmica per l'ús de l'aigua del Ter

La sequera va provocar que el cabal mitjà del Ter a Girona entre desembre de 2006 i gener de 2007 fos de 4 m³/s, xifra inferior al cabal de manteniment (4,6). Aquest fet va aguditzar el debat sobre el transvasament del Ter, aprovat el 1959 (8 m³/s per a Barcelona i 1 m³/s per Girona i la Costa Brava), i la necessitat d'incrementar el cabal circulant. Aquesta postura era especialment defensada per regants i ambientalistes. Per exemple, Jordi Aulet, president de la Comunitat de Regants del Baix Ter, va denunciar que la manca d'aigua podia afectar la producció i malmetre els fruiters durant diversos anys. En canvi, Jesús Soler, president del Grup de Defensa del Ter (GDT), es mostrava esperançat per la posada en marxa de les dessalinitzadores. En aquest sentit, la inauguració el 2009 de la PLANTA DEL PRAT DE LLOBREGAT [2006:51] podria reduir el 20% de l'aigua que es deriva cap a l'AMB. Les obres d'aquesta infraestructura avancen a bon ritme i el març de 2007 es va posar en funcionament una planta pilot, amb una capacitat d'abastar dues mil persones. Durant cinc mesos es van analitzar tres pretractaments: filtració, clarificació i ultrafiltració amb l'objectiu d'analitzar-ne la idoneïtat.

Per la seva banda, l'Ateneu Naturalista de Girona va engegar una campanya per a reclamar el compliment dels cabals mínims i més transparència per part de l'ACA. A banda de constituir l'Observatori del Ter,

van dur a terme accions com l'edició de dotze mil postals reivindicatives i l'aprovació de mocions en els plens de municipis de Bescanó, Sant Julià de Ramis, Sarrià de Ter, Torroella de Montgrí, la Cellera i Celrà.

El mes d'octubre se sumaven a aquesta reclamació Convergència i Unió (CiU) i les Joventuts d'Esquerra Republicana de Catalunya (JERC). Mentre que la federació nacionalista exigia al govern que concretés les mesures per a retornar aigua al riu, la quantitat així com el calendari –consideraven que “la solidaritat de les comarques gironines havia arribat a límits inacceptables”–, les JERC denunciaven que l'ACA incomplia els cabals de manteniment.

A final de novembre Enric Pardo, regidor de Medi Ambient de Girona (ICV), va fer públic el pla de contingència preparat per a la capital del Gironès i Salt. Entre altres mesures, es considerava la possibilitat d'aplicar restriccions en cas que s'activés la fase 2 del Decret de sequera. Es tractaria d'una mesura voluntària ja que l'ACA només obliga a aquest tipus d'accions en la fase d'emergència.

La proposta va generar un munt de crítiques. Per exemple, els grups municipals d'ERC dels dos municipis –que formen part dels governs– se'n van desvincular i van coincidir amb CiU i l'Observatori del Ter en recordar que si en algun lloc s'havien de fer restriccions era a Barcelona. A banda, reclamaven el compliment de la Llei del 1959, ja que el cabal a Girona no superava l'1 m³/s.

Dies després, el diputat de CiU al Parlament i exconseller de Medi Ambient, Ramon Espadaler, declarava que “l'única manera de garantir que no hi haurà restriccions és amb el transvasament del Roine”, ja que “refiar-se de la dessalinització, com fa el tripartit, és un error estratègic”.





Diversos ajuntaments van aprovar mocions demanant la reducció del transvasament del Ter a Barcelona. Foto: Àlex Tarroja

L'any es tancava amb l'anunci d'Anna Pagans (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), alcaldessa de Girona, que no hi hauria talls en el subministrament si no s'activava la fase d'emergència. D'aquesta manera, Pagans desmentia Pardo i anunciava com a mesura alternativa la connexió de tres pous a la xarxa.

S'especula amb el transvasament del Segre a Barcelona

El 22 d'abril tots els mitjans es feien ressò d'una informació difosa per l'Agència EFE segons la qual s'havia encarregat un estudi a l'ACA per a estudiar la viabilitat d'un transvasament del riu Segre a l'AMB. La informació situava aquesta possibilitat en l'escenari de 2030 i només per a casos de sequera excepcional. Les alternatives podrien ser la connexió entre el riu Segre a Ollana i el Cardener o bé construir una canonada que travessés l'Anoia. Aquesta possible transferència sorgia a partir del Pla de regadiu 2007-2011 que, amb la construcció del CANAL SEGARRA-GARRIGUES [25] i la modernització del canal d'Urgell, permetria obtenir un excedent d'aigua.

El DMAH, per la seva banda, va declinar realitzar qualsevol tipus de valoració i es va limitar a emetre una nota de premsa en la qual afirmava: "No existeix cap previsió, ni projecte en la planificació hidrològica ni en els plans i programes aprovats per part de

la Generalitat per portar aigua del Segre cap a les conques internes".

Des de CiU, Josep Antoni Duran i Lleida va declarar que "aquest transvasament suposaria un atemptat contra el món rural i l'equilibri territorial" i una mostra de "la demagògia de l'esquerra catalana, que no volia aigua de l'Ebre, però beu del Ter i ara en vol del Segre".

A final d'any, en una entrevista concedida a Vilaweb TV, Gabriel Borràs, director de Planificació de l'ACA afirmava que el Segarra-Garrigues s'havia d'entendre "no només com un canal per a usos agraris" i que a llarg termini es podria aconseguir un pacte entre la Catalunya rural i urbana per a abastir de manera puntual l'AMB".

D'altra banda, el mes de desembre es feia públic que la tercera dessalinitzadora se situaria al terme de Cunit (Baix Penedès) i aportaria 20 hm³ a l'AMB (DESSALADORA DE CUNIT [52]).

Alarma per la presència de trihalometans

La presentació el 19 de novembre de l'informe *La Salut a Barcelona 2006* va causar una gran alarma ja que afirmava que el 8% dels abonats de la ciutat de Barcelona consumien aigua amb un nivell de trihalometans (156,6 micrograms per litre) per sobre

del límit establert per la Unió Europea (UE) (150). Aquest fet, a llarg termini, podria ser, segons Joan Guix, gerent de l'Agència de Salut Pública de Barcelona (ASPB), potencialment cancerigen.

Aquestes afirmacions van ser contestades per les empreses subministradores Agbar (Aigües de Barcelona) i ATLL (Aigües Ter-Llobregat). En una nota de premsa, ATLL va recordar que "es tracta de l'aigua més controlada des del punt de vista sanitari i que compleix tots els requeriments". Així mateix va afegir que havien substituït el desinfectant —el clor per permanganat— i que l'any 2009 es posarien en funcionament nous tractaments com l'osmosi inversa a la potabilitzadora de Sant Joan Despí. Aquests tractaments pretenen contrarestar els efectes de la salinització de l'aigua de les mines de Súria i Sallent.

Dos dies després els responsables de l'ASPB van rectificar i van aclarir que "els barems de la UE són molt baixos i que, encara que se sobrepassessin deu vegades, l'aigua continuaria essent apta per al consum". Així mateix van demanar "perdó per l'alarma provocada". A nivell polític, la regidora responsable de l'ASPB, Isabel Ribas (ICV) va posar el seu càrrec "a disposició de l'alcalde" mentre que CiU i el Partit Popular (PP) van demanar-ne, sense èxit, la dimissió.

Altres agents com el Gremi de Restauradors van expressar la seva indignació: "No es poden fer unes afirmacions alarmistes i l'endemà dir que no passa res", mentre que la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB) demanava més transparència en la gestió ambiental i la creació d'indicadors públics tant per a la qualitat de l'aigua com de contaminació atmosfèrica i acústica.

AUV-MMM

Més informació

www.aspb.cat
www.ateneunaturalista.org
www.atll.cat
www.gencat.cat/aca

ABASTAMENT D'ENERGIA A BARCELONA 2



El 23 de juliol, un seguit d'incidències a la xarxa elèctrica de Barcelona i la seva àrea metropolitana deixa sense subministrament elèctric una gran part de la ciutat. En el moment de màxima afectació hi ha 350.000 abonats sense servei i 156 grups electrògens connectats. El mateix dia s'obre un expedient informatiu que acaba repartint la culpabilitat entre les dues empreses subministradores, Fecsa-Endesa i Red Eléctrica Española (REE), i es proposa l'obertura d'un expedient sancionador, que finalment es desencalla a mitjan novembre.

El consum d'electricitat a la ciutat de Barcelona representa un 15,5% del consum total de Catalunya i un 3,1% del consum de l'Estat espanyol. Aquesta gran demanda propicia una xarxa elèctrica molt atapeïda amb un elevat risc de curtcircuits. L'anomenat Pla Tramuntana de Fecsa-Endesa, creat per a localitzar la inversió en la construcció de subestacions entre els anys 2004 i 2008 en el territori català, no s'estava complint segons les previsions de la companyia. De les 39 noves subestacions que s'havien de construir, 23 a la província de Barcelona, tan sols n'havien entrat en funcionament unes 20, 6 estaven en construcció i les 13 restants, pendents d'execució.

Pel que feia a les inversions a la xarxa de distribució de Catalunya, protagonitzades per la companyia REE, havien incrementat considerablement, passant del 4,5% durant el període 2001 a 2003 al 14% a partir del 2004; tot i així, aquestes inversions no eren suficients per a cobrir el déficit i la problemàtica de la xarxa elèctrica catalana.

Apagada elèctrica a Barcelona

El 23 de juliol cap a les onze del matí, bona part de Barcelona es quedava a les fosques. Un cable de 110 kW de la línia Collblanc-

Can Jardí 4 queia sobre les instal·lacions de 220 kW de la subestació de Collblanc (Hospital de Llobregat) i provocava un curtcircuit. Aquest fou alimentat pel cable de 220 kW que unia les subestacions de Sant Adrià, Maragall, Urgell i Collblanc. Com a conseqüència d'aquest pas de corrent de defecte pel cable de 220 kW es produïa un incendi a les instal·lacions de 220 kW de la subestació de Maragall. El cable de 110 kW que s'havia trencat era el que sortia de l'última torre prevista per a soterrar del pla urbanístic PORTA DE BARCELONA-CAUFEC (ESPLUGUES DE LLOBREGAT) [143].

L'Ajuntament de Barcelona activava immediatament el pla específic d'emergència municipal per manca de subministrament elèctric que involucrava la Guàrdia Urbana (500 agents), Serveis Urbans i Manteniment, Bombers i Emergències Socials i SEM, entre altres. Tots aquests serveis treballaven de manera coordinada amb la Generalitat, especialment amb els Mossos d'Esquadra (300 agents).

Ferrocarrils de la Generalitat (FGC), gràcies a una línia pròpia d'alimentació elèctrica, oferia el 50% del servei de la línia Barcelona-Vallès, i el Metro de Barcelona quedava

aturat 15 minuts i restablia el servei en connectar-se a altres subcentrals elèctriques. Pel que feia als serveis hospitalaris, es desprogramaven 1.299 intervencions.

Al voltant de la una del migdia, el subministrament elèctric quedava restablert en algunes zones de la ciutat. Segons declaracions de Fecsa-Endesa i de REE, la reparació dels danys produïts a la subestació de Maragall (que afectava 80.000 veïns dels districtes de Sant Martí, Sant Andreu, Horta-Guinardó i Gràcia) es podria allargar setmanes. Serien 40 grups electrògens els qui donarien servei a aquests clients. Pel que feia als 30.000 clients que depenien de la subestació d'Urgell (districtes de l'Eixample i Sarrià-Sant Gervasi), recuperaven el servei l'endemà mateix.

A les 24 hores de l'incident, la companyia Fecsa-Endesa havia mobilitzat recursos i equips propis: 134 grups electrògens, dues subestacions mòbils, 70 km de cable de xarxa de mitja tensió i el suport de 700 tècnics. També posava a disposició dels seus clients tots els centres d'informació que tenia a Barcelona, així com dues línies d'atenció telefònica directa i un lloc web específic.

El nombre d'afectats arribà a la xifra de 350.000 abonats. Un parell de dies més tard, encara restaven afectats 10.000 barcelonins. El 10 d'agost quedaven en funcionament 74 grups electrògens dels 156 que s'havien instal·lat finalment a la ciutat. Però la majoria de generadors desconnectats continuaven als carrers de la ciutat, ja que es tractava d'un procediment lent. Deu dies més tard es desconnectaven la resta de generadors que quedaven i que mantenien el subministrament elèctric al districte d'Horta-Guinardó. Les previsions indicaven que la subestació de 220 kW de Maragall no estaria totalment reparada fins a final de febrer de 2008.

El 22 d'agost, un altre incident a la xarxa elèctrica deixava sense llum durant una hora i mitja 1.400 abonats del districte de Gràcia a Barcelona.



Detall de la subestació elèctrica de Collblanc Foto: Àlex Tarroja





Obres de reparació de la subestació elèctrica de Maragall Foto: Àlex Tarroja

Comerciants i polítics reclamen responsabilitats i indemnitzacions

Els comerciants i botiguers foren una de les moltes parts afectades per l'apagada. La falta de subministrament elèctric, en molts negocis equivalgué a quedar-se sense activitat i per a tots ells representà pèrdues econòmiques. La Confederació de Comerç de Catalunya (CCC) i el Consell de Gremis (CG) iniciaven el procés de valoració de danys i perjudicis i anunciaven que reclamarien a les companyies elèctriques i a les administracions públiques. També alguns dels ciutadans afectats es manifestaven amb una cassolada contra la companyia Fecsa-Endesa.

El mateix dia, el Govern obria un expedient informatiu per conèixer les causes de l'incident, a partir de la resolució del qual reclamaria les responsabilitats adients sobre les empreses subministradores.

L'Ajuntament de Barcelona i el Col·legi d'Advocats, atès el gran nombre d'afectats que requerien una orientació ràpida i especialitzada, creaven el Servei d'Orientació Jurídica per mitjà del qual s'orientava els ciutadans sobre els drets que els assistien.

Diverses associacions es mobilitzaren ràpidament. El Col·lectiu Ronda impulsava una plataforma d'afectats que va acabar tenint uns 1.000 adherits, dels quals en representà legalment 500. L'entitat Pimec Comerç lliurava als seus comerços associats de Barcelona i de l'Hospitalet de Llobregat un formulari per tal que estimessin de la manera més objectiva possible els danys i perjudicis ocasionats per l'apagada elèctrica. L'Associació d'Usuaris de Serveis Bancaris (Ausbanc) i l'Organització de Consumidors i Usuaris (OCU) anunciaven que emprendrien accions legals contra Fec-

sa-Endesa per tal d'establir la responsabilitat i les indemnitzacions.

El president de la Generalitat, José Montilla (Partit dels Socialistes de Catalunya-PSC), es reunia amb el president de REE, Luis Atienza, i el conseller delegat d'Endesa, Rafael Miranda, per aclarir els fets. Després de les versions contradictòries per part de Fecsa-Endesa i REE, de la reunió es desprenia que, tal com ja s'havia anunciat, un expedient informatiu estudiaria quina empresa n'era la responsable.

Quatre dies després de l'apagada, Fecsa començava a pagar les indemnitzacions als particulars afectats. Aquestes oscil·laven entre els 60 i els 300 € en funció de les hores d'interrupció del subministrament elèctric i el nombre d'habitants. Per als comerços, negocis i empreses, es faria una atenció personalitzada. Malgrat tot, una gran part de les associacions mobilitzades no estaven d'acord

amb aquestes indemnitzacions, que qualificaven de ridícules.

A final d'agost, l'Agència Catalana del Consum havia atès 11.144 consultes dels afectats per l'apagada i havia tramitat 332 reclamacions.

Pel que feia a l'expedient informatiu obert arran de l'apagada, la Direcció General d'Energia i Mines (DGEM) elaborava un informe que hauria de delimitar els fets que van succeir en totes les instal·lacions afectades per l'incident i determinar-ne les causes. Analitzava, entre altres aspectes, la caiguda del cable de 110 kW de la línia Collblanc-Can Jordi 4 sobre l'embarat de 220 kW de la subestació de Collblanc, així com el funcionament de les proteccions de 220 kW a la mateixa subestació.

A final d'agost pràcticament ja estava restablert el servei. Els dos transformadors de Maragall funcionaven, s'havia reposat el servei del cable de Badalona –el 14 d'agost– i el d'Urgell –el 30 d'agost– i es treballava en la connexió dels dos transformadors a través d'un canal d'alimentació entre Urgell i Badalona, perquè si un dels dos fallava es podria donar continuïtat des de Badalona passant per Maragall per a alimentar Urgell. El conseller de l'Interior, Joan Saura, informava que Fecsa-Endesa havia tancat acords amb 17.000 usuaris afectats. Però per als comerços i empreses la via era més lenta perquè, en un primer intent, es pretenia que es posessin d'acord els pèrits de l'establiment amb els de Fecsa-Endesa abans que els afectats decidissin optar per la via arbitral oberta per la Generalitat o recórrer a la judicial.

El 27 de setembre l'Ajuntament donava a conèixer l'expedient informatiu, però



Detall de la subestació elèctrica de Maragall Foto: Àlex Tarroja



Veïns tallant l'avinguda Meridiana la segona nit d'apagada Foto: Àlex Tarroja

aquest no treia conclusions, es limitava a assenyalar la versió dels fets de cada companyia, a culpar-les totes dues i a exigir-los el pagament de 360.000 € en concepte de perjudicis. Un cop vistos els informes, es decidia que la informació facilitada era insuficient per a poder determinar amb exactitud les causes de l'incident i es demanava a la Generalitat que completés la investigació. El dictamen que emetria la CNE no tindria caràcter sancionador, però sí que influiria en la decisió que finalment prenguéss la Generalitat i el Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç.

Finalment, el 4 d'octubre el Consell d'Administració de la CNE aprovava un informe tècnic que atribuïa a Fecsa-Endesa dos dels set incidents que van provocar l'apagada, i responsabilitzava REE dels cinc incidents restants. A Fecsa-Endesa li atribuïa la caiguda del cable de mitjana tensió a Collblanc pel seu mal estat i a REE la fallada de les proteccions entre les subestacions de Collblanc i Urgell i Maragall i Badalona, les fallades en l'aïllament del cable de 220 kW entre Urgell i Maragall i el fet que la infraestructura de transport d'alta tensió no estigués preparada per a donar una resposta prou ràpida a la crisi.

Amb aquest informe, la DGEM del Departament d'Economia i Finances finalitzava els dos expedients informatius. Resolia, d'una banda, que el cable de 110 kW propietat de Fecsa-Endesa que sobrevolava la subestació de Collblanc estava malmès per manca d'un manteniment adequat, i de l'al-

tra, que el cable de 220 kW que havia provocat l'incendi a la subestació de Maragall, propietat de REE, també tenia una situació precària per manca de manteniment de les caixes *cross bonding*, la funció de les quals és posar en contacte amb el terra les capes de protecció mecànica del cable. La coincidència de les dues situacions fou la que desencadenà el tall de subministrament elèctric. Finalment conclouia amb la recomanació d'obrir un expedient sancionador a totes dues empreses.

A mitjan novembre, la DGEM obria un expedient sancionador a Fecsa-Endesa i un altre a REE per manca de subministrament elèctric a l'àrea de Barcelona del 23 al 25 de juliol. En aquest cas la llei elèctrica preveia sancions de fins a 30 MEUR. S'acabava l'any amb l'obertura del període d'al·legacions a aquest expedient.

Xarxa elèctrica precària

El Col·legi d'Enginyers Industrials assegurava que l'apagada elèctrica posava de manifest la precarietat de la xarxa elèctrica. Manifestaven que ni REE ni Fecsa-Endesa invertien a Catalunya i que les estacions de REE eren deficientes. Al·legaven que una gestió de proximitat faria més visible la realitat dels problemes, fent referència a la supressió el 2001 del Centro de Control Eléctrico de REE a Barcelona, que es va centralitzar a Madrid. Per la seva banda, el president de REE, Luis Atienza, desvinculava l'accident produït de l'esforç inversor que havia fet aquesta empresa. Paral·lelament, tots els partits polítics coincidien a

reclamar a Manuel Pizarro més inversions a la xarxa elèctrica catalana.

En una compareixença al Parlament, el diputat del PSC, Jordi Terrades, malgrat reconèixer que les inversions havien incrementat els darrers anys, deixava clar que no eren suficients, que el sistema era obsolet i que hi mancava el manteniment, i afegia que la responsabilitat de tot plegat era de les empreses distribuïdores. En aquest sentit, el conseller d'Economia, Antoni Castells, manifestava la necessitat de controlar les inspeccions que feien les empreses i d'establir mecanismes i dispositius de reserva en aquestes situacions, i insistia que calia un reforçament dels plans d'emergència. Per aquest motiu el Govern portà al Parlament, a final de setembre, un projecte de llei de garantia de subministrament elèctric que tenia com a objectiu garantir una doble alimentació a través de la connexió del client a dues subestacions i establir unes condicions per tal que l'Administració controlés les inspeccions de la xarxa que la llei obligava que les companyies fessin.

D'altra banda, l'Ajuntament de Barcelona tenia previst revisar els convenis signats amb Fecsa-Endesa referents a la distribució del servei elèctric a la ciutat de Barcelona i la seva àrea metropolitana. Hereu explicava que ja s'havien iniciat les converses amb la companyia per a desenvolupar un pla de xoc amb noves inversions per a millorar la infraestructura.

Apagada a l'Hospital de la Vall d'Hebron

El 21 de setembre a la matinada, un incendi a l'Hospital de la Vall d'Hebron afectava un dels grups electrògens del centre i va provocar una apagada a l'edifici principal. Quinze dotacions de bombers s'hi traslladaven i proporcionaven un grup electrogen. Només es van traslladar a d'altres centres els malalts més crítics, i a dos quarts de vuit del matí Fecsa-Endesa portava els seus propis generadors.

Una setmana més tard ja s'havia tornat a la normalitat assistencial. S'havien dut a terme les 60 operacions que es van haver de cancel·lar i s'havien reprogramat les 1.400 consultes externes, també anul·lades a causa de l'apagada.

ABR

Més informació

www.barcelonaenergia.cat

LA CULTURA DEL NO I L'APAGADA DE BARCELONA

Ecologistes de Catalunya

Les diferents informacions i tertúlies que s'han produït al voltant de la gran apagada de Barcelona han posat de relleu el desconeixement tècnic de la societat quant a qüestions energètiques. S'ha parlat de mala sort, atzar, poca inversió i fins i tot algun polític sense coneixements tècnics ni vergonya ha dit que la culpa era de la "cultura del no" que s'ha instal·lat a la nostra societat, posant com a exemple la oposició a la construcció de la línia d'alta tensió. Però a ningú se li ha passat pel cap que es tractés d'una qüestió inherent a l'actual sistema centralitzat de producció elèctrica.

És evident que, com sempre, els senyors que critiquen l'anomenada "cultura del no" no s'han dignat a llegir ni un sol dels nostres arguments.

El model elèctric actual està basat en un consum en constant augment i en infraestructures de generació de grans dimensions allunyades dels punts de consum. Això fa que siguin necessàries grans línies de transport elèctric. La xarxa de transport porta l'electricitat a molta alta tensió (220 i 400 Kv) des de les grans plantes generadores fins les subestacions de transformació a on es redueix la seva tensió a voltatges inferiors. A partir d'aquest moment és la xarxa de distribució la que s'encarrega del subministrament fins els punts de consum domèstics i industrials.

La oposició a la MAT i el canvi de model de producció i consum energètic

Evidentment, aquest model centralitzat és molt sensible a problemes tècnics en qualsevol de les seves fases. De fet, el risc de caiguda del sistema (apagada) augmenta en relació directa a les distàncies que ha de recórrer el llum. La gran apagada que està afectant Barcelona n'és una prova fefaent.

Davant d'aquesta situació, la federació Ecologistes de Catalunya, fa anys que demana un canvi de model i, en conseqüència, s'oposa a la construcció de la línia de molt alta tensió entre els estats espanyol i francès. L'actual situació

energètica global (esgotament dels combustibles fòssils) i el problema del canvi climàtic (emissions de CO₂) exigeixen un canvi radical de model energètic i la construcció de la MAT només contribuirà a perpetuar la situació actual de centralització –i poca seguretat en el subministrament– i dependència de les fonts fòssils –i els seus impactes ambientals.

La gestió de la demanda i la millora de l'eficiència energètica són, sens dubte, el primer pas. La progressiva i total substitució de les fonts energètiques no renovables, brutes i perilloses per les netes i renovables, el segon. Paral·lelament el model elèctric ha de descentralitzar-se reduint al màxim els impactes a l'entorn i alhora garantint el subministrament. La generació distribuïda o microgeneració es la única alternativa que cal considerar i a més presenta avantatges considerables.

La generació distribuïda pot garantir la qualitat del subministrament i el menor impacte ambiental

La Generació Distribuïda (GD) és la generació d'electricitat mitjançant instal·lacions que són suficientment petites en relació a les grans centrals de generació, de forma que es puguin connectar en qualsevol punt d'un sistema elèctric. Aquestes tecnologies no requereixen una xarxa de transport elèctric a alta tensió.

Dit amb altres paraules: contràriament a la generació centralitzada, la generació distribuïda es basa en un mallat de petites instal·lacions generadores interconnectades per una xarxa elèctrica de distribució –no de transport a molta alta tensió MAT– que permeten subministrar electricitat d'una manera fiable ja que en cas de fallada d'algun dels elements del sistema de generació o distribució, qualsevol altre el pot substituir. Fent un símil podríem dir que és com el mallat d'ordinadors que configuren internet.

Imaginem que a Barcelona hi haguessin hagut centenars de petites instal·lacions de producció elèctrica en diferents punts de la ciutat interconnectades entre si i entre els consumidors

finals i ens serà fàcil veure com no hi hauria hagut una apagada com aquesta (veure quadre).

Les experiències a Dinamarca (el 60% de les llars reben el subministrament de calefacció comunitària) i Holanda (l'ús de la microcogeneració abasta el 52% de l'electricitat generada) mostren la realitat dels beneficis de lla GD. Especialistes com l'OFGEM-DTI afirmen que un 40% de la demanda pot ser coberta per la GD. Entitats com Greenpeace afirma que una "enorme" part de la demanda hauria de satisfer-se amb la GD.

El Pla de l'Energia a Catalunya 2006-2015 i la generació distribuïda

I aquesta opció està prevista al Pla de l'Energia de Catalunya? Doncs no, s'esmenta una sola vegada per justificar l'augment de la cogeneració en empreses. Per contra, es parla de construir noves grans centrals de producció elèctrica que consumeixen combustibles fòssils i provocaran la duplicació de les emissions permeses pel protocol de Kyoto l'any 2015 i que seguirà sense garantir un subministrament elèctric de qualitat als ciutadans.

Barcelona amb generació distribuïda

Seria possible actualment una Barcelona amb generació distribuïda? És evident que sí, ja que les tecnologies existeixen. La major part dels habitatges es podrien abastir elèctricament si utilitzéssim la superfície del terrat per a instal·lar-hi plaques solars fotovoltaïques per a la producció d'electricitat i disposessin de sistemes d'emmagatzematge d'electricitat per a les hores de menys producció. Aquest hauria de ser la infraestructura bàsica que després s'hauria de complementar. Per exemple, els hospitals, biblioteques, edificis municipals, etc. podrien disposar de petits motors de cogeneració que funcionessin amb gas i que aprofitessin la calor residual per a la calefacció. El port de Barcelona i altres zones industrials de la ciutat podrien tenir petits parcs eòlics i hi podria haver petites centrals distribuïdes en llocs estratègics de la ciutat per subministrar la potència

necessària per a infraestructures com trens i metro. Instal·lacions com els semàfors o algun tipus d'enllumenat podrien funcionar amb plaques fotovoltaïques pròpies i algun sistema d'emmagatzematge.

A més llarg termini, es podrien tenir centrals fotovoltaïques de producció d'hidrogen a través de l'hidròlisi. Això permetria abastir els habitatges a través de les anomenades cel·lules de combustible que converteixen l'hidrogen en electricitat i podrien alimentar cotxes i autobusos que funcionessin amb hidrogen sense emetre CO2.

Avantatges de la generació distribuïda

-Augmenta la fiabilitat i seguretat de la xarxa. La multiplicitat de punts de generació, la seva proximitat als punts de consum i el dens mallat de la xarxa elèctrica fan que els fluxos elèctrics no es transportin lluny i siguin gestionables sense complicacions i per altra part la capacitat de subministrar localment les demandes suavitza les puntes de demanda evitant la saturació del sistema.

- Millora considerablement l'eficiència ja que s'eliminen les pèrdues pròpies de la transformació i el transport a llargues distàncies.*
- És molt més adaptable als avenços tècnics. És molt més fàcil implementar aquests avenços en petites instal·lacions, més modulars, que en les grans infraestructures pròpies del model actual centralitzat.*
- Dóna lloc a un mercat basat en la competència real procurant tarifes més econòmiques, serveis més acurats i possibilitaria la lliure elecció de proveïdors. De fet, al sí de la UE ja s'està debatent sobre aquesta qüestió (<http://www.euroactiv.com/en/energy>)*
- Possibilita l'accés a la generació d'energia elèctrica a la ciutadania. Associacions de veïns, cooperatives, ajuntaments, petites empreses,... passarien a ser subministradors. A tall d'exemple, els ajuntaments no caldria*

que eixuguessin el seu dèficit permetent la urbanització insostenible del municipi. L'accés a l'energia (considerada com a un dret de les persones) es veuria garantit ja que passaria de ser un hostatge en mans de grans empreses a ser un bé de lliure disposició.

- Aquest sistema més comunitari incidiria en un canvi d'actituds socials que procuraria un augment de l'estalvi i un ús més eficient. La proximitat i el coneixement popular del que és la generació i la distribució elèctrica acceleraria l'adquisició d'una nova cultura de l'energia.
- Les afectacions a l'entorn derivades de la micro-generació són pràcticament nul·les el que significa que tindria una gran acceptació per la població afectada.

Els desavantatges del model elèctric centralitzat ens ha portat a l'actual model elèctric el qual presenta una sèrie d'importants inconvenients des del punt de vista estructural que suposa la centralització (no analitzarem aquí aspectes com la gestió de la demanda, eficiència o ús de fonts renovables).

- És molt ineficient, només el transport elèctric comporta unes pèrdues del 10% tant en les fases de transformació com en el propi transport.
- És insegur ja que és molt difícil administrar grans fluxos d'electricitat com els que es produeixen en el mercat únic europeu. El risc de caiguda del sistema (apagada) augmenta en relació directa a les distàncies que ha de recórrer el llum.
- És poc fiable, ja que com la generació i el transport es concentren en poques infraestructures qualsevol accident o avaria deixa fora de servei elements imprescindibles per garantir el subministrament. Això comporta el desdoblament, per si de cas, tant de plantes de generació com de línies de transport.
- No ha permès els beneficis d'un mercat únic europeu. Contràriament a les expectatives

que s'havien creat, el desenvolupament d'una gran xarxa elèctrica a on els sistemes elèctrics dels països membres s'interconnecten només ha servit perquè les empreses elèctriques es fusionin entre si donant lloc a grans multinacionals que de fet actuen com a monopolis impeding la millora de la qualitat dels serveis oferts i el manteniment d'unes tarifes elèctriques que no han baixat. La creixent preocupació a la Unió Europea per la seguretat dels subministraments i per la instauració d'una competència real al mercat elèctric europeu estan perfilant la Generació Distribuïda com l'alternativa a desenvolupar.

- Sense tenir en compte les centrals de generació, les grans línies de transport i estacions transformadores causen afectacions de gran transcendència ja que afecten una superfície molt extensa i un gran nombre d'habitants.
- Econòmiques com les devaluacions patrimonials de les propietats afectades, la incidència negativa sobre activitats incipients (turisme cultural, rural, etc), i els danys econòmics als municipis.
- Paisatgística. No només la relacionada amb la pèrdua econòmica que suposa el deteriorament de paisatges que serien un reclam turístic, sinó també per la pèrdua que suposa per al patrimoni col·lectiu la transformació d'uns indrets que són en realitat referents identitaris.
- Risc per a la salut humana i animal ocasionat per l'exposició a camps electromagnètics, ozó i emissions sonores de baixa intensitat (leucèmia infantil i juvenil, trastorns de la son, trastorns auditius....)
- Ecològica, actuant com a barrera que fragmenta els hàbitats naturals i com a obstacle contra el que col·lisionen un nombre important d'aus.

24 de juliol de 2007

ABOCADOR DE LA VALL DE CAMARASA (GIMENELLS I EL PLA DE LA FONT) 3



Es presenta el projecte de construcció d'un abocador de grans dimensions als municipis de Gimènells i el Pla de la Font, Almacelles, Sucs i Raimat (Segrià). La plataforma Segrià Net. Salvem la Vall de Camarasa organitza diversos actes en contra de l'abocador, a la vegada que l'Ajuntament de Gimènells tanca l'expedient del projecte per irregularitats i n'impedeix la construcció. L'empresa promotora presenta a final d'any un contenciós administratiu contra aquesta decisió.

A principi de maig, l'empresa Xaviker, S.L. d'Almacelles va presentar al consistori de Gimènells i el Pla de la Font el projecte de construcció d'una planta de tractament de residus, una de compostatge i un abocador, que en conjunt hauria d'afectar un total de 68 ha de la Vall de Camarasa, una zona rural entre els municipis de Gimènells i el Pla de la Font, Almacelles, Sucs i Raimat, situats a l'extrem oest del Segrià. El cost total de l'obra està pressupostada en uns 58 MEUR i es preveu el tractament de fins a 1.500 tones diàries de matèria orgànica i residus sòlids urbans per "donar servei a una població d'uns dos milions d'habitants, ubicada a Barcelona i la seva àrea metropolitana", segons declaracions dels grups polítics que coneixien la redacció del projecte.

La mobilització contra l'abocador

El mateix mes de maig, es va concretar la formació d'una plataforma ciutadana, "Segrià Net. Salvem la Vall de Camarasa", que aglutina els sectors populars de la zona afectada, i també es van iniciar les primeres protestes a Gimènells i el Pla de la Font amb una caminada popular i la lectura d'un manifest. En aquest manifest es posava èmfasi en la desencertada ubicació del macroabocador des d'un punt de vista paisatgístic, ja que es denunciava que afectaria un paratge natural de gran valor

ecològic; s'al·legaven, també, raons econòmiques, atès que es destruiria una zona d'important producció agrícola, i raons de reciclatge i proximitat, i entenien que la solució passa per polítiques reduccionistes de residus i del corresponent tractament ecològic, i per la ubicació dels abocadors a prop de les zones que generin aquests residus. En aquest sentit recordaven que bona part dels projectes d'abocadors es volien ubicar a les comarques de Lleida, fet que segons la plataforma convertiria aquest territori "en el gran abocador de Catalunya".

A més d'això, la plataforma denunciava que el projecte preveia construir l'abocador "paret per paret" d'un pantà en construcció que ha de subministrar aigua de boca a la població de Gimènells i d'un col·lector del canal d'Aragó i Catalunya, que desemboca al riu Cinca, amb el consegüent perill de contaminació de les aigües. En aquesta mateixa direcció apunten altres fonts consultades de la Universitat de Lleida (UDL) que informen que falta l'informe hidrogeològic que estudiï l'adequació dels terrenys i la no-contaminació de zones properes.

Recolzament polític

El 22 de juny, tots els grups de la Diputació de Lleida van aprovar per unanimitat

una moció presentada per l'alcalde de Gimènells, José Manuel Pardos, del partit Ciutadans de Catalunya (Cs), argumentant que el Segrià ja disposa de les instal·lacions adients per a atendre la demanda de la població.

A mitjan juliol, l'ajuntament d'Almacelles va aprovar una moció contra l'abocador i la planta de compostatge assumint com a pròpies les al·legacions presentades per la plataforma Segrià Net, es va negar a la instal·lació de qualsevol abocador a la comarca, va declarar el complex com a activitat no considerada d'interès públic i va instar el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) a "realitzar consultes a les persones, institucions i administracions previsiblement afectades, amb relació a l'impacte ambiental".

El procés s'encalla

A principi d'agost l'Ajuntament de Gimènells va tancar de manera definitiva l'expedient del projecte al·legant manca de documentació, i va donar dos mesos de termini a l'empresa promotora perquè presentés recursos a aquest tancament, tot i que això no paralitzava el projecte definitivament perquè l'empresa podia tornar a presentar la documentació. A la



Perspectiva de la vall de Camarasa, on es preveu localitzar l'abocador. Foto: Àlex Tarroja





Pintades contra l'abocador a l'antiga caserna de la Guàrdia Civil de Gimenells. Foto: Àlex Tarroja

vegada, el consistori va engegar el procés per a modificar les normes urbanístiques del municipi que impedien una instal·lació com la projectada. L'aprovació o denegació de la modificació per part de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL) restava a l'espera de l'informe que havia d'emetre el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH). Al seu torn, l'Agència de Residus de Catalunya (ARC), depenent del mateix Departament, en un comunicat de premsa, considerava que el

projecte no s'adequava al procediment de gestió de residus municipals establert al Pla territorial sectorial d'infraestructures de Catalunya perquè estava sobredimensionat respecte al territori al qual hauria de prestar servei.

En relació amb la problemàtica mediamambiental, a principi d'octubre, Gimenells va acollir la I. Jornada Ecològica i Reivindicativa, entorn de la qual es constituí la Federació de Plataformes de les Terres de Po-

nent integrada per col·lectius i associacions antiabocadors de Lleida, que signà el Manifest per la defensa de les Terres de Ponent.

Al novembre, però, l'Ajuntament de Gimenells va tenir coneixement per via judicial que l'empresa Xaviker, S.L. havia presentat un contenciós administratiu contra el consistori per haver informat negativament sobre l'expedient del projecte i va adduir falta de documentació i denegació del certificat de compatibilitat urbanística tenint en compte el DECRET LLEI 1/2007, DE 16 DE MARÇ, DE MESURES URGENTS EN MATÈRIA URBANÍSTICA [50], segons el qual el projecte no reunia els requisits d'obligat compliment. Per tot això s'engegà un procés que a principi d'any es trobava en vies de solució per via administrativa i judicial, que va paralitzar momentàniament tant la negativa a la construcció com la seva adequació.

ABV

Més informació

almacelles.ddl.net
defensadelterritori.blogspot.com
[es.youtube.com/watch?v=JMvo2uJ_zeM](https://www.youtube.com/watch?v=JMvo2uJ_zeM)
www.ipcena.org/noticies/?cat=24

AERÒDROM DE CALAF-SALLAVINERA (SANT PERE SALLAVINERA) 4



L'aprovació del Pla director de l'aeròdrom de Calaf-Sallavinera, a final de març, tres dies abans de la seva presentació als veïns del poble, aixeca crítiques al projecte. Primer només dels veïns i associacions, i a final de maig, també del consistori de Sant Pere de Sallavinera, que interposa un recurs contenciós-administratiu al Pla director. El temor general és que l'equipament, inicialment previst com a aeròdrom, s'acabi convertint en un aeroport i provoqui molèsties de soroll i accidents aeris al municipi. A final d'any, el Síndic de Greuges denuncia irregularitats en el procés, i els contenciosos interposats contra el Pla director encara no s'han resolt.

L'aeròdrom de Calaf-Sallavinera, situat íntegrament al municipi de Sant Pere Sallavinera (Anoia), i amb una superfície de 1,71 ha, va néixer l'any 1964 per promoció privada, però amb el pas dels anys les instal·lacions es van anar degradant i l'activitat es va anar reduint fins a comptar tan sols una cinquantena d'operacions l'any. L'aeròdrom estava catalogat com a aeròdrom auxiliar pel Pla d'aeroports, aprovat per Acord de Govern de 26 d'agost de 2003. L'any 2007 la Generalitat tenia previst expropiar la instal·lació i invertir 2 MEUR per a l'adequació de la pista, que s'havia d'adaptar als requeriments tècnics necessaris per a poder treballar en l'extinció d'incendis.

Aprovació del Pla director

El *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) va publicar a la seva edició de l'11 d'abril de 2007 (núm. 4.859) l'ordre PTO/81/2007, de 28 de març, per la qual s'aprovava el Pla director de l'aeròdrom de Calaf-Sallavinera.

El Pla director proposava que a més de donar suport auxiliar a tasques aèries d'extinció d'incendis, tal com establiria el PLA D'AE-

ROPORTS DE CATALUNYA [119], l'aeròdrom fos capaç de donar suport a l'activitat d'aviació esportiva, i en particular a de formació. A més, el Pla director ampliava la zona de servei de l'aeròdrom fins a 16,60 ha, de les quals 14,78 corresponien al subsistema de moviment d'aeronaus, 0,95 ha al subsistema d'activitats aeroportuàries i 0,87 ha a la zona de reserva aeroportuària. A més, el Pla preveia unes 64 operacions d'enlairament i aterratge diàries.

El subsistema de moviment d'aeronaus es distribuïa en tres àrees. La primera el camp de vol, integrat per una pista de 1.000 m de longitud i 25 m d'amplada, i amb una plataforma d'estacionament i servei d'aeronaus situada al nord-est del camp de vols que preveia dues zones diferenciades: la plataforma, amb unes dimensions de 110 m x 35 m, de terra compactada i la plataforma de serveis per al subministrament de combustible i aigua a les aeronaus, de dimensions 75 m x 35 m, de superfície pavimentada. La segona àrea eren les instal·lacions d'ajuda a la navegació aèria, i la tercera, les instal·lacions auxiliars que incloïen tant els vials interiors i estacionament de vehicles

de serveis com les àrees d'accés restringit que establien l'enllaç entre aquest subsistema i la futura zona d'usos destinats als serveis d'emergència i extinció d'incendis.

Pel que fa al subsistema d'activitats aeroportuàries, també es distribuïa en tres àrees diferenciades. Primera, una edificació destinada a ús com a local social, de 20 m x 20 m, que disposava d'una zona d'oficines i sala mixta i d'una zona de restauració, distribuïdes en un únic nivell d'alçada. Segona, una zona dels serveis complementaris i tècnics, que constava de l'àrea d'hangars i la zona d'instal·lacions de subministrament de combustible i aigua. I finalment, la zona d'accessos i aparcaments, que disposava d'una zona d'aparcament amb una capacitat de vuitanta places.

Reunió del director de Ports i Transports amb els veïns

El 31 de març, tres dies després de l'aprovació del Pla director, el director general de Ports i Transports de la Generalitat, Oriol Balaguer, es va reunir amb prop de 200 veïns del municipi per informar-los del projecte que el Govern tenia previst ti-



Pista de l'aeròdrom de Calaf-Sallavinera. Foto: Àlex Tarroja





rar endavant. Malgrat que Balaguer va afirmar que en el Pla s'havien tingut en compte les al·legacions de l'Ajuntament, els veïns es van mostrar indignats pel fet que se'ls informés un cop el Pla ja havia estat aprovat.

Balaguer, entre altres coses, va explicar que la pista es retiraria almenys 180 m dels nuclis habitats, se senyalitzaria la pista i es millorarien els espais complementaris, alhora que va garantir que a l'aeròdrom no hi hauria vol acrobàtic i que tampoc no hi estaria permès el vol nocturn.

L'alcalde de Sant Pere, Càndid Viladrich (Convergència i Unió, CiU), va recordar l'acord del ple del passat 29 de setembre pel qual l'Ajuntament de Sant Pere Sallavineres es va comprometre a participar en la redacció del Pla director de l'aeròdrom si l'aeròdrom passava a dir-se només Sallavineres i també si l'aeròdrom es destinava a donar suport a l'extinció d'incendis i a les activitats esportives, i no a fer pràctiques de vol acrobàtic. A més, va assegurar que abans de prendre una decisió, ho consultaria amb els veïns. Tot i això, va reconèixer que en la seva darrera visita a la Generalitat li van dir que "la reforma es faria sí o sí".

Els veïns que s'oposaven al projecte, englobats dins l'Associació per a la Preservació del Territori el Saüquer, van repartir un manifest entre els assistents on mostraven "Toposició a la construcció d'un aeroport amb finalitats esportives i d'aprenentatge a Sant Pere Sallavineres".

Recursos contra el Pla director

En el ple celebrat el 18 de maig, el darrer abans de les eleccions municipals, el consistori no va acceptar el Pla director de l'aeròdrom que havia aprovat el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP). I a final de maig, passades les eleccions, on CiU va tornar a tenir majoria a Sant Pere, l'Ajuntament va presentar un recurs contenciós-administratiu contra el Pla director de l'aeròdrom. El consistori, fins llavors encapçalat per Càndid Viladrich, va respondre al que considerava un engany per part de la Generalitat, ja que en un principi la Generalitat havia mostrat un pla d'actuació que va rebre el vistiplau de l'Ajuntament, però després en va aprovar un altre on hi havia modificacions respecte del primer, especialment en el tipus d'aterratges permesos.

En aquest sentit, l'Associació el Saüquer també va presentar un recurs al Tribunal Supe-

rior de Justícia de Catalunya (TSJC) contra el Pla director.

Informe del Síndic de Greuges i nou Pla d'aeroports

A mitjan octubre, el Síndic de Greuges va avalar en un informe algunes de les deficiències del procés. Alguns dels punts destacats de l'informe eren que hi mancava l'avaluació ambiental, que hi faltava transparència i participació ciutadana, que el projecte no s'ajustava al Pla d'aeroports de Catalunya, que hi havia diferències a l'hora de delimitar l'àmbit de la petjada acústica de l'aeròdrom i que la tramitació de la declaració d'impacte ambiental de les obres i dels accessos viaris s'havia iniciat abans de la publicació del Pla director al DOGC i de l'aprovació del Pla especial urbanístic.

L'últim mes i mig de l'any va coincidir amb la publicació del nou Pla d'aeroports 2007-2012, l'informe de sostenibilitat ambiental (ISA) i l'Avantprojecte de la llei d'aeroports, amb terminis d'al·legació fins al 5 de febrer, els dos primers, i fins al 14 de gener el darrer.

L'any acaba amb el Pla director temporalment paralitzat i amb una forta oposició veïnal, ja que el temor a Sant Pere Sallavineres era que darrere la intenció de modernitzar l'aeròdrom hi hagués la voluntat d'instal·lar l'aeroport que no s'havia pogut tirar endavant a FONOLLOSA (BAGES) [2005:9]. De cara al 2008 calia veure si s'acabaven aprovant els documents que s'havien posat en exposició pública a final de 2007 i seguir l'evolució dels recursos interposats contra el Pla director.

JOS

Més informació

aerodromcalafsallavineres.blogspot.com
calaf-sallavineres-minutaminut.blogspot.com
sallavineres.diba.es



Pintada en contra de l'aeròdrom. Foto: Àlex Tarroja

AEROPORT DE BARCELONA (EL PRAT) 5



L'aeroport de Barcelona continua creixent en nombre d'usuaris i vols. Amb la nova torre de control en marxa, la gran obra pendent és la Terminal Sud. AENA assigna els espais de la nova terminal a les aliances Oneworld i Star Alliance. Tot i que no plau ERC i CiU, AENA ha consultat la decisió a la Generalitat i l'empresariat català, la qual cosa s'interpreta com un pas envers un canvi en el model de gestió de l'aeroport. D'altra banda, l'empresariat català organitza un acte públic conjunt per a reclamar que el Prat sigui un aeroport intercontinental, amb una gestió independent d'AENA.

Antecedents | 2003:7; 2004:7; 2005:5; 2006:6

A mesura que Barcelona es consolida com a ciutat de negocis, fires i congressos, i el nombre de turistes que visiten la ciutat augmenta any rere any, l'aeroport de la ciutat, situat al Prat de Llobregat, va esdevenint, cada cop més, una peça cabdal de l'economia catalana.

En un any en el qual el trànsit mundial d'acions va continuar creixent, amb un 6% més de passatgers i un rècord absolut de gairebé 3.000 milions de viatgers transportats, l'aeroport de Barcelona va mantenir, un quart any consecutiu, la seva trajectòria de creixement. Des de la seva darrera gran ampliació l'any 1992 amb motiu dels Jocs Olímpics, l'aeroport ha més que triplicat el nombre de passatgers, i ha assolit la nova xifra rècord de 32,8 milions de passatgers (un 9,3% més que l'any 2006).

Aquest creixement consolida l'aeroport en el vuitè lloc europeu en volum de trànsit, a punt de superar els de Roma-Fiumicino o Munic, i així entra al prestigiós grup dels trenta aeroports més grans del món, una llista que publica cada any el Consell Internacional d'Aeroports (ACI).

Quasi la meitat del trànsit total de passatgers (17,5 milions) corresponia a vols internacionals, però aquests vols es mantienien en l'àmbit europeu i l'aeroport encara estava lluny d'operar com un *hub* (centre de connexió de vols intercontinentals). No obstant això, l'aeroport va inaugurar, la tardor de 2007, tretze noves rutes amb Amèrica, Àfrica i Àsia, que es van sumar a les onze destinacions intercontinentals que ja funcionaven des de l'hivern de 2006.

Amb el creixement de 2007, les instal·lacions de l'aeroport s'apropaven al seu límit de saturació, sobretot a l'estiu. La xifra d'operacions realitzades a les pistes també va créixer respecte de l'any 2006, però una mica menys (7,6%), per arribar als 352.489 aterratges i enlairaments al llarg de l'any. El dia de més passatgers va ser el 13 d'agost, amb 122.239 viatgers, xifra que va signifi-

car un rècord històric, igual que els 1.140 moviments d'aeronaus del 17 de maig. El trànsit de mercaderies, una de les assignatures pendents de l'aeroport, va augmentar el 3,6% l'any 2007, fins a moure 96 milions de quilos de càrrega.

Mentrestant, l'aeroport madrileny de Barajas, beneficiat per la posada en marxa de la nova terminal T-4, va créixer molt més que el Prat, un 13,8%, i va assolir els 52 milions de passatgers, gràcies a companyies com EasyJet i Vueling, i altres companyies de baix cost. La xifra de viatgers que va assolir Barcelona l'any 2007 va coincidir amb la de Barajas de l'any 2000.

Iberia perd vols en favor de Clickair

L'anunci fet l'any 2005 pel president d'Iberia, Fernando Conte, que la companyia aèria abandonaria algunes rutes des del Prat es va confirmar amb un descens de trajectes l'any 2007 d'un 28,4%. L'estratègia d'Iberia era eliminar les rutes de radi curt i mitjà que no resultessin rendibles i prioritzar els vols de llarg recorregut, que majoritàriament surten des de Madrid. Així, en un any, Iberia passava de tenir un pes d'un 30% en el trànsit global de l'aeroport del Prat a un 19,7%.

Aquesta pèrdua es va veure pal·liada pel creixement de Clickair, una companyia de baix cost participada en un 20% per Iberia i que va començar a operar durant el darrer trimestre de 2006. Clickair va fregar els 3,3 milions de passatgers el seu primer any de funcionament, per damunt de Vueling, Air Europa i EasyJet. Clickair es va beneficiar de la cessió de rutes per part d'Iberia, i també per l'obertura de rutes noves.

Vueling, que va experimentar una important crisi de confiança a la Borsa al llarg de tot l'any i un relleu a la cúpula directiva, també va créixer en nombre de passatgers, i va desbancar Air Europa, que havia estat tradicionalment el tercer operador de l'aeroport. Spanair, del grup Marsans, que ha-

via anunciat una gran aposta per Barcelona l'any 2007, creixia un tímid 1%.

Fase final del Pla Barcelona

L'ens públic que gestiona els aeroports estatals, AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), va denominar Pla Barcelona el conjunt de projectes del Prat: la tercera pista, la nova torre de control, la Terminal Sud i la ciutat aeroportuària. El Pla Barcelona disposava d'un pressupost de 5.000 milions d'euros.

L'aeroport del Prat va posar en marxa a principi de febrer la nova torre de control, situada entre les pistes paral·leles. La torre, dissenyada per l'arquitecte Bruce Fairbanks de 62 metres d'altura, permetria tenir la màxima visibilitat de les àrees de maniobres de les aeronaus. La nova torre també permetria absorbir la previsió d'augment de la capacitat de l'aeroport i millorar la qualitat del servei a les aeronaus. La inversió d'aquesta obra va ser de més de 16 MEUR. A més de la torre de control, també va entrar en servei una torre observatori de suport a la torre principal.

La terminal entre pistes, coneguda com Terminal Sud o T-Sud, era la gran aposta del Pla Barcelona, amb un 60% de la inversió total. La nova instal·lació havia de permetre, inicialment, que l'aeroport creixés fins als 55 milions de passatgers. La terminal, distribuïda en cinc plantes, disposaria d'una gran superfície, 525.500 m², quatre vegades superior a la de les terminals existents. Amb 168 taulells de facturació, catorze cintes de recollida d'equipatges, 108 portes d'embarcament, donaria servei a 68 aeronaus. Malgrat que la previsió era que l'obra estigués finalitzada al llarg de l'any 2008, no se'n preveia la inauguració fins al primer trimestre de 2009, i fins a l'estiu del mateix any la terminal no disposaria dels *fingers* o passarel·les que permeten un ple rendiment.

D'altra banda, es va preveure el pressupost per una nova terminal satèl·lit, que



hauria de permetre a l'aeroport créixer fins als 70 milions de passatgers anuals l'any 2020. Aquesta terminal estaria connectada amb la T-Sud per un tren llançadora que circularia soterrat. Es va encarregar el projecte arquitectònic d'aquesta terminal al despatx de Ricardo Bofill, que també duria la direcció del projecte de remodelació de la Terminal Nord. Aquestes obres no s'iniciarien fins que entrés en funcionament la T-Sud, i no finalitzarien fins al 2012-2013.

Finalment, AENA preveia la creació d'una ciutat aeroportuària al costat de la terminal existent, que generaria més de 40.000 llocs de treball per donar servei a més de 150.000 passatgers diaris. AENA plantejava tres grans àmbits d'actuació: ampliar el centre de càrrega fins a les 50 ha per crear un dels polígons europeus de càrrega aèria més grans d'Europa, crear un parc d'empreses aeronàutiques de 53 ha, i una ciutat de serveis de 150 ha amb hotels, centres de convencions i parcs empresarials.

Accessos a la nova terminal

L'aeroport és un gran focus de mobilitat. A més dels quasi 33 milions de passatgers anuals, els 14.000 llocs de treball directes impliquen una gran quantitat de transports diaris per arribar i sortir de l'aeroport. A més, la posada en marxa de la T-Sud hauria de crear noves necessitats de transport i accés a la nova terminal.

Per això, una part important del projecte de la T-Sud era la construcció d'una estació intermodal de transports per als serveis de RODALIES [66], METRO (L2 i L9) [82] i trens d'alta velocitat. Segons les previsions, però, en el moment d'inaugurar la nova terminal, l'any 2009, cap d'aquests tres mitjans de transport encara no hauria arribat a l'estació intermodal. L'accés ferroviari (Rodalies) encara estava en la fase de redacció del projecte, i no estaria en servei fins a principi de 2010, segons va assegurar el secretari de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, que també va preveure que el metro podria arribar-hi a final d'aquell any.

Els trens de rodalia i d'alta velocitat passarien per sota de les pistes de l'aeroport i tindrien dues parades, una a la terminal nord i l'altra a la T-Sud. El metro, en canvi, faria un gir per evitar aquest pas, i tindria una tercera estació a la ciutat aeroportuària, una parada intermèdia entre les terminals per als treballadors de l'aeroport.

Per a resoldre l'accés a la T-Sud en transport privat, es va preveure un accés viari i aparcaments. Les obres per a l'accés viari des del nou traçat de l'autovia C-31 estaven en marxa l'any 2007, però no era previsible que fi-

nalitzessin fins a mitjan 2010. Davant la necessitat d'assegurar una connexió viària per a la nova terminal, s'utilitzaria l'eix viari intern de l'aeroport. Aquesta actuació intermèdia hauria d'estar en servei abans que s'inaugurés la terminal.

El silenci dels avions

Després del canvi de configuració dels vols de l'aeroport, que va entrar en servei a final d'octubre de 2006, els sorolls dels avions van deixar de produir molèsties als veïns de Gavà i Castelldefels que havien provocat grans protestes i mobilitzacions durant els anys anteriors.

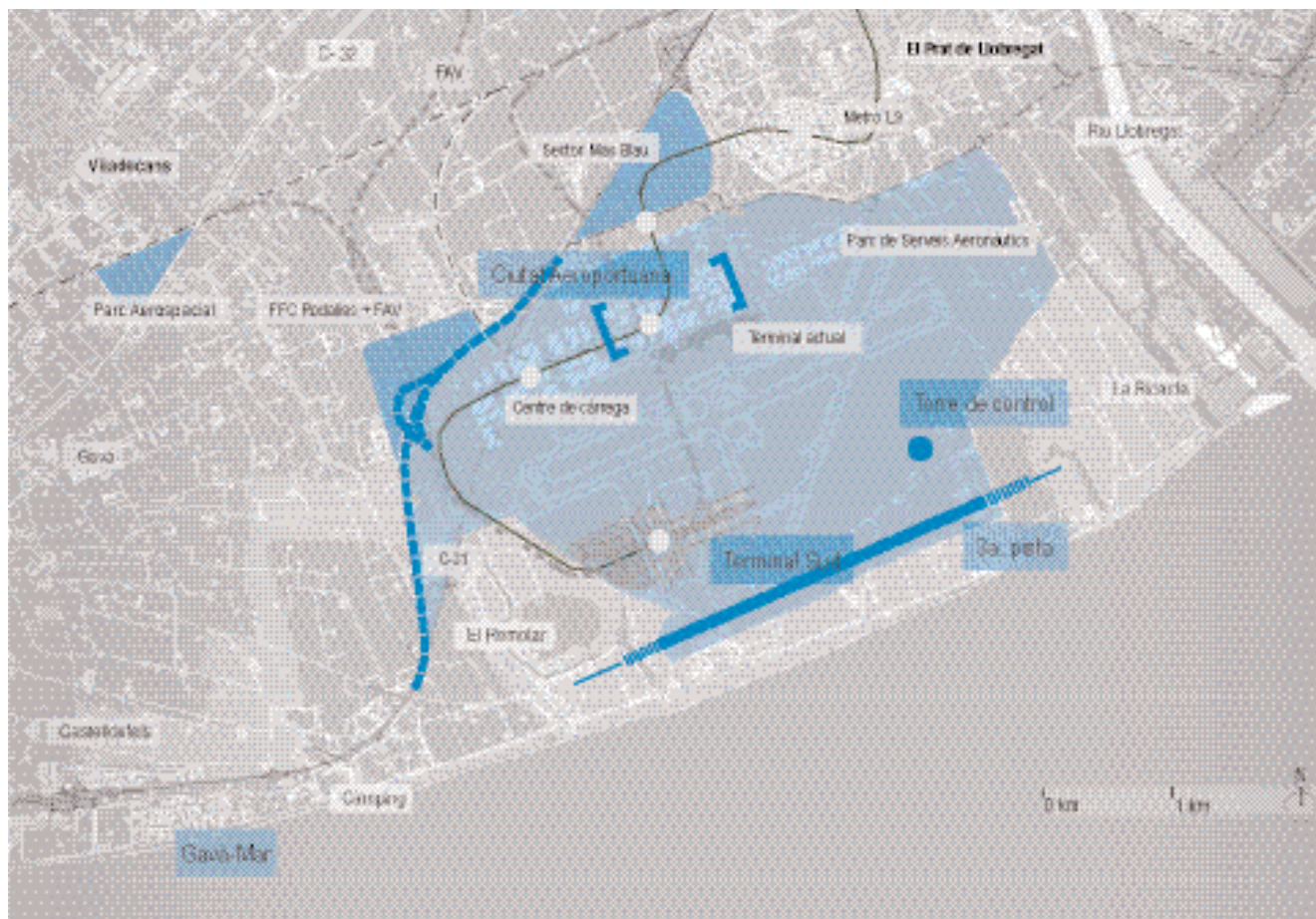
No obstant això, es mantenia la inquietud que, un cop acabada la nova terminal, s'aprofités per canviar la manera de maniobrar dels avions, per permetre més operacions per hora, amb les molèsties conseqüents. En aquest sentit, l'alcalde de Gavà, Joaquim Balsera (del Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va assegurar que el municipi s'oposa-

ria a qualsevol modificació de la configuració vigent. L'alcalde va recordar el compromís d'AENA de mantenir la configuració de vols a l'aeroport un cop es posés en marxa la nova T-Sud. El mes de maig, els ajuntaments de Gavà, Begues, Sant Boi de Llobregat, el Prat de Llobregat, Viladecans, Castelldefels i Sitges van signar un manifest per reclamar una gestió de l'aeroport del Prat que garantís un equilibri entre el seu desenvolupament i la protecció de l'entorn i les persones. La Comissió de Seguiment Ambiental de l'Aeroport de Barcelona (CSAAB) va acordar el mes de setembre ampliar fins al 2012 el període de vigència de la configuració actual de vols a l'aeroport en pistes segregades.

D'altra banda, l'Associació de Veïns de Gavà Mar i la Plataforma del Noroeste de Madrid contra el Ruido de los Aviones van decidir coordinar actuacions i crear una associació d'àmbit estatal contra les molèsties acústiques dels aeroports.



Avió aterrant a la tercera pista de l'aeroport. Foto: Marta Casas



Creació del GTI-4 i les demandes de la societat civil catalana

El 22 de març la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB), el Cercle d'Economia, Foment del Treball i la Fundació RACC van constituir a l'auditori de l'escola de negocis IESE el Grup de Treball d'Infraestructures (GTI-4), per fer de grup de pressió per a la millora de les infraestructures a Catalunya. En l'acte, de caràcter acadèmic, van assistir més de 800 persones, principalment representants de l'empresariat català, i hi van intervenir ponents com Andreu Mas-Colell, catedràtic d'Economia de la Universitat Pompeu Fabra (UPF), Pedro Nueno, professor de l'IESE, i Germà Bel, catedràtic d'Economia Aplicada de la Universitat de Barcelona (UB).

Segons Mas-Colell, Barcelona no podria ser una gran ciutat si no tenia un gran aeroport per a captar grans empreses, centres d'R+D+I, escoles de negocis, etc. A més, Mas-Colell exigia que la gestió del Prat es fes des del seu propi territori, a través d'un consorci amb control complet sobre l'aeroport. Això permetria que l'aeroport es constituís com un *hub* (centre de connexió de vols intercontinentals). Segons Germà Bel, calia equilibrar el creixement de passatgers amb l'oferta de vols intercontinentals per a augmentar l'activitat de valor afegit de l'aeroport,

ja que aquests vols canalitzen viatges de negocis a llarga distància.

Segons els experts convocats a l'acte, el model d'AENA, que consisteix en una gestió centralitzada dels aeroports espanyols, era obsolet, i calia aplicar una nova gestió individualitzada dels aeroports. Segons Nueno, calia una gestió independent, professionalitzada, eficient, que ajudés a vendre el destí i donés un bon servei al passatger. Tot plegat, però, sense oblidar la importància dels serveis de mercaderies, crucials per a algunes empreses, com l'aviació privada i corporativa. Bel va afegir que la gestió individualitzada facilitaria el fet que cada aeroport desenvolupés les seves pròpies estratègies financeres i comercials, la qual cosa permetria aprofitar al màxim les pròpies potencialitats.

Paral·lelament, l'Associació Catalana de Professionals (ACP) va impulsar el manifest *Per un aeroport intercontinental amb una gestió individualitzada*, una iniciativa que a final de 2007 tenia més de cent mil adhesions.

L'assignació de la Terminal Sud

Al llarg de 2007, diverses companyies van lluitar per assegurar-se un espai a la nova T-Sud. Les grans aliances d'aerolínies en dispu-

ta eren Oneworld (amb Iberia, British Airways, i American Airlines, entre altres), Star Alliance (amb Spanair, Lufthansa, Swiss, i altres) i Sky Team (amb Air Europa, Air France, KLM, i altres).

A principi d'octubre el consell d'administració d'AENA va aprovar, amb caràcter revocable, l'adjudicació de la T-Sud a One-world i Star Alliance. També tindrien espais assignats Clickair i Vueling, així com disset companyies aèries no lligades a les aliances, que fan vols de llarg radi des del Prat. Sky Team disposaria de les instal·lacions de l'actual Terminal A, a més de l'edifici intermodal on conflueixen els diferents transports. A les terminals A i B s'ubicarien la resta de companyies de baix cost, 21 en total, i els altres operadors que no fessin vols intercontinentals.

Javier Marin, director d'aeroports d'AENA, va justificar les assignacions segons tres criteris: creixement, connectivitat i optimització de l'ús de les infraestructures: les dues aliances assignades eren les més grans de l'aeroport, amb més del 50% dels passatgers, i el nombre més important de connexions entre vols es produïa dins d'aliances. D'altra banda, la presència de les dues companyies amb seu a Barcelona –Clickair i Vueling– responia

al seu compromís d'aportar passatgers a les connexions entre vols. El representant d'AENA va recordar que si les companyies no complien amb els plans previstos podrien perdre l'assignació. Sky Team va destacar la provisionalitat de l'assignació, i va reconèixer que hauria preferit estar a la T-Sud, i que aquesta hauria estat, a parer seu, la millor opció per al Prat.

Segons el Govern català, l'assignació satisfia les expectatives de la Generalitat, ja que els seus criteris s'havien recollit en bona mesura. No obstant això, ERC, membre del Govern tripartit, i CiU, primera força de l'oposició, van coincidir que la decisió d'AENA limitava el creixement de l'aeroport del Prat en benefici de Barajas, autèntica plataforma intercontinental d'Iberia. Segons Josep Anton Duran i Lleida i Joan Ridao, portaveus, respectivament, de Convergència i Unió (CiU) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) al Congrés dels Diputats, la decisió d'AENA condemnava el Prat a esdevenir un aeroport subsidiari de Barajas ja que no creien que Oneworld apostés per vols intercontinentals, tenint relativament proper el centre operatiu d'Iberia a Madrid. CiU hauria preferit que la terminal s'hagués adjudicat a una sola aliança que garantís vols intercontinentals. El Partit Popular (PP), per la seva banda, es va alinear amb les crítiques de CiU i ERC.

El president de la Generalitat, José Montilla, va defensar al Parlament de Catalunya l'assignació de la T-Sud i va dir que era un primer pas en la participació de la Generalitat en les decisions estratègiques sobre l'aeroport de Barcelona. Joaquim Nadal, conseller de Política Territorial, va considerar que la decisió situava el Prat en termes de competitivitat amb Barajas i altres aeroports europeus com Milà.

Foment del Treball va lloar la manera com AENA havia consultat els agents socials i econòmics catalans, i va subratllar que es tractava d'assignacions provisionals. La patronal Cecot, pròxima a CiU, també es va felicitar per la decisió. Miquel Valls, president de la CCB, va dir que els criteris del repartiment eren equilibrats, si bé va cridar l'atenció sobre les conseqüències que tindrien els processos de venda en què estaven immerses Iberia i Spanair. Els sindicats Comissions Obreres (CCOO) i Unió General de Treballadors (UGT) també van valorar positivament l'assignació.

Germà Bel, impulsor de l'acte social de l'IESE en favor del Prat, va opinar que s'havia penalitzat l'aliança amb més potencial de vols internacionals, Sky Team, i que s'havia afavorit la que en té menys, Oneworld.

Model de gestió de l'aeroport

Un cop assignats els espais de la T-Sud, tant des del Govern de la Generalitat com des de diferents sectors patronals i empresarials es va tornar a insistir en la necessitat d'un model de gestió descentralitzat per a l'aeroport.

Joan Pujol, secretari general de Foment, va insistir en la urgència de desenvolupar un model de gestió individualitzat, i Miquel Valls va demanar als governs de l'Estat i de la Generalitat que fessin el primer pas per a establir un model participat, i va proposar crear un grup de treball entre l'Administració i els agents econòmics per a aprofundir en el model de gestió. El degà del Col·legi d'Enginyers Aeronàutics, Josep Oriol, va proposar un model estructural amb decisió i gestió en el territori en què participessin les institucions i els agents socials. El GTI-4 va presentar el mes de juliol una fórmula de gestió privada per a l'aeroport, en la qual les institucions públiques mantindrien la titularitat però no el poder de decisió.

Mentre que el món empresarial no amagava el seu interès per incidir en la gestió del Prat, el sindicat UGT no considerava que fos necessària la participació de les empreses privades en la gestió, tal com va destacar Eva Granados, secretària de Política Institucional.

El conseller Nadal va recordar el compromís, fet el mes de març, del president del Govern de l'Estat, José Luis Rodríguez Zapatero, d'obrir la gestió de l'aeroport a la Generalitat, i el president Montilla va assegurar que a principi de 2009 AENA ja no tindria el monopoli en la gestió de l'aeroport.

A principi de novembre, Mariano Rajoy (PP) va prometre la gestió privada de l'aeroport si guanyava les eleccions de març de 2008. El president del PP de Catalunya, Daniel Sirera, va anunciar que membres del partit es reunirien amb el GTI-4 per definir una proposta concreta de privatització de l'aeroport del Prat. El conseller Nadal es va mostrar contrari a la privatització total de l'aeroport.

El model de gestió que es discutia a final d'any preveia un consorci amb la participació d'una societat de nova creació que agruparia la gestió dels aeroports catalans, representada per la Generalitat, d'AENA com a representant de l'Estat, de l'Ajuntament de Barcelona i previsiblement també amb la participació de la iniciativa privada. En qualsevol cas, les decisions finals sobre el model de gestió, i també sobre els repartiments de poder en aquest consorci, no es prendrien fins a la legislatura parlamentària següent, a partir de març de 2008.

El Pont Aeri toca sostre davant la imminència del FAV

A l'espera de l'entrada en funcionament del FAV BARCELONA-MADRID [62] l'any 2008, la ruta aèria entre Barcelona i Madrid, coneguda com el Pont Aeri, va enregistrar 4,76 milions de passatgers, un 9,9% més que l'any 2006. Aquest creixement responia, en part, a l'aposta de Vueling, Spanair i Air Europa per aquest corredor aeri, en mans d'Iberia fins feia pocs anys. No obstant això, el 2007 podria significar el sostre d'aquesta ruta, ja que el FAV podria agafar usuaris a les companyies aèries. D'aquesta manera, la ruta aèria més transitada del món podria perdre prop de dos milions de passatgers a mitjà termini.

L'assignació de la T-Sud va significar també acabar amb el monopoli sobre el pont aeri que exercia Iberia des de la Terminal C de l'aeroport. Javier Marín va anunciar que des de la T-Sud es crearia un corredor amb Madrid en què podrien competir obertament totes les companyies que fan aquella ruta. La ubicació del nou pont aeri plantejaria algunes dificultats a les companyies sense presència directa a la T-Sud, com Air Europa, atès que tindrien les instal·lacions separades en dues terminals, circumstància que contrariaria el criteri d'assignació d'AENA.

Reptes per a 2008

L'aeroport enfilava, a final de 2007, la recta final del Pla Barcelona, a l'espera de posar en servei la nova T-Sud, d'accelerar la construcció dels accessos terrestres (connexió viària amb la C-31, nou ramal de rodalia, línia L9 de metro, alta velocitat) i de desenvolupar la ciutat aeroportuària.

XSR-X3EA

Més informació

www.aena.es
www.aeroportintercontinental.cat
www.bcnair-route.com
www.cambrabcn.es
www.cambrabcn.es/Catalan/Infraestructures/documents/infra_basiques.pdf
www.circuloeconomia.com
www.foment.com
www.gavamar.com
www.preservemcastelldefels.org
www.prouisoroll.org
www.racc.es/pub/ficheros/adjuntos/adjuntos_gticat_jzq_b8972727.pdf
 Bel, Germà; Fageda, Xavier. Aeroports i globalització. Opcions de gestió aeroportuària i implicacions sobre el territori

L'AEROPORT DEL PRAT COM A METÀFORA

Antón Costas Comesaña

Catedràtic de Política Econòmica. Universitat de Barcelona

De vegades, tinc la impressió que a Catalunya ens comportem amb la conducta pròpia del barrufet empenyat de la historieta belga que narra les aventures i desaventures d'una espècie de petites criatures blaves que viuen en un bosc d'algun lloc d'Europa. Si poguéssim triar la conducta més adequada entre el cens de personatges de les historietes del belga Peyo, la que ens aniria millor és la de la saviesa del gran barrufet.

Perquè viure en estat de permanent irritació no és bo, ni per al cos ni per als resultats que volem assolir. Fins i tot en els casos en què tenim raó d'exigir que les coses canviïn, aquest estat anímic ens posa al cos un malestar tal que ens fa confondre les estratègies per a aconseguir el canvi. Sobretot, si el canvi busca la manera de permetre'ns més marge d'acció per a decidir com fer les coses, per a autogovernar-nos.

Però hi ha una cosa que encara és pitjor. Aquesta equivocació a la qual ens porta l'estat d'irritació permanent acaba provocant, quan no s'aconsegueix l'objectiu buscat, una frustració que incrementa el malestar vers nosaltres mateixos i tot allò que ens envolta.

Una cosa així ens va passar amb l'Estatut. I si no actuem amb saviesa, això mateix ens pot tornar a passar si intentem convertir de la nit al dia l'aeroport del Prat en un aeroport internacional, és a dir, en un aeroport central o hub, des del qual poder volar directament a qualsevol punt del globus sense passar per connexions intermèdies amb altres aeroports.

L'aeroport del Prat ha esdevingut una metàfora de moltes altres coses que ens passen i que ens confonen. Som una economia i un país que es deriva del lideratge que té a Espanya, però es tracta d'un lideratge que actualment es posa en qüestió a causa de tres transformacions tremendes que s'esdevenen al nostre entorn mateix. D'una banda, l'intens i profund canvi tecnològic ha impactat de manera molt especial sobre les economies industrials com ara la

nostra. En segon lloc, la globalització de l'economia i l'aparició de nous competidors asiàtics en matèria de manufactures en les quals fins ara teníem avantatges de costos i preus. I, en tercer lloc, una revolució pel que fa a les formes de propietat, a la mida i a la gestió de les empreses, davant les quals el reeixit esperit empresarial i les empreses familiars es mostren ara impotents per aprofitar-la.

Aquest qüestionament del nostre lideratge econòmic i empresarial ens fa estar inquiets, sentir un malestar difús que no som capaços de concretar. Ambicionem un lloc propi en el món global que s'ha obert al nostre davant, però no sabem encara quina és l'estratègia més adequada. Les nostres ambicions volen, però les nostres polítiques continuen lligades per comportaments polítics i per ciutadans contradictoris. Volem avançar de pressa cap a aquest món global, però ens oposem a infraestructures que fan possible assolir el moviment endavant.

En aquest estat de coses, que tenen a veure amb l'esperit i amb la matèria, el debat sobre el Prat és com una metàfora de tot això que ens passa, però que encara no sabem què és, ni encara menys com aconseguir-ho.

Mentrestant, però, convindria no cometre els mateixos errors que amb l'Estatut. No ambicionar primer els cels més alts, per caure després en picat cap a una nova frustració col·lectiva. Cal actuar amb prudència, sabent quins són els factors econòmics que ens afavoreixen i els factors polítics que condicionen l'estratègia que s'ha de seguir.

Disposem d'una bona anàlisi de la inadequada situació aeroportuària espanyola actual, i també de les possibilitats futures del Prat com a aeroport internacional. Els treballs del professor Germà Bel constitueixen una de les contribucions més brillants que recordo feta al nostre país en matèria de formació de polítiques públiques. Deixeu-me esmentar només

tres de les seves conclusions. Entre els països grans (per població) i desenvolupats, Espanya és l'únic país en el qual els aeroports es continuen gestionant de manera centralitzada per un organisme estatal (AENA). Segon, que el Prat és l'únic aeroport d'un país europeu en el qual hi ha vols intercontinentals que no són operats per la companyia de bandera del propi país (Iberia). I, tercer, que encara que es pugui objectar amb raó que en aquest moment no hi ha prou demanda de vols internacionals per a fer del Prat un aeroport internacional com, per exemple, el de Milà, el professor Bel assenyala que a mitjà termini l'aparició d'aquesta demanda no és independent de l'oferta, és a dir, del fet que hi hagi unes instal·lacions aeroportuàries i una gestió pròpia d'aquestes instal·lacions que de mica en mica preparin el brou de cultiu perquè hi pugui créixer la demanda.

Sabem el rumb que hem de seguir. Ara cal aprofitar els vents favorables. En aquest sentit, cal recordar que les polítiques públiques no són només, ni fonamentalment, el reflex d'una bona anàlisi tècnica. També hi compten, i molt, la política -és a dir, el joc del poder- i les velles institucions, com ara AENA.

Siguem ambiciosos, però deixem de banda les paraules importants. Allò del hub ja arribarà.

Fixem primer la missió que ha de complir l'aeroport de Barcelona en el conjunt del sistema aeroportuari català i espanyol. Busquem la manera de participar, juntament amb AENA, en la gestió de les noves instal·lacions de la T-Sud. Demostrem que sabem ser bons gestors. Introduïm participació privada en aquesta gestió, a fi, entre altres coses, de suavitzar les tensions entre institucions. El model de la Fira de Barcelona n'és un bon exemple. Busquem acords per a noves línies internacionals amb origen i destinació a Barcelona. I, en tant que necessitem fer servir altres aeroports intermedis per a viatjar a la resta del globus, siguem savis per comprendre que el que ens interessa és que les rutes amb origen i destinació a Barcelona utilitzin aeroports concentradors l'idioma dels quals sigui conegut pel nostre usuari mitjà, i amb els quals puguem arribar més fàcilment a acords de reciprocitat en la negociació amb les companyies aèries.

Evitem començar la casa per la teulada. Això només produiria noves frustracions, que contribuirien a ofendre encara més el nostre ja de per si irritat estat d'ànim.

Article publicat al diari El País el 20 de març de 2007

AEROPORT DE GIRONA-COSTA BRAVA (VILOBÍ D'ONYAR) 6



Aena aprova la licitació d'un aparcament i anuncia l'inici de les obres d'ampliació de la terminal. La Generalitat encarrega el Pla director de l'entorn de l'aeroport i inicia una compra de sòl per ampliar el CIM de la Selva. El seminari *Low cost landscapes* planteja escenaris de futur per fer compatible el creixement de l'aeroport amb la preservació del paisatge. Un estudi sobre l'impacte acústic de l'aeroport conclou que només se supera el llindar de 75 dB permès per la llei en una àrea de 1,2 km² però recomana la incorporació de mesures d'aïllament acústic als habitatges en una àrea de 15 km². A final d'any, Ryanair anuncia l'obertura de catorze rutes noves.

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

L'aeroport de Girona-Costa Brava es va inaugurar el 1965 en uns terrenys situats a 10 km al sud de Girona, als municipis d'Aiguaviva i Vilobí. El 2007 disposava d'una pista de 2.400 m. L'any 2002 Ryanair, la companyia de vols de baix cost més important d'Europa, es va establir a l'aeroport Girona-Costa Brava i va obrir dotze línies regulars a Frankfurt, Brussel·les, Londres, Milà i Dublín, com a principals destinacions. Uns mesos després, Ryanair arribava a un acord amb la Generalitat, la Diputació de Girona, la Federació d'Hostaleria de les Comarques de Girona i la Cambra de Comerç de Girona, per a establir la seva base al sud d'Europa a Girona i obrir noves rutes a canvi d'ajuts econòmics. Entre 2002 i 2005 el nombre de destinacions de l'aeroport va passar de dotze a quaranta, i el de passatgers de mig milió a 3,5 milions.

L'augment de l'activitat de l'aeroport ha tingut un gran impacte en el creixement de la zona. Per una banda, la Generalitat ha impulsat la construcció de la CENTRAL INTEGRADA DE MERCADERIES (CIM) DE LA SELVA [34] per a usos logístics, amb una superfície total de 22,5 ha, i ha fet una reserva de terrenys per ubicar-hi una estació de tren pel FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [64] i el futur FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [71]. Per l'altra, el dinamisme de l'aeroport ha provocat la saturació de les seves instal·lacions, problemes per la manca de zones d'estacionament de vehicles i la proliferació d'activitats de serveis sense llicència al voltant. El 2006 Aena va aprovar la revisió del Pla director de l'aeroport de Girona amb la delimitació de 215 ha de servei a fi d'ampliar les instal·lacions i d'atribuir-hi una inversió de 108 MEUR fins al 2020. Paral·lelament, la Generalitat i el govern de l'Estat iniciaven les negociacions per a fer efectiu el traspàs de la gestió dels aeroports de Girona, Reus i de l'aeròdrom de Sabadell a l'administració catalana.

Continua el creixement i augmenten les inversions d'Aena

A principi d'any, Aena va aprovar la licitació de les obres de construcció d'un nou aparcament de vehicles i d'un bloc tècnic per valor de 36 MEUR, amb un termini d'execució de 32 mesos. L'aparcament, de sis plantes, tindria una superfície de 93.300 m², una capacitat per a 3.446 vehicles i estaria situat a l'espai que ocupa l'aparcament públic actual. Al costat, se situaria el bloc tècnic, de 2.700 m², destinat a magatzem i oficines.

A l'abril van començar els actes de celebració del quarantè aniversari de l'aeroport. Durant l'acte inaugural, el director, Eduardo Cerezo, va anunciar que el balanç de 2006 mostrava, de nou, xifres rècord: 3.614.222 de passatgers, 33.436 operacions i 502 tones de càrrega. Cerezo va atribuir el creixement a l'augment de les rutes ofertes per Ryanair, va destacar el fet simbòlic que suposava l'obertura, al gener, de la connexió de Spanair amb Madrid, i va recordar les actuacions

que estava fent Aena per a millorar les instal·lacions, com la construcció dels nous aparcaments o la implementació del sistema d'aterratge antiboira ILS i del Punt d'Inspecció Fronterera (PIF). El vicepresident de la Diputació de Girona, Jaume Torramadé (de Convergència i Unió, CiU), va recordar que aquest èxit es devia en gran part a les gestions portades a terme per la Diputació de Girona, la Cambra de Comerç de Girona i la Generalitat per a promocionar l'aeroport i va demanar al Govern de l'Estat que agilités el traspàs de la gestió de les instal·lacions. El delegat de l'Estat a Catalunya, Joan Rangel, va replicar dient que el que comptava no era qui sinó com es gestionava l'aeroport i va recordar de nou les inversions fetes per Aena.

Al juliol, el Ministeri de Foment (MIFO) va fer públiques les dades d'inversió en aeroports recollides als pressupostos generals de l'Estat per al 2007. Segons Foment, l'AEROPORT DE BARCELONA [5] es convertiria en el primer de l'Estat en



Obres de construcció d'un nou aparcament Foto: Moisès Jordi



inversions, superant el de Madrid-Barajas per primera vegada en molts anys, amb una xifra de 650 MEUR, seguit de L'AEROPORT DE REUS [9] amb 23 MEUR, el de Girona amb 16 MEUR i L'AERÒDROM DE SABADELL [2006:5], amb 6 MEUR. Amb aquesta dotació pressupostària, Foment donava continuïtat a la política d'inversió iniciada el 2004 a l'aeroport de Girona, que en quatre anys havia passat de 3,5 MEUR als 16 MEUR previstos per al 2007.

La Generalitat encarrega el Pla director de l'entorn de l'aeroport

Al març, la Comissió d'Urbanisme de Catalunya va encarregar la redacció del Pla director urbanístic de l'entorn de l'aeroport de Girona. L'objectiu del Pla, que abraçaria els municipis d'Aiguaviva, Vilobí d'Onyar, Riudellots de la Selva i Fornells de la Selva, seria ordenar el creixement de les instal·lacions, millorar-ne les connexions viàries i ferroviàries i crear una nova àrea logística a l'entorn. Concretament, el document inclouria una reserva de sòl per a poder-hi construir una segona pista, tal com preveu el Pla director de l'aeroport de Girona aprovat el 2006, la solució per a l'ampliació de les instal·lacions aeroportuàries i la construcció d'una estació per al FAV. Unes setmanes abans, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal (del Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), havia anunciat que l'Institut Català del Sol (Incasol) havia adquirit 150 ha de terrenys a cavall dels municipis de Riudellots de la Selva i Aiguaviva, per a l'ampliació de la Central Integrada de Mercaderies (CIM) de la Selva. A final d'any, CIMALSA va licitar les obres d'urbanització del nou Parc Aeroportuari i Logístic, ubicat a la CIM de la Selva, per donar cabuda a les oficines de l'aeroport, un aparcament i diversos serveis (un hotel, comerços, tallers i una benzinera).

Mentrestant, la Generalitat i el Govern de l'Estat aprovaven la creació d'una ponència, dins de la comissió bilateral entre els dos executius, per a l'elaboració d'una proposta de desclassificació com a interès general dels aeroports de Girona, Reus i l'aeròdrom de Sabadell, és a dir, el pas previ per al seu traspàs a la Generalitat.

Un seminari planteja escenaris de futur per a l'aeroport

Al març es va celebrar a Girona el seminari, dirigit pel geògraf Francesc Muñoz i organitzat per la Universitat de Girona (UdG), la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) i el Politecnico di Milano, *Low cost landscapes* ('Paisatges de baix cost'). L'objectiu del seminari era, prenent com a



objecte d'estudi l'aeroport de Girona, analitzar les transformacions que es registren en el paisatge com a conseqüència del nou rol dels aeroports de segona jerarquia, on operen les línies aèries de baix cost, i proposar-hi visions de futur. A la inauguració el secretari general de Planificació Territorial de la Generalitat, Oriol Nel·lo, va exposar que els canvis que s'estaven produint a l'aeroport havien aconsellat al Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) actuar amb rapidesa, raó per la qual havia tramitat separatament el Pla director de l'aeroport del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE L'ÀREA URBANA DE GIRONA [125].

En el marc de l'esdeveniment, el geògraf Joan Vicente (UdG) i l'arquitecte Pere Vidal (UAB) van coincidir a reconèixer que l'arribada de les aerolínies de baix cost havia redefinit el rol de l'aeroport com un centre de trànsit aeri internacional, que això havia engegat una dinàmica de construcció de nous edificis i serveis que era el preludi de canvis més grans, i que, com a conseqüència, era necessari planificar-ne l'entorn. A més a més, els experts van apuntar que l'escassa valoració econòmica de l'agricultura i la feblesa del teixit social dels municipis de l'entorn feien que aquest espai i el seu paisatge fossin especialment vulnerables a aquestes transformacions. El seminari va cloure amb propostes d'intervenció innovadores, com una solució per a l'ampliació de l'aeroport

segons què s'evitava construir la segona pista o una nova terminal amb forma de volcà, en referència a l'espai natural de la zona volcànica de la Crosa de Sant Dalmaí (Aiguaviva-Vilobí d'Onyar), situat a prop.

L'estudi sobre l'impacte acústic de l'aeroport de Girona

A final d'abril es va fer públic a la Universitat de Girona l'estudi sobre l'impacte acústic de l'aeroport de Girona encarregat pel Consell Comarcal del Gironès arran de les queixes dels municipis veïns. L'informe conclouia que la mitjana de soroll només se situa per sobre dels 75 dB –el límit permès per la llei– en una zona d'1,21 km² situada al voltant de l'aeroport, i dins dels termes municipals d'Aiguaviva i Vilobí d'Onyar, que afecta diverses masies. Josep Arnau, director del Grup de Recerca en Enginyeria de Fluids, Energia i Medi Ambient (GRE-FEMA) de la UdG i coordinador de l'estudi, va indicar que la recomanació per als municipis afectats seria que no es permetés construir dins l'àmbit on se supera aquest límit i que la solució per a les masies afectades seria implementar mesures per a aïllar-les. Segons Arnau, més enllà d'aquesta àrea s'estén una segona corona de 7,43 km² on es registren més de 65 dB, i, per tant, on la normativa obliga que els nous habitatges incorporin mesures d'aïllament acústic. A l'últim, l'estudi establí una tercera corona de 15,35 km², que inclou algunes zones dels municipis de Salt, Vilablareix i Sils, on

l'estudi també recomanava d'extendre les mesures anteriors.

D'altra banda, l'informe també contenia propostes per a reduir l'impacte acústic generat per les instal·lacions en les operacions d'aterratge i enlairament de les aeronaus, com la limitació de l'ús de contrajet, sistema que provoca frenades brusques dels avions, o la prohibició de l'aterratge d'avions antics, que fan més soroll. En qualsevol cas, Àlex Deltell, del GREFEMA, va advertir que el futur PIF i el CIM de la Selva farien augmentar el trànsit de mercaderies i que això, sumat al creixement de l'aeroport, incrementaria la contaminació acústica. Finalment, el Consell Comarcal del Gironès va entregar l'estudi al DPTOP, que va acceptar d'assumir-lo com un dels documents de treball per a la redacció del Pla director de l'entorn de l'aeroport de Girona.

L'expansió de Ryanair continua

Al juny, la responsable de Ryanair a l'Estat espanyol i Portugal, Maribel Rodríguez, va anunciar la implementació durant 2007 de quatre noves línies des de Girona: a Bassilea (Suïssa), Breno (Txèquia), Linz (Àustria) i Poznan (Polònia). A l'octubre, el president de Ryanair, Michael O'Leary, va anunciar, a Barcelona, que l'objectiu futur de la companyia era posicionar-se com la primera en passatgers internacionals transportats a l'Estat espanyol, per davant d'Iberia i Clickair. Per assolir-ho, O'Leary va anunciar la implementació de dos avions nous amb base a Girona i l'obertura de catorze noves línies regulars, a partir de final d'octubre.

Unes setmanes abans, la Generalitat i Ryanair havien signat un acord pioner per a promoure l'ús del català a la pàgina web, la retolació, els missatges de cabina i les informacions auxiliars de vol, en tots els avions que surtin o tinguin com a destí l'aeroport de Girona. L'acord no suposava cap contraprestació econòmica però sí la posada en



Terminal de l'aeroport de Girona Foto: Moisès Jordi

servei, per part de la Secretaria de Política Lingüística, dels recursos per a fer les traduccions i els escrits en llengua catalana. El delegat del Govern de la Generalitat a Girona, Jordi Martinoy, va apuntar que l'acord assentava les bases per a negociar la seva extensió a les altres companyies que operen a l'aeroport: Transavia i Spanair.

Aena anuncia l'ampliació de la terminal i de l'horari de servei

A l'octubre, Aena va anunciar que a partir del mateix mes l'aeroport restaria operatiu vint-i-quatre hores al dia durant tot l'any i no només a l'estiu, com fins ara, i que això implicaria que tots els serveis d'operacions, seguretat i atenció al públic estarien oberts el dia sencer. Amb aquesta mesura, l'aeroport de Girona passava a formar part del grup d'onze aeroports de l'Estat que operen les vint-i-quatre hores del dia durant tot l'any.

Unes setmanes més tard, el director de l'aeroport, Eduardo Cerezo, va dir que Aena estimava tancar el balanç de l'aeroport de 2007 amb 4,7 milions de passatgers, i que el volum previst per a 2008 era de 5,5 milions. Paral·lelament, Cerezo va anunciar que a final d'any s'iniciarien les obres d'ampliació de la terminal i que això permetria augmentar els taulells de facturació, l'habilitació d'una comissaria de policia i la creació de zones comercials i de serveis noves.

JVC

Més informació

bcngro.cambrà.gi
www.aena.es
www.cimalsa.es

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



Durant el 2006 continuen les negociacions polítiques i econòmiques per a fer avançar el projecte d'aeroport de la Seu d'Urgell o de Pirineus-Andorra. La compra de la major part dels terrenys de l'antic aeroport per part del govern català és el principal factor desllorigador que permet accelerar el procés tècnic i administratiu del projecte amb perspectives de ser una realitat a final del 2010.

Antecedents | 2004:9; 2006:8



Després de vint-i-quatre anys tancat, i després d'un únic any de funcionament, l'aeroport de la Seu d'Urgell (Alt Urgell), situat a uns quatre quilòmetres d'aquesta ciutat, rebia especial atenció a partir de l'1 de març de 2004 amb dos acords destacats. Per una banda, era notícia la signatura de la Declaració comuna sobre l'aeroport internacional Pirineus-Andorra entre representants de l'Estat espanyol i del Principat d'Andorra, que acordava que el finançament de les instal·lacions aniria a càrrec dels dos governs, mentre que l'explotació seria competència de la part andorrana i la gestió dels serveis públics i tècnics dependria del govern espanyol. Per altra banda, els pactes del grup d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) amb el govern de l'Estat espanyol permetien establir una partida inicial pel projecte de 15.000 euros. Quedava pendent per al 2005 la definició del model de gestió de l'aeroport. Però no va ser fins a principi de 2006 que hi hagué mostres de compromís per part del govern de la Generalitat. Així, a començament del 2006 el conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal Farreras, apostava per la compra o expropiació dels terrenys i perquè una empresa privada entrés a formar part de la gestió, juntament amb els governs català, espanyol i andorrà.

rò quedaven per definir els mecanismes de coordinació institucionals per a la seva explotació. Nadal informava sobre la possibilitat de crear un consorci per a la gestió de l'aeroport, i es comprometia a contribuir en el finançament de la renovació de les instal·lacions, sense descartar-hi la participació d'inversors privats.

En aquella mateixa data, 9 de maig, el conseller també informava de l'inici de la redacció d'un pla de viabilitat i dels informes ambientals necessaris per a donar llum verd a la infraestructura. Després de la realització d'aquests documents s'encarregà el Pla director aeroportuari amb què es definiren i concretaren les possibilitats i les necessitats de l'aeròdrom. Des del 10 d'octubre de 2006, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL) ja va haver aprovat el Pla especial per a la delimitació de sòl de l'àmbit del futur aeroport de la Seu. Així mateix, el govern aprovava el 12 de setembre l'elaboració de l'estudi que hauria d'incloure un pla de negoci i des-

envolupament empresarial del futur aeroport Pirineus-Andorra.

L'acord del Consell de Govern de la Generalitat, celebrat el dimarts 25 de setembre, autoritzava la constitució de la societat limitada unipersonal Aeroports Públics de Catalunya (PLA D'AEROPORTS DE CATALUNYA [119]). Amb aquesta nova eina, el Govern de la Generalitat gestionava les infraestructures aeroportuàries que ja impulsava (aeroport de la Seu d'Urgell i AEROPORT DE LLEIDA-ALGUAIRE [8] i les que li serien traspasades.

Noves possibilitats per al sector turístic pirinenc

El president de l'Associació d'Hostaleria de l'Alt Urgell, Miquel Àngel Sánchez Figols, assegurava en declaracions a l'Agència Catalana de Notícies (ACN), fetes públiques el dia 8 de juliol, que l'aeroport seria una infraestructura molt positiva. Aquest aeroport, declarava el representant del sector hostaler, "no només beneficiarà la comarca,



La Generalitat compra els terrenys per al futur aeroport

La primera notícia del 2007 en relació amb l'aeroport era la confirmació, per part de l'Institut Català del Sòl (INCASOL), de la compra del 85% dels terrenys de l'aeroport, fins aleshores propietat de la família que havia construït l'aeroport. En total, havien estat adquirides 168 ha, de les 198 previstes per a la infraestructura. "A partir d'aquest moment, el Govern de la Generalitat", segons manifestava el conseller Nadal, "continuarà les negociacions amb diversos propietaris per adquirir la totalitat dels terrenys de l'aeroport". Així, la infraestructura tindria la titularitat de la Generalitat pe-



sinó tot el Pirineu, ja que portarà clientela amb una estada mínima molt més llarga, i procedent de mercats de llarga distància, cosa que permetrà al sector turístic de la zona accedir als mercats exteriors, actualment encara molt minoritaris”.

Heliport d'Andorra

Per altra banda, segons una notícia publicada per l'ACN el 27 de setembre, l'heliport d'Andorra ben aviat hauria de ser una realitat. L'heliport funcionaria amb helicòpters amb una capacitat per a vint viatgers la funció dels quals seria facilitar els enllaços amb el futur aeroport de la Seu d'Urgell i el de Tolosa. El ministre d'Ordenament Territorial, Urbanisme i Medi Ambient del govern andorrà, Xavier Jordana Rossell, recordava que les condicions que va posar Andorra per a pactar amb l'Estat espanyol eren que es respec-



Vista del tal·lús on s'ubicarà el futur aeroport de la Seu des d'Arlà. Foto: ACN

tés el nom de “Pirineus-Andorra”, que hi poguessin operar avions d'un mínim de setanta passatgers, que hi hagués zona de trànsit in-

ternacional per a fer el desplaçament directe cap a Andorra a través d'un servei d'helicòpters i que se'n garantís el funcionament durant un mínim del 95% dels dies de l'any.

L'any acabava amb la notícia que l'aeroport de la Seu es començaria a construir al 2009 i que les obres durarien fins al 2010. L'obra comportaria un pressupost de 112 MEUR. La diputada socialista per Lleida Agnès Pardell Veà, fent balanç dels pressupostos del govern per a l'any 2008, informava que durant l'estiu de 2008 s'acabaria d'expropiar el 15% del terreny de sòl que faltava i que es duria a terme l'estudi aeronàutic i també el Pla director del futur aeroport.

MPB

Més informació

www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/actuacions
www.laseu.org
www.seudigital.cat



Actuals instal·lacions de l'aeròdrom de la Seu d'Urgell. Foto: ACN

8 AEROPORT DE LLEIDA-ALGUAIRE



El mes d'abril la Generalitat aprova el projecte constructiu i l'estudi d'impacte ambiental del Pla director de l'aeroport de Lleida. Això permet treure a licitació les obres de la primera i segona fase de construcció de l'aeroport. El mes de juliol, el DPTOP adjudica la primera fase de les obres, que s'endeguen a l'estiu, i el desembre n'adjudica la segona fase. A final d'any es fan els moviments de terres i els treballs d'aplanament dels terrenys per a la construcció de la futura pista. D'altra banda, els expropiats per la construcció de l'aeroport rebutgen el preu fixat per la Junta d'Expropiacions i reclamen compensacions complementàries.

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



El mes de novembre de 2006 el Govern de la Generalitat va publicar al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) el Pla director de l'aeroport de Lleida, definitivament aprovat i amb les al·legacions incorporades després del procés d'exposició pública. La previsió d'un aeroport a l'àrea de Lleida provenia d'una decisió del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), presa l'any 2004. El Pla d'aeroports de Catalunya [119] de l'any 2007 recollia aquest projecte amb l'objectiu de crear un aeroport regional. L'aeroport de Lleida-Alguaire seria el primer promogut i construït íntegrament per la Generalitat. A final de 2008 hauria d'estar a punt, i se'n feia una previsió de trànsit anual d'entre 400.000 i 500.000 passatgers, i 6.000 t anuals de mercaderies.

L'aeroport se situaria en una finca de 367 ha entre Alguair, Almenar i Almacelles, a

15 km de Lleida. Tindria un accés des de la carretera N-230, amb previsió d'ampliar-lo des de l'autovia de nova construcció A-14 (Lleida-Aran), indirectament des de l'A-22 (Lleida-Osca) i amb ferrocarril per Almacelles i més endavant amb la línia del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [59] i el FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [71].

La Generalitat aprova el projecte constructiu de l'aeroport

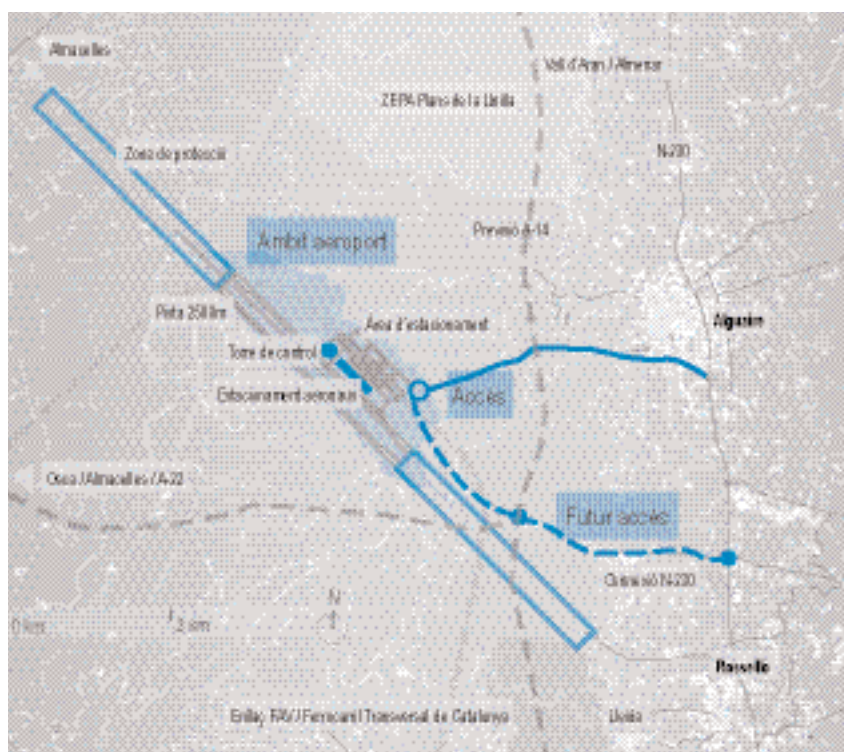
El mes d'abril, la Generalitat va aprovar el projecte constructiu i l'estudi d'impacte ambiental del Pla director de l'aeroport. Un cop fet això, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va anunciar la licitació de les obres de la primera i segona fase de construcció de l'aeroport per 46 i 26 MEUR, respectivament. La primera fase d'obres incloïa la construcció de la pista i l'àrea d'estacionament d'aeronaus, i instal·lacions auxiliars dels serveis. La segona,

preveia la construcció de les instal·lacions i edificis necessaris per posar en marxa l'aeroport. Finalment, en la tercera fase de construcció de l'aeroport, es preveia atorgar la concessió de la gestió de l'aeroport. L'empresa o grup d'empreses que obtinguessin aquesta concessió seria l'encarregada de construir i finançar la terminal definitiva i la torre de control, a fi de poder iniciar l'exploració de l'aeroport a ple rendiment.

La Generalitat havia informat favorablement de l'impacte ambiental, tot i que hi establí una sèrie de mesures correctores, entre les quals destacava el fet de compensar la pèrdua de l'hàbitat d'aus estepàries. Aquesta compensació es faria en unes terres properes a l'aeroport en què s'hauria de seguir un criteri de cultius perquè es poguessin convertir en hàbitat de les espècies que fugissin de l'àrea ocupada per la infraestructura. Aquesta decisió no va ser ben rebuda pels veïns de la zona, ja que consideraven que els privaven de reg. No obstant això, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i els veïns van iniciar negociacions per possibles compensacions.

La Generalitat adjudica les obres de l'aeroport

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va adjudicar el mes de juliol, per mitjà de l'empresa pública Gestió d'Infraestructures, SA (GISA), la primera fase de les obres a la unió temporal d'empreses formada per Dragados SA i Obrum, Urbanismo y Construcciones, SLU, per un import de 29,5 MEUR. Les obres d'aquesta primera fase s'havien d'iniciar a l'estiu. Incloïen la construcció del camp de vols, amb la pista d'enlairament de 2.500 m de longitud per 45 d'amplada, la qual admetria avions de més de 150 passatgers com l'Airbus 320 i 321 i també avions de transport de mercaderies. Així mateix es construïen els carrers d'enllaç entre la pista i l'àrea d'estacionament amb les instal·lacions auxiliars (serveis contra incendis, emergències mèdiques, àrea de combustibles, etc.), els carrers de la zona de serveis i





Vista general de les obres de l'aeroport. Foto: Àlex Tarroja

la connexió amb la carretera d'accés a l'aeroport. També es construiria l'àrea d'estacionament d'avions, amb una dimensió de 30.600 m² i capacitat per a vuit avions, tres del tipus avioneta, un del tipus d'aviació corporativa (uns 30 passatgers) i quatre de comercials com l'Airbus 321.

La primera setmana de desembre, el DPTOP, a través de GISA, va adjudicar la segona fase de les obres de l'aeroport amb un pressupost de 21,5 MEUR. Aquesta fase incloïa una terminal provisional i una sèrie d'edificis i instal·lacions necessaris per tal de posar en marxa l'aeroport: centre d'emissors, edifici contra incendis, central elèctrica, magatzems, sistema de llums d'aproximació i una estació de subministrament de combustible.

A final d'any, s'estava fent el moviment de terres i els treballs d'aplanament dels terrenys per a la construcció de la futura pista, d'acord amb el calendari previst. D'altra banda, es preveia aprovar de manera imminent el projecte de la torre de control, corresponent a la tercera fase de les obres, que s'integraria a la terminal ja ad-

judicada i que serviria perquè l'aeroport pogués funcionar amb totes les garanties.

L'impacte econòmic de l'aeroport

La Diputació de Lleida, la Cambra de Comerç de Lleida, la Caixa i l'Ajuntament d'Alguaire van impulsar l'elaboració d'un estudi sobre l'impacte econòmic que comportaria la creació de l'aeroport, tant a nivell directe com dels àmbits empresarials potencials que podrien instal·lar-se a Lleida a partir de la seva construcció. El mes de juliol es van fer públiques les conclusions, que atribuïen a l'obertura de l'aeroport un impacte econòmic per al conjunt de la província de 44 MEUR anuals i la creació de 1.140 llocs de treball en els primers quatre anys de funcionament. Segons la consultora encarregada de realitzar l'estudi, Capgemini Consulting, aquestes xifres s'assolirien sempre que s'implantessin les vies de comunicació d'interconnexió de l'aeroport amb el territori que s'havien previst. L'estudi també preveia que l'aeroport gestionés a curt termini un volum aproximat de 4.500 t de mercaderies l'any i que el nombre de passatgers s'apropés als 530.000.

Retard i desacord en les indemnitzacions per les expropiacions

Els propietaris afectats per l'expropiació de terrenys per la construcció de l'aeroport van denunciar a principi de la tardor que s'estaven endarrerint molt les indemnitzacions i que se sentien discriminats respecte als propietaris dels terrenys expropiats per construir el centre penitenciari de Tàrraga. Les negociacions entre la Generalitat i els propietaris havien començat el mes d'abril de 2006, però els propietaris no van acceptar l'oferta d'indemnitzacions del Govern, que es concretava en 2,2 €/m² per a les parcel·les de seca (un 90% del total) i en 3,9 €/m² per a les de regadiu. Per això, la Generalitat va acordar resoldre definitivament els litigis mitjançant un procés d'expropiacions.

El mes de novembre de 2007, els afectats van celebrar una assemblea per valorar la darrera oferta de la Generalitat, de 3,6 €/m². El conjunt de propietaris en bloc la van rebutjar. El portaveu dels propietaris, Carles Roma, va explicar que no acceptarien menys de 5,6 €/m², que era el preu que s'havia donat a les finques de la presó de Tàrraga.

A final d'any, però, la Junta d'Expropiacions va fixar el preu en 2 €/m². Roma va anunciar que, un cop rebuda la notificació oficial, sol·licitarien una reunió amb representants de l'Administració per a reclamar compensacions complementàries. En cas de no aconseguir-les, no descartaven presentar un contenciós administratiu per obtenir un preu més elevat per les seves finques.

JRL-X3EA

Més informació

www.gencat.net/ptop



Obres de construcció de la terminal de l'aeroport de Lleida-Alguaire. Foto: Àlex Tarroja

9 AEROPORT DE REUS



El 2007 és l'any de l'inici de l'aplicació del recentment aprovat Pla director de l'aeroport de Reus. El pressupost de l'aeroport per a aquest any quadruplica el pressupost de l'any anterior i s'hi liciten i inicien les obres que l'han d'equiparar, en volum de passatgers, amb l'aeroport de Girona. L'establiment a l'aeroport de Reus de la segona base operativa de Ryanair a Catalunya i la tercera de l'Estat espanyol fa que les expectatives de creixement per a la instal·lació siguin favorables. Tanmateix, el traspàs de la gestió de l'aeroport a la Generalitat no es fa efectiu durant el 2007, malgrat estar previst inicialment.

Antecedents | 2003:9; 2004:11; 2005:8; 2006:10



L'aeroport de Reus es va construir el 1935 com a aeròdrom militar en terrenys dels municipis de Constantí (Tarragonès) i Reus (Baix Camp). Situat a 4 km de Reus i a 10 km de Tarragona, el 1956 va començar a donar servei a vols nacionals i internacionals, amb moviments reduïts, principalment de vols xàrter lligats al sector turístic. Les instal·lacions, gestionades per Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA), constaven l'any 2007 d'una pista principal pavimentada de 2.445 m de llarg per 45 m d'ample, i una altra de sòl natural compactat de 950 per 35,5 places d'estacionament per a avions amb una capacitat de cinc moviments per hora, i dues terminals, una de les quals estrenada el 2006, de 4.050 i 3.760 m² i un mòdul de facturació de 820 m².

L'any 2006 es registrà un rècord històric de passatgers, amb 1.385.157 de persones transportades.

Vols i companyies

L'any 2007 va començar amb l'anunci de la directora de vendes de Ryanair per Europa, Sinead Finn, sobre la voluntat de la companyia d'establir la segona base operativa a Catalunya (la tercera de l'Estat espanyol) a l'aeroport de Reus, amb la condició que AENA fes una ampliació de l'aeroport per tal que pogués allotjar més avions seus. Davant de la demanda de l'aerolínia, Isaac Sanromà, president de la Cambra de Comerç de Reus, va reconèixer que les deficiències de l'aeroport eren un handicap i va emplaçar polítics, societat civil i món empresarial a demanar l'execució el més aviat possible del Pla director de l'aeroport, aprovat l'any 2006.

No va ser fins al darrer trimestre de 2007 quan es van intensificar les negociacions per a aconseguir la base de Ryanair a l'aeroport de Reus, i va ser a principi d'octubre quan el secretari de Mobilitat de la

Generalitat, Manel Nadal, va anunciar el compromís del Govern català de posar els recursos necessaris per a aconseguir els vols de Ryanair i els d'altres companyies que volguessin venir a Reus.

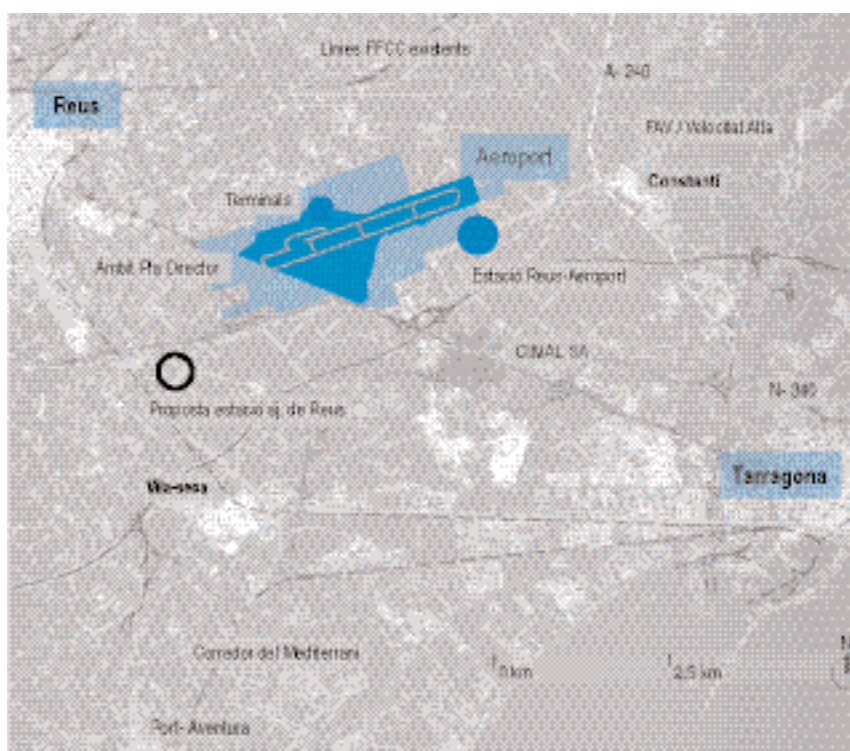
En aquest sentit, a mitjan novembre l'alcalde de Reus, representants del Govern de la Generalitat, la Diputació de Tarragona i la Cambra de Comerç de Reus es van reunir amb el cap d'operacions de Ryanair, Michael Cawley, i van aconseguir la implantació de la segona base operativa de Ryanair a Catalunya a l'aeroport de Reus. El desenvolupament de la base es faria en dues etapes, la primera de les quals acolliria dos aparells, i en la següent faria possible arribar als sis avions.

Pel que fa a la resta de companyies, l'alcalde de Reus, Lluís Miquel Pérez (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va anunciar a mitjan gener que s'havia arribat a un acord amb el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) per a mantenir les subvencions que permetien que hi hagués dos vols diaris d'Air Nostrom entre Reus i Madrid. Fins i tot va apuntar que aquest servei podria ampliar-se enllaçant també Reus amb les illes Balears.

Inversions i infraestructures

L'any 2007 es caracteritza per una important aportació econòmica per a noves infraestructures per a l'aeroport de Reus que, amb 23.018.000 euros, quadruplicava el pressupost de 2006 i superava el pressupost de l'AEROPORT DE GIRONA-COSTA BRAVA [6].

A mitjan gener, i només dos dies després de l'anunci de Ryanair, AENA va adjudicar les obres per a la reforma integral i ampliació de la terminal de sortides, així com de la construcció d'un nou edifici, de 4.000 m², dedicat exclusivament a la facturació i que havia de permetre derivar tasques que fins llavors s'havien portat a terme a la terminal de sortides. La termi-





Nova terminal d'arribades de l'aeroport de Reus Foto: Àlex Tarroja

nal remodelada es podria posar en funcionament a final de 2008.

A mitjan febrer AENA va posar en marxa les inversions previstes al Pla director de l'aeroport de Reus, i va licitar l'expedient per a la redacció del projecte de construcció del nou edifici terminal, que substituirà les terminals actuals, i un nou aparcament. El pressupost de licitació per a la redacció del projecte va ser de 3.799.500 euros, amb un termini d'execució de 45 mesos. Les noves instal·lacions havien de comptar amb una superfície de 51.800 m² i havien de permetre assumir, segons Amparo Brea, directora d'infraestructures d'AENA, fins a set milions de passatgers anuals a partir de l'any 2011. L'edifici, de dues plantes i ubicat als terrenys de l'antiga base aèria militar de l'aeroport de Reus, havia de disposar de vuit passarel·les fixes, trenta-sis mostradors de facturació, set controls de seguretat i vuit punts de recollida d'equipatges. Això havia de permetre aconseguir un tràfic de 2.893 passatgers i de dinou aeronaus per hora. D'altra banda, també es va licitar un nou aparcament, de 88.000 m² per a estacionament en alçada i 56.000 en superfície, amb

1.800 places públiques per a vehicles, 170 places per a cotxes de lloguer, 60 autocars i 130 taxis. El projecte de construcció es va adjudicar a principi de novembre a l'UTE formada per les empreses INITEC, Blancafort Reus SCP i Francisco Benítez Arq.

Aquestes obres havien de permetre a l'aeroport de Reus posar-se al mateix nivell de tràfic que altres com els de Bilbao o Girona.

A principi del mes de maig, Amparo Brea va anunciar que ja s'havia licitat la instal·lació d'un nou sistema d'inspecció d'equipatge de bodega que incloïa bàscules, cintes, desviadors i elevadors, entre altres. I a final del mateix mes, el Consell d'Administració d'AENA va aprovar l'inici de l'expedient d'adequació i ampliació de la plataforma d'estacionament d'aeronaus de l'aeroport de Reus. L'obra, amb un import total de 13.066.526 euros, tenia un termini d'execució de tretze mesos i consistia en l'ampliació de la plataforma d'estacionament d'aeronaus, amb una extensió total de 55.000 m² en formigó hidràulic, a més de la construcció d'un nou carrer de connexió a la plataforma en una de les capçaleres de

pista amb aglomerat asfàltic. L'obra també incloïa la reparació de les lloses malmeses de la plataforma, així com la pavimentació de les il·letes existents. A més, s'incloïen les actuacions necessàries de drenatge, abalisament, senyalització i il·luminació, així com l'adequació de les instal·lacions de la plataforma ja existents. Després de l'adequació i ampliació de la plataforma l'aeroport havia de tenir un total de catorze llocs d'estacionament d'aeronaus, nou més que els que hi havia fins llavors.

Tot a punt per al traspàs de competències

Respecte al traspàs de competències dels aeroports de Reus i Girona i l'AERÒDROM DE SABADELL [2006:5], que estava previst per a final de 2007, a principi d'octubre, Manel Nadal anunciava la recent constitució d'una empresa anomenada Aeroports Públics de Catalunya que havia de ser la titular dels aeroports catalans, els quals estarien gestionats per unes entitats gestores (PLA D'AEROPORTS DE CATALUNYA [119]). En el cas de Reus, el nou ens hauria d'estar format per la Generalitat, l'Ajuntament de Reus, la Cambra de Comerç de Reus i la Diputació de Tarragona, i substituiria les funcions que fins llavors havia desenvolupat el Consorci del Camp.

L'any 2007 va ser l'any de la posada en marxa de les inversions previstes al Pla director, que juntament amb la decisió de Ryanair d'ubicar-hi la seva segona base operativa a Catalunya, havien de convertir l'aeroport de Reus en un nucli aeroportuari important, ja no només per al Camp de Tarragona sinó per al conjunt del Principat. De cara al 2008 queda pendent l'inici del procés de traspàs de les competències de gestió de l'aeroport a la Generalitat.

JOS

Més informació

www.aena.es

10 APARTAMENTS TURÍSTICS A CIUTAT VELLA (BARCELONA)



De tots els barris de Barcelona, a Ciutat Vella és on s'ha obert un nombre més elevat d'apartaments turístics. L'any 2007 es calcula que en aquest districte uns 900 pisos per a turistes d'aquests operen dins la legalitat, però que més de 1.000 ho fan sense cap llicència ni permís per a exercir aquesta activitat. El Districte de Ciutat Vella ha emprès algunes accions per a regularitzar la situació d'aquesta bossa d'allotjaments il·legals, empès pels problemes de convivència que es produeixen en els edificis on conviuen els residents habituals i els turistes i perquè és una activitat econòmica al marge de la legalitat.



Una de les modalitats d'allotjament per als turistes que visiten la ciutat de Barcelona és l'apartament (TURISME A BARCELONA. DEBAT SOBRE EL MODEL I ORDENANÇA DE CIVISME [2005:197]). Aquest tipus d'allotjament temporal que generalment es lloga per dies o setmanes està força estès en alguns barris de la ciutat, com Ciutat Vella o l'Eixample, perquè resulta relativament econòmic. Majoritàriament l'utilitzen famílies de la Unió Europea (UE). Molts d'aquests apartaments s'han ubicat en edificis d'habitatges on els visitants conviuen amb els residents habituals. Aquesta convivència no sempre ha estat plàcida entre els dos col·lectius i el malestar sorgeix quan, segons els residents habituals, els turistes es comporten amb poc civisme o gens, malestar que s'agreuja quan, a més a més, sospiten que l'apartament es lloga de manera il·legal.

Entre els llocs amb més conflictes, tant per incivisme com per il·legalitat, el Districte de Ciutat Vella era un dels que en concentrava més. L'any 2007 es calculava que en aquest districte hi havia més de 900 apartaments turístics registrats correctament amb els seus permisos i uns 1.200 d'irregulars, és a dir, que es llogaven sense tenir cap permís per aquesta activitat i sense que el propietari declarés cap guany a Hisenda. Aquests apartaments il·legals es detectaven a partir dels anuncis que apareixien a internet o de les denúncies dels veïns, queixosos pel que ells entien com un excés d'afluència de persones a qualsevol hora del dia, de soroll o de dificultats de convivència.

L'existència d'aquests apartaments il·legals era un dels problemes que els veïns plantejaven de manera recurrent al Districte de Ciutat Vella, que es veia empès a pensar fórmules per a acabar amb aquesta activitat fraudulenta i intentar alhora mantenir la calma a les escales que patien les molèsties provocades pels turistes. Apartur, agrupació de 83 empreses que es dediquen al negoci del lloguer d'aparta-

ments a Barcelona, també estava interessada a acabar amb els pisos il·legals, ja que els suposava una competència deslleial i a més donava una imatge negativa del sector.

Les actuacions del Districte de Ciutat Vella

L'any 2005 es va aprovar el Pla d'usos de Ciutat Vella que pretenia regular, entre altres, l'activitat del lloguer d'immobles. En el moment de l'aprovació del text s'havien comptabilitzat uns 800 apartaments legals i uns 1.200 d'il·legals. El Pla d'usos establia com una actuació prioritària el fet d'aconseguir regularitzar l'activitat d'aquest sector i demanava que qui gestionés apartaments de lloguer turístic presentés la documentació que ho acredités al Districte de Ciutat Vella per poder inscriure'l posteriorment en un registre i concedir-li una llicència d'activitat.

El 31 de desembre de 2006 s'acabava el termini de presentació de sol·licituds i en aquella data s'havien presentat més de 600 expedients de regulació que, en un 90% dels casos, ja corresponien a apartaments legals. A final de febrer del 2007, i segons el Districte de Ciutat Vella, uns 850 apartaments turístics fraudulents havien estat objecte d'un expedient de cessament, pas previ a la clausura, però aquests expedients havien rebut més de 300 al·legacions en contra.

Malgrat tot aquest procés sancionador iniciat per l'Administració, a l'octubre, i ja després de les eleccions municipals, el nou Consell de Districte encapçalat per la regidora Itziar González (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) va aprovar per unanimitat una proposició presentada per Convergència i Unió (CiU) on s'instava a actuar contra els apartaments il·legals i aquells que, tot i ser legals, provoquessin molèsties a les comunitats de veïns al llarg del mandat 2007-2011. Aquesta aprovació va ser criticada pel president d'Apartur, Joaquim Mestres que, després de fer

totes les gestions que demanava el Pla d'usos i al cap de deu mesos d'haver-se tancat el termini per a aconseguir una llicència d'activitat, va dir que el Districte encara no havia donat cap resposta positiva a les sol·licituds presentades, que l'únic que havien fet era pagar noves taxes, a més de denunciar que no s'havia tancat cap apartament i que, a parer seu, amb aquesta declaració del Consell es mostrava que les actuacions endegades a l'empara del Pla d'usos havien fracassat.

Al novembre l'Ajuntament de Barcelona va admetre públicament que la campanya no havia tingut els efectes esperats i que s'havien de buscar noves solucions per a atacar el problema. La gerent del districte de Ciutat Vella, Mercè Massa, va confirmar en una audiència pública del Consell de Districte que, malgrat les inspeccions i les ordres de cessament, no havien pogut tancar cap apartament. Aquestes paraules van coincidir amb les de l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu (PSC), que en una visita a Ciutat Vella va dir que malgrat que el Consistori precintés un habitatge, el que no podia controlar era que es tornés a utilitzar per a la mateixa finalitat.

Aquestes declaracions van provocar una nova reacció d'Apartur que va voler fer constar que la sobregulació del sector no era la solució, i a més es preguntava quin nou pla d'actuació tindria l'Ajuntament per a combatre els il·legals. A més a més, va afegir que a banda d'aquests apartaments hi havia el problema dels que generaven conflictes amb els veïns malgrat la seva legalitat.

La posició de les empreses de lloguer d'apartaments

Apartur i la Federació Catalana d'Associacions d'Apartaments Turístics (Federatur) sempre s'havien mostrat interessades a tancar els apartaments turístics que no complissin la normativa ja fos a partir de les propostes de l'Administració o a partir de propostes pròpies d'actuació. Al llarg



de l'any Apartur va anar efectuant diferents accions i manifestacions entre les quals destaca la del mes d'abril, quan va presentar una queixa davant la Sindica de Greuges de Barcelona, Pilar Malla, per mitjà de la qual ja denunciava la poca eficiència de les mesures que, a parer seu, havia adoptat el Districte i demanava empara per a posar fi als perjudicis que causaven els apartaments no reglats.

Al novembre Federatur va acusar al Departament d'Innovació, Universitats i Recerca, d'on depenia l'àrea de Turisme, d'haver mostrat poc interès per a solucionar el problema, ja que només els havien convocat a una reunió de treball a més d'haver destinat pocs inspectors per a aquesta lluita. Federatur també es va mostrar disconforme amb la regulació que es preveia a la nova LLEI 18/2007 DEL DRET A L'HABITATGE [78] del Departament de Medi i Ambient i Habitatge (DMAH), que regulava l'ús turístic dels habitatges en dos apartats de l'article 15. En el primer apartat es deia que s'hauria de disposar d'una llicència municipal per a cada habitatge en relació amb l'ús pretès. La Federació al·legava que aquest requisit només reforçaria els requisits que ja complien els apartaments legals i que en cas d'establir noves llicències, només n'hi hagués

una que s'atorgués indistintament a les empreses o als propietaris, encara que aquests fossin titulars de diversos apartaments. En el segon apartat es facultava les administracions competents a impulsar polítiques per a evitar la utilització il·legal d'habitatges per a ús turístic

Apartur va demanar a l'Administració que considerés la viabilitat de formar una taula d'arbitratge per a mediar en els conflictes de les comunitats de veïns, ja que en la seva opinió molts d'ells podrien ser tractats com problemes d'ordre públic més que de legalitat.

Les xifres de l'any

Segons la premsa, a principi d'any el Consell de Districte deia que es podrien tancar prop de 850 pisos que treballaven de manera il·legal i que ja se n'havien emès les corresponents ordres de cessament.

Al desembre, el tinent alcalde Jordi Williams (PSC) va comparèixer en una comissió de promoció econòmica i, a requeriment de CiU, va aportar les xifres següents en relació amb les actuacions efectuades al llarg de l'any: la Guàrdia Urbana havia efectuat 120 inspeccions per denúncies de soroll i altres molèsties i només 22 havien

acabat amb una ordre de cessament d'activitat i 1 amb una ordre de precinte, mentre que a 20 se'ls havia demanat el condicionament de l'espai per considerar que l'ús actual era incorrecte. Al desembre del mateix any hi havia 36 apartaments pendents d'una segona inspecció, mentre que 35 havien estat arxivades perquè tot era correcte.

Cal dir en relació amb aquest tema que el 2007 estaven registrats més de 900 apartaments turístics a Ciutat Vella, xifra lleugerament superior als 831 que constaven registrats el 2005, quan es va aprovar el Pla d'usos del districte que havia d'impedir el creixement de més locals en aquest districte de la ciutat.

La complexitat del problema dels apartaments turístics va fer que Mercè Massa digués al novembre que es tornaria a revisar tot el que s'havia fet durant el mandat passat per poder engegar un nou pla d'actuació.

ESR

Més informació

www.apartur.com

11 ARGILERA ELENA (CERDANYOLA DEL VALLÈS)



El novembre de 2007 s'inicia la restauració de l'argilera Elena de l'empresa Ceràmiques Sugrañes situada a la plana del Castell (Cerdanyola del Vallès), espai afectat pel pla urbanístic del Centre Direccional. La restauració que ha de finalitzar el 2010 es realitza amb bales de residus inertitzats, és a dir, amb un contingut de matèria orgànica inferior al 15%, procedents en un primer moment de l'Ecoparc 2 (Montcada i Reixac). Mentre que per al DMAH i l'Ajuntament de Cerdanyola es tracta d'un procés "modèlic", diverses organitzacions ambientalistes i de prevenció de residus entenen que en realitat el procés amaga un abocador.



L'empresa Ceràmiques Sugrañes tenia una planta d'extracció i producció a la plana del Castell (Cerdanyola del Vallès). Aquest paratge està afectat per projectes de transformació urbana com el CENTRE DIRECCIONAL [2005:143] o el Sincrotró Alba. Les matèries primeres s'extreuen del clot de Sugrañes o argilera Elena, espai de 5 ha de superfície i un volum de 873.000 m³.

Els projectes urbanístics de la zona en van accelerar la restauració, concretament un projecte que es preveu que acabi l'activitat el 2010 a partir del rebliment amb 300 t diàries de bales de residus inertitzats. Les bales provindran primerament de l'ECOPARC 2 (Montcada-Ripollet) [2005:157] mentre no s'enllesteixi una planta específica de producció de bales inertitzades a Vacarisses (Vallès Occidental) prevista per al juny de 2009. Entre el 2010 i el 2040 es controlarà l'assentament dels terrenys i la capa de segellament, el volum i qualitat dels lixiviats, les emissions de gasos i la qualitat de les aigües subterrànies.

El projecte és fruit de la col·laboració de diverses administracions com l'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès, l'Agència de Residus de Catalunya (ARC), l'Entitat del Medi Ambient de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (EMA-AMB), el Consorci Urbanístic del Centre Direccional de Cerdanyola del Vallès i el Consorci per a la Gestió de Residus del Vallès Occidental.

El conveni per a la restauració del clot de Sugrañes es va aprovar en el ple municipal de juliol de 2006. L'alcalde Antoni Morral (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV) va afirmar que "l'impacte ambiental seria zero" i que per cada tona de residus inertitzats el municipi rebria 3 €. Per tant, globalment Cerdanyola ingressaria 3 MEUR per acollir aquest abocador. Les bales estarien formades per la part no aprofitable de la fracció rebuig als ecoparc s'intenta separar els materials aprofitables convenientment compactades i recobertes de polietilè i amb un percentatge de matèria orgànica inferior al 15%.

La tipologia dels residus havia generat polèmica, ja que, mentre ICV era a l'oposició a Cerdanyola, havia exigint que tan sols es permetés disposar-hi restes de runes, però després d'accedir al govern municipal, aquest mateix partit acceptava que fossin inertitzats. Així mateix, diverses entitats ambientalistes com l'associació Cerdanyola Via Verda i la Plataforma Vallès Net havien abanderat l'oposició a "l'abocador de Sugrañes". També s'hi oposava la plataforma municipalista Participació Activa i Social (PAS) que acusava el govern municipal d'utilitzar residus de l'Ecoparc tan sols per la necessitat de tenir el projecte acabat abans de la inauguració del sincrotró.

Primeres bales a l'argilera Elena

L'alcalde de Cerdanyola va manifestar el 3 d'octubre que les primeres bales de residus inertitzats arribarien al clot de Sugrañes en un termini de quinze dies o un mes.

Aquest anunci arribava després que l'alcaldesa de Badalona, Maite Arqué (Partit



Operacions de reompliment de l'argilera Elena amb material de reciclatge Foto: Àlex Tarroja

dels Socialistes de Catalunya, PSC), anunciés que el seu consistori no prorrogava la prova pilot de restauració de la PEDRERA DE LA VALLENSANA [2005:117] amb bales de residus inertitzats –26.000 t– procedents dels ecoparcs. L'avaluació de la prova havia anat a càrrec d'un equip de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) encapçalat pel professor José Baldasano. Els resultats havien estat positius i determinaven que el contingut en matèria orgànica era d'un màxim del 6,3% ?el límit era del 15%? i que l'activitat biològica dels residus embalats disminuïa considerablement al cap de poc temps i que pràcticament no apareixien ni lixivisats ni emissions de gas metà.

Finalment el 30 de novembre van arribar les primeres bales a l'argilera Elena en un acte institucional al qual van assistir el conseller de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), Francesc Baltasar, l'alcalde de Cerdanyola i el gerent de l'EMA, Carles Conill. Baltasar va afirmar que “caldria ensen-

yar aquest model, ja que encara hi havia recels que feien veure els residus com un problema i no pas com a una oportunitat”. Per al conseller, la prova pilot indicava que “l'impacte ambiental era mínim”. El gerent de l'EMA afegia que “s'aconseguia recuperar la topografia original en un indret degradat al mateix temps que es donava sortida a uns residus”. Finalment, l'alcalde Antoni Morral afirmava que “hi hauria el màxim rigor en el seguiment” del procés, el qual es traduiria amb l'obertura d'una bala a la setmana per comprovar els percentatges de matèria orgànica. Tots tres coincidien a qualificar el projecte de “modèlic” i a dir que marcava “una fita” en la gestió dels residus a Catalunya.

Per la seva banda, organitzacions ambientalistas com Ecologistes de Catalunya, Vallès Net i la Plataforma Cívica per a la Reducció de Residus consideraven que “la restauració de l'argilera Elena es tractava d'un abocador de residus municipals”. En-

tenien que tot plegat era fruit del “fraud dels ecoparcs” i que projectes com el de Cerdanyola pretenien maquillar el baix nivell de reciclatge d'unes instal·lacions que, a la pràctica, havien esdevingut tan sols plantes de transferència.

L'any finalitzava amb l'ompliment amb normalitat de l'argilera amb les bales procedents de l'Ecoparc 2 i amb les crítiques de les entitats ambientalistas i de grups polítics com el PAS, tant pel model de gestió dels residus com per l'operació urbanística de la plana del Castell.

AUV-MMM

Més informació

www.amb.cat/web/emma
www.cerdanyola.cat
www.gencat.cat/mediamb
www.viaverda.org

12 AUTOPISTA AP-7. AMPLIACIÓ A TRES CARRILS



Al llarg del 2007 continuen les reivindicacions per part d'entitats públiques i privades de la zona de Tarragona i Girona per a reivindicar l'ampliació de l'autopista AP-7. Durant aquest any s'inicien les obres d'ampliació a Tarragona amb la previsió de finalitzar-les de cara al 2008. Paral·lelament, però, no es preveu l'inici de les obres a la demarcació de Girona fins al 2008.

Antecedents | 2003:11; 2004:13; 2005:12; 2006:11 i 12



L'autopista AP-7 és un gran eix de comunicació que uneix el sud de Península amb França. La via ràpida al llarg del seu recorregut travessa Catalunya comunicant les comarques litorals en més de 300 km. Al Camp de Tarragona circula gairebé paral·lela a la costa, deixa a l'est les poblacions de Cambrils i Salou i entra cap a l'interior a l'alçada de Tarragona en perpendicular a altres vies d'importància com la C-14 o l'A-7, entre altres. Continua el seu traçat seguint la línia de la costa fins a arribar al Vendrell, on ja travessa la Serralada Litoral per continuar en direcció nord i enllaçar amb l'AP-2.

Des del nord de Barcelona, avança entre la Serralada Litoral i la Prelitoral per la plana del Vallès, passa entre les serres del Montseny i el Montnegre, travessa les comarques de la Selva, el Gironès i l'Alt Empordà i deixa enrere les ciutats de Girona i Figueres fins a arribar a la frontera francesa al coll del Pertús. En el seu recorregut avança paral·lela des de Maçanet de la Selva a l'N-II i talla amb altres vies d'importància com l'eix Transversal o l'N-260. Al llarg del seu traçat la via combina alguns trams de peatge amb alguns de lliures. La carretera forma part de la Xarxa de Carreteres Europees coneguda amb el nom d'E-16.



A final de 2005 el Ministeri de Foment (MIFO) i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) van signar un conveni on es preveien les actuacions prioritàries en matèria d'infraestructures a la xarxa viària catalana previstes també al PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC) [2006:116], entre les quals hi havia l'ampliació de l'autopista AP-7.

Durant el 2006, es va firmar l'acord entre el MIFO i el DPTOP pel qual es preveia l'ampliació a tres carrils de l'AP-7 en 123 km d'autopista, des del Vendrell fins a Vila-seca Salou i des de Maçanet fins a la Jonquera. Amb un pressupost estimat de

500 MEUR, es preveia la finalització de les obres de cara al 2009, amb un conjunt d'actuacions que suposarien una millora del corredor estratègic del Mediterrani.

Durant el 2007 i després de diverses reclamacions per part d'entitats públiques i privades de la zona que en demanaven l'ampliació, es preveia que sortís a informació pública l'aprovació final del projecte.

A principi de febrer Acesa –concessionària d'autopistes de la corporació Abertis– va informar sobre la situació del projecte d'ampliació de l'autopista AP-7. La companyia preveia la posada en servei del tram de l'AP-7 a Tarragona amb l'eliminació dels peatges troncats per a final del 2008 i per al tram de Girona de cara al 2009.

En aquesta mateixa línia, el president de la Cambra de Comerç a Tarragona, Albert Abelló, va demanar a Acesa que eliminés els peatges troncats de l'AP-7 al Vendrell i Tarragona abans de l'estiu, per tal de no causar cues quilomètriques a la principal artèria de comunicació del territori. En paral·lel, des de la Cambra es demanava que s'extremessin les mesures de coordinació per tal que els treballs no dificultessin més la mobilitat a la carretera.

Llum verd a l'ampliació de l'AP-7 a Tarragona

Al març Acesa va iniciar el procés de licitació per a la construcció del tercer carril, després de l'aprovació del projecte executiu per part del MIFO. Amb l'inici d'aquesta licitació, es posava en marxa un dels projectes inclosos en el conveni d'ampliació de l'autopista AP-7.

Les accions previstes s'emmarcaven en l'ampliació del tercer carril a Tarragona, amb l'adequació de tots els accessos i sortides del tram Martorell-Vila-seca/Salou, i amb la finalitat de passar a un sistema de peatge tancat que comportaria l'elimina-

ció de les barreres troncats del Mediterrani, el Vendrell i Tarragona. El pressupost total de les actuacions s'estimava en 471,50 MEUR, dels quals gairebé uns 150 MEUR serien per al tram de Tarragona.

Una de les altres accions previstes eren a l'àrea de Girona, amb l'ampliació a tres i quatre carrils en el tram Fornells-Medinyà de la circumval·lació de Girona –ja que formaria part del DESDOBLAMENT DE L'N-II [14] – i tres nous enllaços que s'afegirien al dos actuals de Girona sud i nord. A la resta de l'autopista, estava prevista l'ampliació a tres carrils en el tram entre Maçanet i la Jonquera.

El 10 de març sortia publicat al *Diari Oficial del les Comunitats Europees* (DOCE) i al *Butlletí Oficial de l'Estat* (BOE) quines eren les empreses constructors adjudicatàries dels diferents trams: Copisa, Constructora Pirenaica, SA, Comsa Empresa Constructora, SA i Copcisa SA.

Adjudicació dels treballs a l'AP-7 al Camp de Tarragona

A final de maig Acesa va adjudicar els treballs previs a l'ampliació de l'AP-7 a la zona de Tarragona. Les obres prèvies consistien en l'ampliació d'estructures, amb la intenció que les actuacions tinguessin el mínim impacte possible sobre la circulació de l'autopista, previstes fins al mes de desembre. D'aquesta manera les obres es desenvoluparien en petits trams d'un màxim de 7,5 km en cadascuna de les calçades.

Al tram sud, la concessionària també preveia suprimir els peatges de Tarragona i el Vendrell, motiu de retencions durant l'estiu i els caps de setmana. Igualment, mentre es realitzessin les obres es mantindrien oberts els dos carrils actuals per a minimitzar l'afectació del trànsit. En aquest sentit es preveia l'ampliació de l'autopista en dos trams: el primer a la zona Mediterrani-Altafulla i el segon Altafulla-Vila-seca/Salou, que alhora se subdividiria en



Bona part de l'AP-7 té dos carrils per sentit. Foto: Marta Casas

trams que s'executarien seqüencialment. Segons el director general d'Acesa, Lluís Serra, la infraestructura s'aniria posant en marxa a mesura que s'anés construint.

La inversió prevista en aquesta actuació era de 75 MEUR que la concessionària Acesa, segons el conveni firmat amb el MIFO, es comprometia a recuperar amb els ingressos sense augmentar les tarifes i sense ampliar el termini de la concessió, que s'acabava l'any 2021.

El 19 i 23 de maig es va publicar respectivament al DOCE i al BOE la licitació dels treballs del tercer carril. Les empreses constructores adjudicatàries dels diferents trams eren Comsa Empresa Constructora, S. A. y la UTE (Unión Temporal de Empresas) Vías y Construcciones S. A. y Romero Gamero S. A.

Al juliol Acesa va informar que les obres de construcció del tercer carril en el tram del Mediterrani –confluència AP-7 i AP-2– Vila-seca/Salou començarien el mes de setembre. Mentrestant s'estaven portant a terme els treballs previs que la companyia ja havia anunciat anteriorment. En aquest sentit les cambres de comerç de Reus, Valls i Tarragona van criticar el retard en la millora de les infraestructures del territori.

A l'agost, la junta del govern local de l'Ajuntament del Vendrell es va adherir en un protocol d'actuació perquè no es tornessin a produir les retencions quilomètriques que havia patit l'AP-7 els darrers dies, amb la intenció de fer arribar al MIFO i a la Generalitat el manifest. Consideraven que es donava una mala imatge que podria repercutir negativament en el turisme, un dels principals sectors econòmics de la zona. Al mateix temps recordava que l'ampliació del tercer carril no seria una solució definitiva si no se suprimia el peatge troncal del Vendrell.

Les obres comencen al setembre

El 29 de setembre van començar les obres del tercer carril de l'autopista AP-7 entre Mediterrani (enllaç entre l'AP-2 i l'AP-7) i Vila-seca/Salou a Tarragona. Les empreses Comsa Empresa Constructora, S. A. i la UTE Vías y Construcciones, S. A., i Romero Gamero, S. A. executarien els diferents trams del projecte. Les obres van començar al quilòmetre 231 (alçada d'Altafulla) i en sentit nord a Reus, concretament al quilòmetre 254 amb la intenció de millorar el corredor estratègic del Mediterrani.

En aquest sentit la Cambra de Comerç de Tarragona va valorar positivament l'inici dels treballs de l'ampliació de l'AP-7 recordant que es tractava d'un projecte llargament es-

perat, necessari i reivindicat des de feia temps, que contribuiria a la millora de la mobilitat en aquesta zona del territori català.

Alcaldes de Girona reclamen la gratuïtat d'un tram de l'autopista

A final d'octubre tretze alcaldes de municipis de Girona, amb el suport del Consell d'Iniciatives Locals pel Medi Ambient (CILMA), reclamaven que entre Cervià de Ter (Gironès) i Pont de Molins (Alt Empordà) es compactés el traçat de l'AP-7 i l'N-II en un únic corredor amb l'ampliació a quatre carrils per calçada de l'AP-7 en lloc d'ampliar l'N-II. Al mateix temps van consensuar una proposta on el tram de l'AP-7 entre Medinyà i Figueres nord fos gratuït per als moviments interns de vehicles, tal com passa entre Girona nord i sud. Lluís Lloret (Convergència i Unió-CiU), alcalde de Bàscara i president del CILMA, manifestava que amb aquesta iniciativa s'evitaria la fragmentació social i paisatgística de la zona.

Per la seva banda, la Direcció General de Carreteres del MIFO va aprovar el projecte constructiu del tram entre Maçanet i Fornells, de 18,7 km, amb un pressupost de 60 MEUR, amb la previsió, després d'haver finalitzat el concurs de licitació i adjudicació, de començar les obres de cara al mes de març de 2008, amb data de finalització al llarg del 2009.

A final d'any la companyia Acesa va iniciar el procés de licitació de les obres del tercer carril de l'AP-7 a Girona, entre Maçanet i Fornells, i les corresponents al projecte d'ampliació de l'AP-7 entre la Jonquera i Vila-seca/Salou, mentre continuaven els treballs per a l'ampliació de l'AP-7 al tram de Tarragona, amb la previsió de finalitzar-los de cara al 2008.

AJF

Més informació

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

13 AUTOVIA A-14 I CARRETERA N-230 LLEIDA-VIELLA I TÚNEL DE VIELLA



L'11 de febrer de 2007 s'esfondra part del túnel de Viella, que roman tancat durant cinc dies. Mentrestant, continuen pendents de licitació els trams aragonesos de la futura A-14, i també continuen en fase d'estudi la millora dels accessos nord i sud al túnel per l'N-230. El Ministeri de Foment proposa el setembre de 2007 la reducció de les prestacions del túnel de tres carrils a dos, decisió de la qual es retreu després de la pressió territorial. El nou túnel s'obre al trànsit el 4 de desembre de 2007 en un clima de tensió institucional.

Antecedents | 2004:15; 2005:11; 2006:13



El vell túnel de Vielha es va obrir el 1948 per a comunicar la Vall d'Aran amb la resta de Catalunya. AL cap e molts anys, el Ministeri de Foment (MIFO) va incloure la construcció d'un nou túnel dins el seu Pla d'infraestructures 2000-2007. Les obres d'aquesta infraestructura s'iniciaren el 2002 i havien d'estar enllestides el 2005, previsió, però, que no es va complir.

L'A-14 és una autovia que ha d'unir Lleida amb Viella i la frontera francesa, seguint el traçat de l'actual N-230 que avança majoritàriament per la província d'Osca. El traçat de Lleida a Sopeira, a l'Alta Ribagorça aragonesa, serà en forma d'autovia, mentre que els tram entre Sopeira i la frontera francesa només comportaran una millora de l'actual N-230.

El vell túnel s'esfondra

L'11 de febrer de 2007 uns cent metres de la boca nord del túnel de Vielha, a la Vall d'Aran, es van esfondrar. La part derruïda corresponia al fals túnel de formigó de l'entrada i a un petit segment de la galeria perforada sota la muntanya. Immediatament es va muntar un gabinet de crisi, format per bombers, membres de protecció civil, Mossos d'Esquadra i Guàrdia Civil.

El sinistre, que no va causar desgràcies personals, va obligar a tallar el trànsit de la principal via d'accés a la Vall. L'hora de l'esfondrament va evitar que hi hagués víctimes, atès que bona part dels turistes ja havien retornat als seus llocs d'origen. Però hi van quedar afectats els cables de fibra òptica que passaven per l'interior de la galeria i que subministraven els serveis de telefonia i telecomunicacions.

Davant del panorama, els Mossos d'Esquadra van muntar un dispositiu per a desviar el trànsit a través del port de la Bonaigua (C-28), i en el cas dels camions, que tenien prohibit l'ús d'aquesta via, per l'N-230 fins a França.

El conseller d'Interior de la Generalitat, Joan Saura, així com el secretari d'Estat d'Infraestructures del MIFO, Víctor Morlán, i el delegat del Govern a Catalunya, Joan Rangel, es van desplaçar a la zona. Morlán va assegurar que s'endegaria una investigació sobre les causes de l'esfondrament tan bon punt s'acabessin els treballs de neteja.

La previsió era que, un cop acabat el nou túnel que s'estava construint paral·lel a l'actual, i en compliment de les millores de se-

guretat adoptades a Europa després del tràgic accident al túnel del Montblanc el 1999, la vella infraestructura havia d'esdevenir galeria de serveis de la nova, a part d'acollir el trànsit de mercaderies perilloses i servir de via d'evacuació en cas d'accident.

El Síndic del Consell General d'Aran (CGA), Carles Barrera, de Convergència Democràtica Aranese (CDA) va expressar la sensació d'abandonament dels aranesos per part de les administracions estatal i autonòmica, després que les obres del nou túnel ja haguessin estat un any i mig aturades per un canvi de projecte, alhora que afirmava que es reforçarien els serveis de llavaneus per a mantenir obert, amb totes les mesures de seguretat, el port de la Bonaigua.

Joan Rangel va respondre Barrera acusant-lo de fer electoralisme i va atribuir la demora del nou túnel a la planificació deficient del govern del Partit Popular (PP), primer impulsor del projecte.

Per la seva banda, els empresaris del sector turístic de la Vall d'Aran es van mostrar preocupats per l'impacte que la inseguretat de les vies d'accés podia generar entre els seus clients, així com per la possibilitat que la via no estigués oberta durant el cap de setmana següent.

El túnel es va reobrir al pas de vehicles el divendres 16 de febrer, cinc dies després de l'esfondrament. El CGA havia aprovat dos dies abans iniciar accions legals per danys i perjudicis si es demorava l'obertura. En la mateixa ocasió es demanava la depuració de responsabilitats un cop enllestida la investigació sobre les causes de l'esfondrament, i es sol·licitava informació al MIFO sobre les modificacions en el projecte del nou túnel que van propiciar el retard de l'obertura.

El trànsit per a camions articulats es va reobrir el 19 de febrer, un cop comprovat que el sistema de ventilació provisional instal·lat havia funcionat segons s'esperava al llarg del cap de setmana.



El nou túnel de Vielha, amb tres carrils, va ser inaugurat el 4 de desembre. Foto: Àlex Tarroja



L'antic túnel de Vielha va patir un esfondrament parcial que va generar un ampli debat. Foto: Àlex Tarroja

Les pèrdues valorades per la Confederació Espanyola de Transport de Mercaderies en els cinc dies laborables que el túnel va estar tancat pujaven a 875.000 euros, una quantitat equivalent a un sobrecoast de 250 euros per vehicle i dia, motivat per l'increment del quilometratge de les rutes alternatives.

A final de febrer la tensió política semblava apaivagar-se amb les declaracions de Carles Barrera i Joaquim Nadal amb què cercaven crear un ambient de cordialitat entre l'administració aranesa i la catalana.

Les obres de reconstrucció del vell túnel, que incloïen refer la volta artificial esfondrada i instal·lar un nou sistema de ventilació, van iniciar-se la nit del 6 de març, i obligaven a tallar la circulació per l'interior del túnel en horari nocturn de diumenge a dijous.

L'eix de la A-14 i l'N-230 avança lentament

El procés de conversió en l'autovia A-14 de l'eix de l'N-230 avançava molt lentament, atès que durant el 2007 només es van iniciar les obres de tram de Lleida a Alguaire, i encara restava sense licitar tot el traçat ubicat en terres aragoneses. Durant la primavera de 2007 es varen publicar la redacció dels respectius estudis informatius de millora dels trams de l'N-230 entre Sopeira i la boca sud del túnel de Vielha i de la boca nord fins a la frontera francesa.

Dos o tres carrils: l'inici d'una nova polèmica

A final de setembre de 2007 El MIFO va reduir la capacitat del túnel de Viella, que inicialment incloïa tres carrils, únicament a dos, com a conseqüència de l'aplicació de la Directiva comunitària sobre seguretat en túnels redactada per la Comissió Europea, que un cop adaptada a la legislació nacional va entrar en vigor el 2006.

La reacció de les institucions araneses no es féu esperar. L'Ajuntament de Vielha va presentar una moció per a sol·licitar que es mantinguessin els tres carrils, sempre que fos viable amb la nova normativa. Després d'haver-se reunit amb el secretari d'Estat i Infraestructures, Víctor Morlán, tant la diputada al Congrés, Tere Cunillera, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), com el nou Síndic d'Aran, Francesc Xavier Boya, d'Unitat d'Aran (UA), apuntaven la possibilitat d'emprar el vell túnel per al trànsit de camions, per tal de minimitzar l'impacte de la reducció de carrils del nou túnel.

Mentre el sector turístic de la Vall d'Aran començava a queixar-se per la reducció de prestacions del nou túnel, la delegació a Lleida del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports (CECCP) va afirmar que era perfectament factible continuar amb la idea inicial de tres carrils seguint la nova normativa i que en tot cas seria molt més costosa l'adequació del vell túnel per a trànsit pesant.

Per la seva banda, Convergència i Unió (CiU) anunciava que presentaria una interpel·lació contra la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, pels continus retards del túnel de Vielha, la reducció de prestacions i el sobrecoast d'uns cinquanta milions d'euros.

Per la seva banda, la Diputació de Lleida va preparar un estudi tècnic orientatiu elaborat pels seus Serveis d'Enginyeria que, respectant la normativa europea i estatal, garantia la possibilitat d'un tercer carril, la qual cosa implicava retornar al projecte inicial, a la vegada que es van aportar raons tècniques que desaconsellaven la proposta del MIFO per motius de seguretat.

Paral·lelament, l'exsíndic Carles Barrera demanava el suport dels aranesos a un boicot dels actes d'inauguració del nou túnel com a

mesura de força per a la restauració dels tres carrils.

El 9 d'octubre el ple del CGA, davant la pressió popular, aprovava unànimement una moció que demanava al MIFO el manteniment dels tres carrils del túnel de Vielha, emparant-se en l'informe de la Diputació de Lleida, alhora que demanava que es duguessin a terme com més aviat millor les obres de millora dels dos trams de l'N-230 entre Sopeira i la frontera francesa.

Després de mantenir reunions amb els tècnics de la Diputació i davant la pressió de diferents institucions araneses i lleidatanes, el subdelegat del govern estatal a Lleida, José Àngel Flores, anunciava la decisió del MIFO de retornar a l'opció de tres carrils, un dia abans que el Congrés aprovés una moció de CiU en el mateix sentit i que incloïa mesures per a l'acceleració dels treballs de desdoblament de l'N-230. L'alcalde del Pont de Suert, Albert Alins, valorava el canvi d'opinió del MIFO com un èxit parcial de la pressió territorial, atès que encara restaven pendents la millora de l'N-230 fins a França i les variants del Pont de Suert i Vilaller.

S'inaugura el nou túnel

El diputat de CiU i alcalde de Sort, Agustí López, comparava, un cop resolta la polèmica, les obres del túnel amb les del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [62] a Barcelona, criticant les actuacions del MIFO a Catalunya.

El nou túnel es va obrir al trànsit el 4 de desembre, just abans de l'inici de la campanya turística de neu a la Vall d'Aran, sense cap acte protocol·lari i amb la presència del síndic d'Aran, Francesc Boya, que considerava el fet com una data històrica per a la Vall. Per part dels governs estatal i autonòmic la representació fou de segon ordre i de caràcter tècnic, fet que va motivar la renúncia a enviar representats per part de CDA, en una mostra més de la tensió política que va generar el túnel durant tot el seu procés de construcció.

A final d'any, el vell túnel que havia quedat fora de servei des de l'obertura del nou romanien tancat a l'espera d'obres de reforma per tal d'adequar-lo a les seves noves funcions. Els treballs de conversió en autovia de l'N-230 es trobaven encara en un estadi molt inicial.

JRMR

Més informació

www.fomento.es

14 AUTOVIA A-2 A LES COMARQUES GIRONINES



A final de l'any 2007 s'inaugura un primer tram de 8 km del desdoblament de l'N-II a les comarques gironines entre Caldes de Malavella i Fornells de la Selva. Aquesta obra, que consisteix en la construcció d'una autovia gratuïta paral·lela a l'AP-7, s'havia iniciat el 2004. Tanmateix, altres trams resten molt endarrerits, especialment a la zona de l'Alt Empordà i a la Selva Marítima, on continua el contenciós entre l'Ajuntament de Blanes i el Ministeri de Foment per decidir si el traçat ha d'afectar aquest municipi o el de Tordera.

Antecedents | 2003:11; 2004:13; 2005:12; 2006:14



El desdoblament de la carretera N-II a les comarques gironines es va iniciar el 2004, però cap dels trams amb els quals es va dividir l'obra no havia entrat en funcionament a començament del 2007. Els més avançats eren els que enllaçaven Caldes de Malavella i Fornells de la Selva, mentre que els situats al nord de Girona tot just estaven en fase d'estudi.

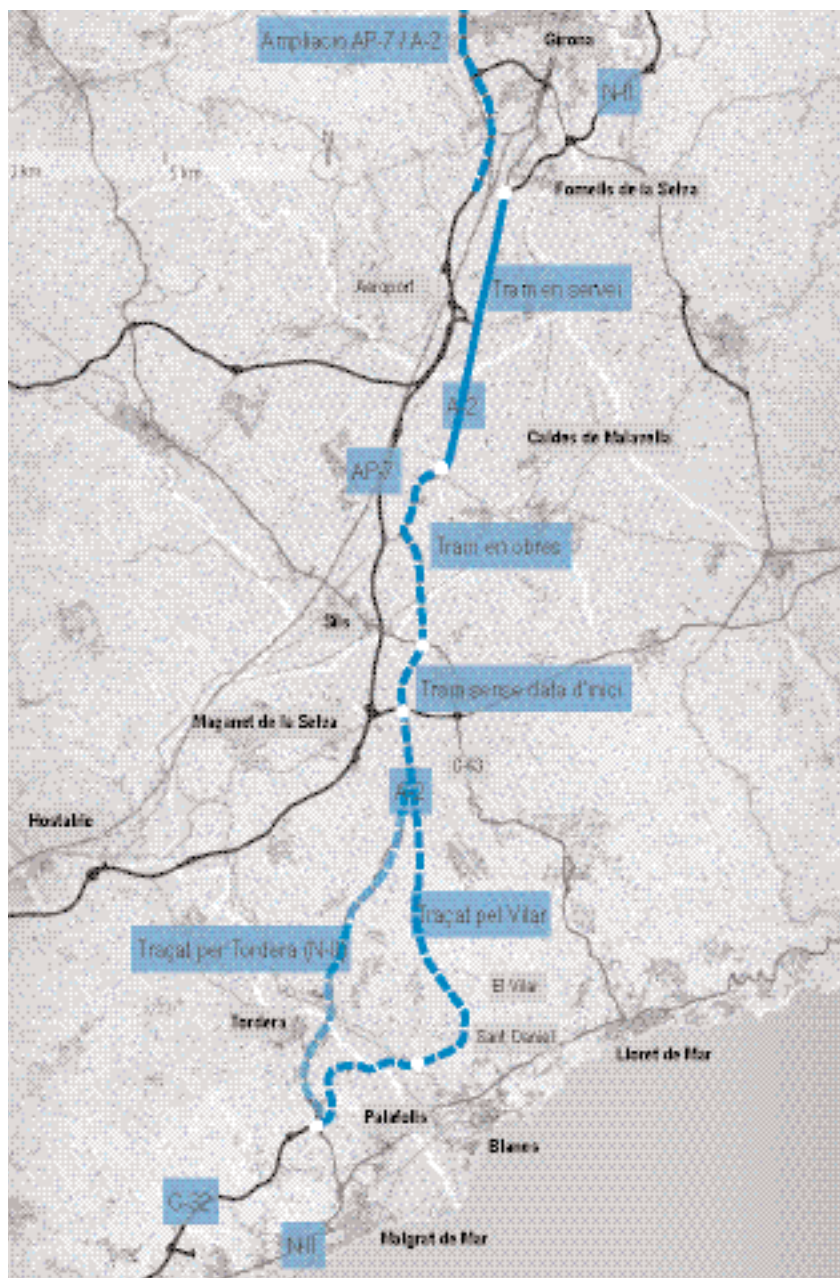


Continua la polèmica pel traçat a la Selva Marítima

Una de les principals polèmiques en la definició del traçat és el tram que ha d'enllaçar Tordera i Maçanet de la Selva. Pendent de l'ampliació de la C-32 entre Palafròlles i Tordera, la nova autovia A-2 ha de permetre connectar aquesta autopista amb l'AP-7. Mentre que el Ministeri de Foment (MIFO) i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) defensaven l'opció de Blanes —que afectava el paratge del Vilar i Sant Daniel—, tots els grups polítics d'aquest municipi preferien el traçat per Tordera, seguint l'actual carretera. El mes d'abril del 2007 es va convocar una nova mobilització a Blanes. Malgrat que totes les formacions blanques preferien l'opció de Tordera, es van anar fent retrets entre si. En aquest sentit, el candidat de Convergència i Unió (CiU) va acusar l'alcalde Josep Marigó (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) de “permetre” el desdoblament per Blanes i de “lluitar molt poc” contra la proposta defensada pels seus companys de partit al Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i al Ministeri de Foment (MIFO). Per la seva banda, Joan Salmeron (Iniciativa per Catalunya-Verds-Esquerra Unida i Alternativa, ICV-EUiA) feia una crida a la unitat i considerava que la manifestació era “la darrera oportunitat per a Blanes”. Aquest acte estava convocat per la Plataforma Salvem el Vilar i Sant Daniel, l'Obreria del Vilar i els cinc partits polítics amb representació a Blanes: PSC, ICV-EUiA, CiU, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i el Partit Popular (PP).

Tanmateix, només un centenar de persones van acudir a la manifestació. Durant quinze minuts la concentració va tallar la carretera GI-600. El candidat d'ERC a l'alcaldia, Joan Puig, va acusar l'alcalde

de “fer el doble joc”, ja que no “havia fet res per tal que la mobilització fos un èxit”. En aquest sentit, fins i tot havia negat la possibilitat de penjar pancartes per a convocar a la marxa en diversos punts



de la població. La reacció d'alguns dels manifestants va ser ensenyar cartells demanant la dimissió tant de Josep Marigó com del conseller Joaquim Nadal (PSC).

S'inicien les obres al tram entre Sils i Caldes

El mes d'agost es van iniciar les obres de desdoblament en el tram entre Sils i Caldes de Malavella. Segons el subdelegat del Govern a Girona, Francesc Francisco-Busquets (PSC), aquesta obra podria estar enllestida a final de 2009. En canvi, restava encallat el tram entre Maçanet de la Selva i Sils, ja que havia calgut refer part del projecte. Tot i que les expropiacions ja estaven realitzades, encara no hi havia cap calendari. En el cas de la Selva Marítima, la situació restava en el mateix punt entre el nou govern de Blanes –encapçalat per CiU– i el MIFO. Per altra banda, les obres estaven molt avançades entre Caldes de Malavella i L'AEROPORT DE GIRONA (VILOBI D'ONYAR) [6], així com entre aquest punt i Fornells de la Selva. Les previsions eren que es pogués inaugurar abans del final del 2007, és a dir, quatre anys després de començar les obres.

Per altra banda, Francisco-Busquets confirmava que en el tram més proper a la ciutat de Girona –entre Fornells i Vilademuls– el desdoblament de l'N-II formaria part de l'ampliació de l'AUTOPISTA AP-7 [12] que passaria de dos a quatre carrils per sentit. Aquestes obres haurien de començar la primavera de 2008 per tal d'estar enllestides a final de 2009. En canvi, no hi havia cap tipus de calendari per al desdoblament a l'Alt Empordà. En aquest sentit, es continuava treballant en l'estudi d'impacte ambiental. Entre altres opcions, es plantejava una nova variant nord a Figueres per a substituir l'actual cinturó de ronda i que servís, al mateix temps, com a variant de L'ÈIX PIRINENC (N-260) [2005:13]. Precisament una anomalia en el pont sobre el riu Llobregat d'Empordà va obligar a tallar, entre el 13 i el 27 d'agost, el tram altempordanès de l'N-II. Durant aquest període, l'AP-7 va ser gratuïta.

Noves propostes d'inversió i de traçat

La presentació dels Pressupostos generals de l'Estat (PGE) va disgustar els parlamentaris del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC). El senador Rafael Bruguera admetia que el tram gironí de l'N-II “havia rebut una partida molt reduïda” i que caldria extreure'n almenys 30 del total dels 4.365 MEUR que la disposició addicional tercera de l'Estatut preveu per a INFRAESTRUCTURES [48]. D'aquests, Bruguera recordava que 700 MEUR estaven pendent d'assignació a



Una de les alternatives contempla el desdoblament pel paratge del Vilar i Sant Daniel Foto: Àlex Tarroja

un projecte concret. Tanmateix, també es mostrava conscient que “primer calia agilitar l'aprovació dels projectes de quatre trams”.

Més crític es mostrava dies després el diputat de CiU, Jordi Xuclà, en una interpellació a la ministra de Foment Magdalena Álvarez (Partido Socialista Obrero Español, PSOE). Xuclà considerava que la política d'infraestructures del govern Zapatero a Girona era “totalment decebedora”. Aquest fet es concretava, segons el diputat nacionalista, amb la xifra de tan sols 2,4 km d'autovies a Girona anuals des del 2002.

El mes de novembre, el diputat de CiU al Parlament, Eudald Casadesús, presentava la proposta per a “compactar” els traçats de la nova A-2 i l'AP-7, entre Medinyà i Figueres, per tal de “reduir l'impacte ambiental”. Aquesta opció estava recollida al PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ (PDTE) [2006:120] i tenia el suport de bona part dels municipis afectats. Casadesús es mostrava partidari “que esdevinguessin una sola infraestructura” o, si més no, que compartissin el mateix corredor.

Més enllà anaven els municipis implicats que, a través del Centre d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient (CILMA), presentaven una proposta per tal que ambdues infraestructures es fusionessin en una des de Sant Julià de Ramis fins a Pont de Molins amb quatre carrils per sentit. Aquesta alternativa costaria 300 MEUR més que la proposta del MIFO i també inclouria mesures per a reduir l'impacte ambiental i paisatgístic en els trams en construcció. Així mateix, es proposava que l'autopista, al seu pas per Sarrià de Ter, pogués desplaçar-se cap a l'oest en forma de túnel, a fi d'evitar l'impacte sobre els habitatges, mentre que a

Salt es rebaixaria la cota per a poder tancar la infraestructura. L'únic tram que no seria compartit seria el que uniria Pont de Molins amb la Jonquera. Per al president del CILMA, l'alcalde de Bescara Lluís Lloret (CiU), encara “hi havia temps” per a introduir modificacions. Així mateix, apostava per afegir a aquest corredor el FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [64 i 65] i la LÍNIA DE MOLT ALTA TENSIÓ (MAT) [76].

Estudis geològics a Sant Daniel i inauguració del primer tram

El mes de novembre la plataforma Salvem el Vilar i Sant Daniel va denunciar que el MIFO havia iniciat els estudis geològics a la zona tot i que estava pendent de resoldre el contenciós administratiu de l'Ajuntament de Blanes contra la proposta de traçat.

El 19 de desembre s'inaugurava el primer tram de 8 km de la nova autovia, que havia tingut un cost de 35 MEUR i havia durat quatre anys d'obres. Tanmateix, els alcaldes de Fornells i Riudellots –dos dels municipis afectats–, així com els parlamentaris i diputats gironins de CiU van decidir “boicotejar” l'acte inaugural amb la ministra Álvarez. Se sumava el malestar pel retard en les obres i els déficits en la senyalització amb la protesta general que es derivava de la crisi de les RODALIES [66]. Just el dia abans, la ministra havia estat reprovada al Senat.

El 2008 s'esperava resoldre definitivament el conflicte entre l'Ajuntament de Blanes i el MIFO i iniciar les obres del tram de Girona.

AUV-MMM

Més informació

www.blanes.cat
www.fomento.es
sa-palomera.blogspot.com

15 AUTOVIA A-27 TARRAGONA-MONTBLANC



El març de 2007 s'adjudica la construcció del primer tram de l'autovia A-27 entre Tarragona i el Morell. Així mateix, se'n liciten dos trams més entre el Morell i Valls i la variant de Valls. En aquest darrer cas al llarg de l'any continua la polèmica entre la Plataforma Salvem la Vall del Francolí i el consistori vallenc pel traçat d'aquesta infraestructura a l'oest de la població. L'any finalitza amb el vistiplau dels tècnics del Ministeri de Foment al projecte del tram Valls-Montblanc –que supera el coll de Lilla amb un túnel de 1.800 metres– però sense que les obres de l'A-27 s'hagin iniciat en cap punt.

Antecedents | 2004:19; 2005:14; 2006:15



L'estudi informatiu i d'impacte ambiental de l'autovia A-27 entre Tarragona i Montblanc –desdoblament de l'N-240– es va aprovar el 2003 mentre que el 2004 se'n va licitar i adjudicar la redacció del projecte constructiu del primer tram entre Tarragona i el Morell (7,6 km) per part del Ministeri de Foment (MIFO). Entre gener i agost de 2005 es van licitar i adjudicar la redacció dels projectes constructius dels altres tres trams: el Morell-variant de Valls (8,7 km), variant de Valls (5,7 km) i Valls-Montblanc (7,3 km). D'aquests, l'únic que se'n van licitar les obres (el novembre de 2006) va ser el primer per valor de 56,5 MEUR.

Al llarg de 2006 es va produir un gran debat sobre la conveniència d'allargar l'autovia fins a Tàrrrega –enllaçant en aquell punt amb l'A-2– o bé directament fins a Lleida tot resseguint l'actual N-240. El juliol de 2006 va entrar en vigor el PLA D'INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC) [2006:116] que optava per la segona alternativa: prolongar l'A-27 fins a Lleida a través de les Borges Blanques.

El març de 2007 va transcendir que el MIFO també apostava per aquesta opció ja que mig any enrere havia anul·lat la redacció dels estudis informatius –encarregats el 2002– per construir l'autovia entre Montblanc i l'A-2 a l'alçada de Fonolleres (la Segarra). Aquest fet va ser molt criticat per part d'institucions i empresaris de l'Urgell i la Segarra que ho entenien com “un perjudici per al territori i el manteniment del col·lapse a l'A-2”. Així mateix lamentaven que no se'ls hagués informat de la decisió sinó que s'hagués fet públic a través de la premsa sis mesos després.

Dos nous trams

A final de març el MIFO va adjudicar les obres del tram entre Tarragona i el Morell a Cyopsa-Sisocia i va licitar-ne dos trams més: el Morell-variant de Valls (77 MEUR i 39 mesos d'obres) i la variant de Valls

(34 MEUR i 30 mesos d'execució). Els dos nous trams suposaven la construcció de 30 estructures –8 viaductes, 12 passos inferiors i 10 de superiors– i tindria una doble calçada de 7 m d'amplada.

La proposta de variant de Valls va generar la indignació de la Plataforma en Defensa

de la Vall del Francolí que, juntament amb més d'una vintena d'associacions de veïns, van presentar un manifest per denunciar la “inhibició” dels polítics locals davant del traçat de Foment per l'oest de la població. La Plataforma defensava un traçat per l'est ja que la proposta aprovada “no aportava ni riquesa ni servei a la comarca” i suposava la creació d'uns 9 km d'enllaços amb Valls que “seguiran trinxant i consumint el territori i hipotecant el desenvolupament futur de l'entorn de la vall del Francolí”. Segons fonts de la Plataforma, “diversos polítics locals estaven d'acord amb la seva posició” però no ho manifestaven per “disciplina de partit”.

En l'assemblea de la Plataforma del 7 de maig es va acordar demanar en les eleccions municipals “un càstig als partits polítics que donaven suport a la desfeta de la Vall del Francolí”. Es van editar 12.000 díptics que de manera explícita demanaven no votar el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Convergència i Unió (CiU) i afirmava que hi havia “altres alternatives de vot”.

L'equip de govern vallenc va reaccionar amb duresa a la posició de la Plataforma i va afirmar que es basava en “una manca total de veracitat” sobre els possibles expropiats tant pel traçat de l'autovia com per la qüestió dels suposats 9 km d'enllaços “que no apareixien al projecte de Foment”. Per tot plegat des de l'Ajuntament es va decidir crear una oficina d'atenció als ciutadans. La resposta de la Plataforma no es va fer esperar i van recordar que la seva tasca de divulgació es basava en documents oficials. Així mateix van afirmar que el procés no estava tancat tal com assegurava l'Ajuntament, ja que hi havia un recurs presentat al Tribunal Suprem. Finalment, consideraven “injustificable” que el consistori posés en marxa pocs dies abans de les eleccions una oficina d'atenció, tasca que fins al moment havia estat “inexistent”.





La N-240 dins el terme municipal de Tarragona. Foto: Àlex Tarroja

Superar el coll de Lilla

A mitjan mes de maig el subdelegat del Govern espanyol a Tarragona, Joan Maria Abelló, va afirmar en una visita a Montblanc que les obres del quart tram –entre la variant de Valls i la capital de la Conca de Barberà– s'adjudicarien abans de finalitzar el 2007. Aquest tram obligaria a travessar el coll de Lilla amb un túnel d'1,8 km, fet que en complicaria la construcció. Per la seva banda l'alcalde de Montblanc, Josep Maria Campdepadrós (Acord per Montblanc), va demanar que la via continués fins a Tàrraga i que des d'allà s'assegurés la connexió amb Lleida i també amb el nord de l'Estat –diversos trams de l'N-240 a l'Aragó i Navarra s'havien convertit en autovia–. Abelló va contestar que “el Ministeri entenia la preocupació de la Conca de Barberà” i que per aquest motiu ja estaven fent

un treball previ a l'estudi informatiu. Finalment, Abelló va afirmar que el tram inicial entre Tarragona i el Morell es començaria a construir entre els mesos d'octubre i novembre de 2007.

Per altra banda el 22 de juny es van adjudicar les obres de desdoblament dels altres dos trams a Fomento de Construcciones y Contratas (FCC) –el Morell a Valls per 54,7 MEUR– i a Constructora Hispánica el de la variant de Valls per 25,0 MEUR. En el cas de Valls es mantenia viu el debat sobre el traçat ja que a banda de la Plataforma Salvem la Vall del Francolí –que qualificava la notícia com “a mala notícia per tots els que s'estimen el territori”– hi havia un col·lectiu denominat Pel Millor Traçat que estava d'acord amb la proposta de Foment i titllava els membres de la Plataforma de “pro-

pietaris proteccionistes dels béns propis”. Així mateix, cinc dies més tard el MIFO va adjudicar per un valor de 0,9 MEUR els treballs de consultoria i assistència tècnica per a la redacció de l'estudi informatiu previ per prolongar l'autovia des de Montblanc fins a Lleida i definir-ne les alternatives de traçat.

Al llarg de la tardor es va realitzar el procés d'aixecar actes prèvies d'ocupació en el tram entre el Morell i Valls –es va constituir un col·lectiu d'afectats a l'empara d'Unió de Pagesos (UP)– mentre que en el tram entre Tarragona i el Morell quedaven tràmits pendents com resoldre una al·legació per tal de protegir la mina dels Tarongins que utilitzaven dos centenars de pagesos per regar les seves terres. També calia resoldre al·legacions dels ajuntaments de Constantí i el Morell per tal de millorar el traçat de la futura autovia. D'aquesta manera, l'any finalitzava sense que cap dels trams de l'A-27 hagués començat a construir-se tasca que es preveia, en el cas del tram Tarragona-el Morell, al llarg del primer trimestre de 2008. Així mateix, el 31 de desembre es donava a conèixer que els tècnics de Foment donaven el vistiplau al projecte constructiu del tram Valls-Montblanc que costaria uns 130 MEUR, 60 més dels previstos inicialment.

AUV-MMM

Més informació

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

16 AUTOVIA A-68 ALCANYÍS-LITORAL



A principi de 2007 continua el debat sobre les diferents alternatives de connexió de l'autovia A-68 d'Alcanyís al litoral mediterrani. L'alternativa valenciana per Vinaròs té el ple suport de les institucions pròpies, mentre que en el cas català hi ha divisió entre els qui proposen el desdoblament de l'N-420 fins a Tarragona i els que prefereixen que arribi al port dels Alfacs per l'eix de l'Ebre. Bona part de les institucions es decanten per la conversió en autovia de tots dos eixos, a la recerca d'una via de consens. El 30 de maig el Ministeri de Foment adjudica un estudi previ que en el termini d'un any ha de decidir entre el traçat de Vinaròs i el de Tarragona.

Antecedents | 2006:16



L'autovia de l'Ebre (A-68) ha de comunicar Miranda de Ebro, a Castella i Lleó, amb Valdeatorra, a prop d'Alcanyís, a Aragó, en un traçat projectat que ressegueix les carreteres N-232 i N-124. El traçat definitiu que ha de connectar Valdeatorra amb la costa mediterrània encara es troba en fase d'estudi.

Durant la tardor de 2004 s'iniciava un debat sobre la millora de les connexions viàries (T-330, N-420 i C-43) entre les Terres de l'Ebre i Aragó per tal d'apropar i dinamitzar ambdós territoris. L'octubre de 2005 es signava un conveni entre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i el Ministeri de Foment (MIFO) en què s'establí el calendari i es pressupostava l'execució de les actuacions prioritàries a la xarxa viària catalana per als pròxims set anys, i en el qual s'inclouen les variants de la carretera N-420 a Corbera d'Ebre, Falset, Gandesa i Riudecols.

L'octubre de 2006 s'obrí el debat sobre el traçat de connexió de l'A-68 amb el corre-

dor mediterrani. Es va constituir un front comú liderat pels ajuntaments de Gandesa, Falset i Móra d'Ebre, que incloïa el suport dels principals agents i organitzacions econòmiques del Camp de Tarragona i que demanava la continuació de l'autovia seguint el traçat de l'N-420, la qual caldria desdoblir. L'altra opció tinguda en compte pel MIFO seguiria l'actual N-232 i finalitzaria a Vinaròs passant per Morella.

Continua el debat sobre la perllongació de l'A-68

El 10 de gener de 2007, els alcaldes de Reus, Gandesa, Móra d'Ebre i Falset, i els presidents dels consells comarcals del Priorat i la Ribera d'Ebre reunits a Reus van rebre el suport del sector econòmic del Camp de Tarragona al desdoblament de l'N-420.

Paral·lelament, la Cambra de Comerç de Tortosa va liderar el grup de partidaris (Amposta, Tortosa i els consells de la Terra Alta, el Montsià i el Baix Ebre) d'unir Valdeatorra amb el port dels Alfacs, al terme municipal de

Sant Carles de la Ràpita, al Montsià. El traçat proposat seguiria l'N-420 fins a Gandesa, i continuaria per la C-43 fins a Benifallet, on connectaria amb l'eix de l'Ebre (C-12).

A partir d'aquest moment el partidarisme de cada traçat van buscar suports separatment, evidenciant una manca de consens. L'alcalde de Gandesa, l'independent Miquel Aubà, va manifestar el temor que la falta d'unitat a la demarcació tarragonina donés més força a l'altra proposta valenciana.

El 16 de gener l'Ajuntament de Tarragona es va adherir als partidaris de desdoblir l'N-420, alhora que donava suport a una hipotètica bifurcació de l'autovia a Gandesa (d'una banda, per l'N-420 i, de l'altra, per la C-43 i la C-12), encara que prioritzava que l'autovia tingués el punt final a Tarragona.

Per la seva banda, la Plataforma per la Defensa del Patrimoni Natural del Priorat s'oposava al desdoblament de l'N-420, per l'escàs volum de trànsit actual que presentava, per



l'impacte ambiental que implicaria i per la incentivació del transport privat per sobre del públic.

El 23 de gener el diputat i alcalde de l'Ampolla per Convergència i Unió (CiU), Francesc Sancho, va reclamar la convocatòria d'una reunió amb tots els alcaldes i les forces polítiques del territori, amb l'objectiu de dibuixar una proposta conjunta amb el suport de la Generalitat, destinada a afavorir la continuïtat de l'autovia A-68 per les Terres de l'Ebre.

El diputat al Congrés d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), Josep Andreu, va afirmar que abans del 2020 no es preveia cap autovia de doble carril i va afegir que el MIFO només es plantejaria desdoblir una carretera estatal amb un trànsit molt superior als dels eixos en qüestió. També va criticar que es discutís sobre la finalització de l'autovia quan el tram anterior, Saragossa-Alcanyís, no seria una realitat fins al 2020, i per això apostava per invertir en acabar les obres ja iniciades en el territori durant els terminis previstos.

L'economista Germà Bel reprenia al març la polèmica, quan mantenia que la bifurcació final de l'A-68 era inviable, assegurant que la manca de consens afavoria l'opció de Vinaròs, que tenia el suport clar i unívoc de les institucions valencianes.

El 9 de març Francesc Sancho presentava una proposta de resolució al Parlament per a demanar que el Govern desdoblés immediatament la C-12 fins al port dels Alfacs i la C-43, entre Gandesa i Benifallet, alhora que instava a defensar davant el MIFO el desdoblament de la carretera N-420.

La Generalitat optava finalment pel traçat de l'eix de l'Ebre, que ja tenia previst desdoblir, i que connectaria amb l'N-420 a Gandesa per un traçat nou a càrrec del MIFO, paral·lel a la C-43.

Poc després, el 30 de maig, el MIFO adjudicava l'estudi previ de la connexió entre Val-



La proposta de variant de la C-12 afectaria el barri del Canalet, al Raval de Jesús. Foto: Àlex Tarroja

dealgorfa i el corredor del Mediterrani, tenint en compte només les opcions de l'N-420 fins a Tarragona i l'N-232 fins a Vinaròs.

A principi de juliol, el diputat de CiU per Tarragona, Carles Sala, denunciava que la Generalitat era contrària a desdoblir l'eix de l'Ebre a curt termini i que no preveia abordar el desdoblament de la C-43, afirmant que això dificultava que l'A-68 continués per terres catalanes.

El 17 de desembre, el president de la Cambra de Tortosa, Josep Lluís Mora, i el senador socialista Joan Sabaté, es van reunir amb el secretari d'Estat d'Infraestructures, Victor Morlán, per a insistir en l'opció de continuar l'autovia A-68 per les Terres de l'Ebre.

El MIFO preveia que l'estudi previ estigués llest el juny de 2008.

Variant de l'eix de l'Ebre (C-12)

L'Ajuntament de Roquetes va instar l'11 de gener tots els grups de l'Ajuntament de Tortosa perquè acabessin amb el debat sobre el traçat de la variant de l'eix de l'Ebre que estava retardant l'execució de l'obra, i va recordar que Roquetes ja havia acceptat la proposta de la Direcció General de Carreteres,

consensuada per tot el territori el 2001, per tal de poder aprovar el seu Pla d'ordenació urbana municipal (POUM).

Aquesta variant havia de passar en tot cas per l'oest de Tortosa i de Roquetes, però el traçat no generava consens. El consistori tortosí es trobava dividit entre el govern del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), que, tot i ser-hi reticent, apostava per acceptar el traçat acordat per a tirar endavant el nou POUM, i l'oposició de CiU i ERC, que reclamaven que el traçat no afectés la zona dels xalets del Canalet de Jesús, al terme municipal de Tortosa.

A final de gener, la Plataforma Salvem lo Canalet preparava una moció popular per a reafirmar la seva demanda de canviar el traçat de l'eix de l'Ebre, que es va acabar aprovant al març per unanimitat, amb el suport inclòs del PSC, a l'Ajuntament de Tortosa, després de recollir vuit-centes firmes de suport. La proposta dels veïns preveia que la carretera passés més cap a l'oest, paral·lela al canal Xerta-Sènia.

El 13 de setembre, Antoni Sabaté, responsable d'Acció Territorial del DPTOP a les Terres de l'Ebre, afirmava que l'estudi informatiu de la variant i l'estudi d'impacte ambiental ja estaven redactats, i va afegir que la variant travessaria la zona de xalets del Canalet, deixant per al procés d'al·legacions possibles modificacions del traçat. Sabaté va calcular que les obres podrien adjudicar-se durant l'estiu del 2008, si els diferents tràmits continuaven el seu curs i s'agilitava la redacció del projecte constructiu. L'Ajuntament de Tortosa va protestar pel fet que no s'havien tingut en compte traçats alternatius.

JRMR

Més informació

diariidetortosa.blogspot.com
www.fomento.es



L'A-68 podria seguir el traçat de la N-420 pel Priorat. Foto: Àlex Tarroja

17 AUTOVIA A-7 A LES TERRES DE L'EBRE



Des de fa anys els municipis de les Terres de l'Ebre per on passa l'N-340 en reclamen el desdoblament per l'elevada intensitat de trànsit així com per la sinistralitat viària. El setembre de 2007 es presenta l'estudi d'impacte ambiental de la nova autovia A-7, quatre anys més tard del primer estudi informatiu del Ministeri de Foment. El traçat satisfà bona part de les demandes del territori tot i que queden serrells com el pas de l'autovia per la pedania de Campredó (Tortosa) que origina una resposta social important. L'any finalitza a l'espera que el Ministeri presenti l'estudi constructiu al llarg de 2008.

Antecedents | 2005:15



La carretera N-340 –convertida a diversos trams en A-7– uneix Andalusia, Múrcia i el País Valencià amb el Principat de manera més o menys paral·lela a l'AUTOPISTA AP-7 [12]. Tal com passa amb la CARRETERA N-II [30] –la continuació d'aquest eix viari litoral gratuït–, presenta en bona part del seu recorregut una elevada intensitat de trànsit i un alt índex de sinistralitat. Al seu pas per les Terres de l'Ebre creua vuit municipis¹ que reivindiquen des de fa anys el desdoblament. L'1 de novembre de 2003 el Ministeri de Foment (MIFO) en publicava l'estudi informatiu que va generar controvèrsies en els diversos ajuntaments implicats, ja que mentre els uns defensaven que l'eix fos interior, els altres apostaven per desdoblar l'actual traçat litoral. Finalment, el mes d'abril tots els ajuntaments ebrencs i partits polítics van consensuar una proposta que van presentar com a esmena al projecte del Ministeri. Es tractava de fer passar un primer tram per l'interior –que connectaria a Traiguera amb la denominada autovia del Mediterrani que construeix la Generalitat valenciana– fins a Camarles on s'aprofitaria l'actual traçat de l'N-340 per

convertir-la en l'autovia A-2 fins a l'Hospitalet de l'Infant. La proposta també va incloure la possibilitat de transferir a la Generalitat el tram de l'N-340 entre Camarles i Alcanar que es convertiria en part de la C-12 o eix de l'Ebre, carretera que uneix Amposta amb Lleida a través de Flix. Precisament en aquest tram, concretament a l'Aldea, la construcció de la variant que alliberés la població del trànsit va ser un dels punts d'interès al llarg de 2006. Després de diversos retards, el MIFO va adjudicar a final de desembre la redacció del projecte de construcció per a un tram de 7 km.

El traçat de l'A-7 a l'Ametlla de Mar

Un altre dels punts calents se situava a l'Ametlla de Mar on l'Ajuntament va exposar el seu total desacord amb el fet que el PLA D'INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT DE CATALUNYA [2006:116] (PITC) no assumís la proposta de consens entre els diversos agents del territori de fer passar l'A-7 per l'antiga carretera N-340 o del Perelló. Aquesta via, actualment veïnal, passa a l'est dels diversos nuclis del municipi i evitaria crear una nova barreira a la població, mentre que es proposa con-

vertir l'actual carretera en una avinguda urbana. A banda d'això, des del municipi s'entenia que el traçat que proposaven permetria una connexió més directa amb el tram de l'A-7 que es construïa al municipi de Vandellòs-l'Hospitalet de l'Infant. El gener de 2007 el regidor d'Urbanisme de l'Ametlla, Joan Pere Gómez (Convergència i Unió, CiU), es mostrava "convençut" que el MIFO acceptaria la seva proposta després de reunir-se amb Aureliano López, subdirector general de Planificació.

La situació va restar a l'expectativa fins que el setembre de 2007 el MIFO va presentar els estudis informatius i d'impacte ambiental del desdoblament. Així mateix, el Pressupost General de l'Estat (PGE) reservava una partida de 0,8 MEUR per a l'elaboració del projecte constructiu. El delegat del Govern a les Terres de l'Ebre, Lluís Salvadó (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), celebrava que no només es posessin a informació pública els estudis del tram entre la Jana (el Baix Maestrat) i el Perelló, sinó també entre aquest municipi i l'Hospitalet de l'Infant. Així mateix, feia una crida als ajuntaments afectats a "respectar el



El traçat de la futura A-7 afectaria els nuclis de Campredó i la Font del Quinto. Foto: Àlex Tarroja



consens general sobre el traçat de l'abril de 2004" i anunciava una reunió entre representants del territori i el secretari d'Estat d'Infraestructures, Víctor Morlán (Partido Socialista Obrero Español, PSOE). Salvadó considerava que el projecte s'ajustava "en un 99%" a les demandes consensuades el 2004. En aquest sentit, la proposta reduïa, respecte al traçat de 2003, l'afectació a la Zona d'Especial Protecció d'Aus (ZEPA) Secans del Montsià de 5,6 a 1,1 km. També es produïa un canvi en el tram entre l'Aldea i el Perelló, en el qual el MIFO volia fer passar per l'oest, fregant la falda de la muntanya, mentre que des de les Terres de l'Ebre es va sol·licitar que passés més a prop del mar i de l'AP-7 per tal "d'evitar trinxar un espai verge i no afectar paratges urbanitzables". Finalment s'acceptava la proposta de l'Ametlla de fer passar l'autovia per l'antiga N-340 o carretera del Perelló. A més, l'assumpció per part del Ministeri de la proposta presentada pel territori permetia rebaixar el cost del projecte de 63 km de longitud de 281 a 272 MEUR.

En canvi, el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) no veia gens clara la proposta. Conjuntament amb la So-

cietat Espanyola d'Ornitologia (SEO)-Birdlife hi van presentar al·legacions, ja que entien com a crítiques els impactes sobre la ZEPA dels Secans del Montsià. Es tractava concretament del paratge del barranc de la Galera (terme de Masdenverge) declarat de protecció especial i catalogat d'interès turístic i amb un important paper connector entre la serra de Montsià i el massís del Port. Els ambientalistes entien insuficients les mesures correctives d'impacte ambiental i paisatgístic: conservació *ex situ* de garrofers, passos de fauna i la reposició de patrimoni de pedra seca entre altres qüestions. Consideraven, com a proposta més sostenible, alliberar el peatge de l'AP-7 –via que consideraven infrutilitzada– o com a mal menor construir la nova via enganxada a l'autopista entre les serres del Godall i del Montsià.

L'escull de Campredó

L'11 d'octubre el consell assessor de Campredó –pedania de Tortosa– va convocar els veïns per debatre l'impacte sobre el nucli de Font de Quinto de la nova autovia A-7. L'alcalde pedani, Joan Sanahuja, considerava que "el traçat previst partia el poble amb un

talús de 10-12 m i limitava el creixement ja ofegat pels polígons Baix Ebre i Catalunya Sud". Per tal de demanar a l'Ajuntament de Tortosa que presentés al·legacions al traçat, l'Associació Campredó Jove va encetar una recollida de firmes –gairebé un miler en pocs dies– i va distribuir cartells amb el lema "Entre Font de Quinto i Campredó ni parlar-ne".

En un ple extraordinari el dia 16 d'octubre es van presentar dues mocions. Convergència i Unió (CiU) proposava al Ministeri qualsevol traçat sempre que no partís Campredó i Font de Quinto i que tingués el suport dels ajuntaments veïns. En canvi, el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) només acceptava el traçat nord per Soldevila. Joan Sabaté, el portaveu del PSC, recordava que si l'autovia passava pel sud (Mas de la Missa) afectaria l'enclavament arqueològic i la zona protegida dels ullals de la Carrova, a Amposta.

Finalment, i contra pronòstic, es va consensuar una moció entre tots els grups –i els ajuntaments de l'Aldea i Amposta– per tal de presentar una al·legació sobre el traçat de l'autovia a Campredó. La proposta consistia a desplaçar entre 300 i 400 m el traçat cap al sud, de tal manera que es reduís l'afectació a la pedania i tampoc no s'impactés a la Carrova. L'alcalde, Ferran Bel (CiU), es va mostrar convençut que la proposta rebria el vistiplau de Foment.

Dies més tard el ple municipal d'Amposta aprovava la mateixa moció afegint la petició que aquesta obra es portés a terme de manera coordinada amb el possible desdoblament de la C-12 o eix de l'Ebre (AUTOVIA A-68 ALCANAR-YIS-LITORAL [16]). D'aquesta manera Amposta esdevindria un punt estratègic per l'encreuament de l'autovia de l'interior i l'eix de l'Ebre.

L'any finalitzava amb una nova jornada reivindicativa per part dels veïns de Campredó que volien refermar la lluita per a evitar que la pedania quedés partida per l'A-7. Tant des d'aquesta població com des de la resta de les Terres de l'Ebre s'estava a l'espera de la presentació del projecte constructiu per part del MIFO, que s'havia de presentar al llarg de 2008, per tal de veure si s'acceptaven les seves propostes de millora.

AUV-MMM

Més informació

lobarber.blogspot.com
noticies.ametllamar.cat
www.tortosa.cat

18 AUTOVIA A-7 ALTAFULLA-VILAFRANCA DEL PENEDÈS



El projecte de desdoblament de la carretera N-340 per a esdevenir autovia A-7 al tram entre Altafulla i Vilafranca del Penedès durant el 2007 té com a principal punt d'atenció Calafell. El fet que el PITC i el Pla territorial parcial del Camp de Tarragona dibuixin la via per la Cobertera genera un important moviment popular en contra. Per altra banda, bona part de les administracions i entitats del Baix Penedès continuen manifestant que el millor traçat és aquell que compacti en una sola infraestructura de quatre carrils per sentit la nova autovia A-7 amb l'autopista AP-7.

Antecedents | 2006:17



La carretera N-340, eix prelitoral paral·lel a l'autopista AP-7, travessa entre Altafulla (el Tarragonès) i Vilafranca del Penedès diversos nuclis turístics –amb nombrosos accessos a les platges– i zones altament industrialitzades, fet que suposa una elevada intensitat de trànsit i una creixent sinistralitat viària. Per aquests motius, el 1999 el Ministeri de Foment (MIFO) va autoritzar l'estudi informatiu per a desdoblament-la, la qual cosa havia de suposar la construcció de l'autovia A-7. El febrer de 2005 es va presentar l'estudi que proposava diverses alternatives de traçat per a la nova autovia i que també preveia la possibilitat d'ampliar els carrils de l'autopista AP-7 per a esdevenir un sol eix viari d'alta capacitat. Aquesta possibilitat la defensaven els consells comarcals de l'Alt i el Baix Penedès, diversos ajuntaments i els grups ambientalistes Salvem el Penedès i el Grup Ecologista del Vendrell i el Baix Penedès (GEVEN). Totes aquestes entitats i administracions feien èmfasi en la necessitat de preservar les planes agrícoles tant pels seus valors productius com paisatgístics, ja que entenien que “la comarca esta-

va molt trinxada pel pas de grans infraestructures”.

En canvi, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), el MIFO i les cambres de Comerç de Tarragona i Barcelona apostaven per construir una autovia independent resseguint parcialment l'eix de l'actual N-340.

Conflicte pel traçat a Calafell

Al municipi de Calafell, Política Territorial va fer, en el marc del PLA D'INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC) [2006:116], una proposta alternativa al sud de les tres presentades pel Ministeri –més o menys paral·leles a l'actual carretera– que no va agradar gens al municipi. Per aquest motiu el gener de 2007 es va constituir la plataforma Salvem la Cobertera que considerava la proposta del DPTOP molt negativa pel seu elevat impacte paisatgístic –un talús de 30 m visible des del nucli–, la desaparició de terrenys agrícoles i dos jaciments ibèrics per a explorar, la pèrdua de la Cantera –una antiga pedrera restaurada en espai

de lleure–, l'expropiació de parcel·les d'un polígon industrial que encara no s'havia desenvolupat i l'afectació d'algunes cases de la urbanització Masia de la Font.

Per tot plegat van anunciar que iniciarien una recollida de signatures i que presentarien estudis tècnics i ambientals per a defensar que el traçat avancés ben en paral·lel a l'actual carretera. La Plataforma tenia el suport de tots els grups polítics municipals: Convergència i Unió (CiU), Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) i Agrupació Democràtica Municipal de Catalunya (ADMC). En aquest sentit, tant l'Ajuntament com el Consell Comarcal del Baix Penedès van presentar-hi ràpidament al·legacions. També a nivell popular es va organitzar una mostra de rebuig, una calçotada a la Cantera, que va reunir un miler de persones encapçalades per l'alcalde Joan Olivella (CiU).

El mes de març la situació no havia avançat. Des de la Plataforma No Fem el Cim que lluitava contra la construcció del LOGIS PENEDÈS [35] van proposar establir un front comú entre societat civil i representants polítics per a “lluitar contra els projectes que es volien imposar a la comarca”, com el mateix centre logístic, el pas de l'N-340 per la plana agrícola del Baix Penedès i un creixement urbanístic desmesurat.

Per altra banda, els esforços de Calafell continuaven. El 10 d'abril, en motiu del dilluns de Pasqua, gairebé 2.000 persones es van reunir a la Cantera convocades per Salvem la Cobertera.

La presentació de l'Avantprojecte del PLA TERRITORIAL PARCIAL (PTP) DEL CAMP DE TARRAGONA [134] per part del DPTOP continuava dibuixant la nova autovia A-7 al seu pas per Calafell amb la mateixa proposta que afectava la Cobertera. El grup municipal de CiU –que havia passat a l'o-



Cartell contrari al desdoblament de la N-340 per la Cobertera (Calafell) Foto: Àlex Tarroja

posició després de les eleccions municipals de 2007– va manifestar el seu més enèrgic rebuig. El seu portaveu, Joan Olivella, es mostrava esperançat que el nou alcalde, Josep Parera (PSC), conjuntament amb els exsocs dels convergents, l'ADMC, mantindrien la negativa al traçat que defensava Política Territorial.

Des de l'àmbit comarcal, des de CiU es reiterava que l'única solució passava per compactar en una mateixa infraestructura l'AP-7 i l'A-7. En aquest sentit apostaven per solucions electròniques per evitar impactes negatius per a l'empresa concessionària de l'autopista. Dies més tard, l'arqui-

tecte Pau Batlle, membre de la Plataforma No fem el CIM i regidor de l'Entesa, una Alternativa Independent per a Bellvei-Federació d'Independents de Catalunya (L'E*B-FIC), recordava que “gairebé tots els municipis aprovarien que l'AP-7 tingués quatre carrils per sentit entre el peatge de Martorell i el de Salou i que, a banda, tot aquest tram fos gratuït”. Així mateix afegia que mentre l'opció de construir una autovia segregada suposava expropiar 127 ha –bona part de terrenys agrícoles de gran valor–, en el cas d'ampliar l'autopista només caldria ocupar 3,5 m per sentit aprofitant la construcció del tercer carril de l'AP-7.

L'any acabava a l'espera de la redacció de l'estudi d'impacte ambiental, pas previ a la redacció del projecte constructiu previst per al 2009.

AUV-MMM

Més informació

www.calafell.cat
www.fomento.es
www.gencat.cat/ptop

19 AUTOVIA B-40 QUART CINTURÓ



Es coneixen nous detalls de la proposta de l'enginyer Manuel Herce per al tram Terrassa-Granollers. Aquest tram, però, continua generant polèmica entre els socis del Govern d'Entesa, que suspelen durant uns mesos la negociació del traçat. En canvi, a final d'abril comencen les obres del tram Abrera-Terrassa, les úniques del Quart cinturó que es duen a terme aquest any. Al Penedès, el debat es trasllada cap a la construcció del tram de l'A7 que ha de connectar Vilafranca i Abrera. Tant al Penedès (A7) com al Vallès (Ronda del Vallès) els opositors al projecte denuncien que es canvia el nom de la infraestructura però no el contingut del projecte.

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



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 del Penedès-Abrera; Abrera-Terrassa, Terrassa-Granollers i Granollers-Mataró. D'aquests, a final de 2006, l'únic en funcionament era el de Granollers-Mataró (C-60).

El tram Terrassa-Granollers va ser des del primer moment el més controvertit a causa del fort impacte que comportava, ja que travessava alguns dels espais agrícoles més valuosos de la plana del Vallès, molts dels quals inclosos al projecte del Parc Agrari del Vallès (PAV). Per tal de reduir l'impacte i desencallar el conflicte que provocava tant entre els socis del Govern de la Generalitat com amb la societat civil vallesana, a final de 2005, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va encarregar a l'enginyer Manuel Herce (Universitat Politècnica de Catalunya, UPC) un estudi que redefinís el traçat i les característiques del tram. Les conclusions d'aquest estudi, conegudes en part durant el 2006, proposaven l'eix com una ronda urbana, en descartaven la prolongació més enllà de Granollers (direcció Sant Celoni) i Vilafranca i proposaven potenciar el desenvolupament del transport públic entre el Vallès Oriental i l'Occidental.

D'altra banda, durant el 2006 es van licitar les obres dels subtrams Viladecavalls-Olesa de Montserrat i Olesa-Abrera, corresponents al tram Abrera-Terrassa.

Pel que fa al tram del Penedès, que havia d'avançar entre Abrera-Vilafranca, se n'estava realitzant l'estudi informatiu des de 2005. Tanmateix, el secretari de mobilitat

del DPTOP, Manel Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va reconèixer el 2006 que el seu Departament valorava la possibilitat de fer coincidir el traçat de l'eix en aquesta zona amb el del DESDOBLAMENT DE L'N-340 (AUTOVIA A-7) [18].

Noves discrepàncies al si del Govern pel tram Terrassa-Granollers

A principi de 2007 es va saber que l'estudi encarregat a Manuel Herce plantejava la possibilitat de desplaçar al sud el traçat del tram Terrassa-Granollers per a reduir l'impacte sobre els espais agrícoles de més valor. Amb tot, encara no s'havia establert un traçat definitiu per a la via,¹ ja que, d'acord amb el DPTOP, l'acostament als nuclis urbans del nou traçat plantejava algunes dificultats tècniques que encara s'havien de resoldre.

A mitjan abril, el DPTOP va licitar la realització d'un estudi de viabilitat de la connexió entre el Vallès Occidental i el Vallès Oriental. Tot i que des del Departament es va assegurar que es tractava d'un estudi per a aprofundir en la proposta d'Herce i que no en determinaria el traçat definitiu, la licitació es va produir sense el coneixement dels socis del Govern d'Entesa, la qual cosa va molestar especialment Iniciativa per Catalunya-els Verds, (ICV); aquest fet va afavorir la suspensió de les negociacions del traçat en aquest tram i l'ajornament de l'adjudicació de l'estudi fins després de les eleccions municipals del mes de maig. Tanmateix, en un ple del Parlament de final d'abril i com a resposta a la pregunta del cap de l'oposició, Artur Mas (Convergència i Unió, CiU), el president de la Generalitat, José Montilla va afirmar que el Quart cinturó es faria amb tota seguretat.

Un cop passades les eleccions municipals, els tres partits del Govern van reprendre les negociacions i, a mitjan juny, van acordar la realització d'un estudi sobre la mobilitat i les possibilitats d'impulsar el transport públic al Vallès Oriental i el Vallès Occidental.

En aquelles mateixes dates, el DPTOP va anunciar l'adjudicació de l'estudi de viabilitat licitat el mes d'abril.

Comencen les obres al tram Abrera-Terrassa

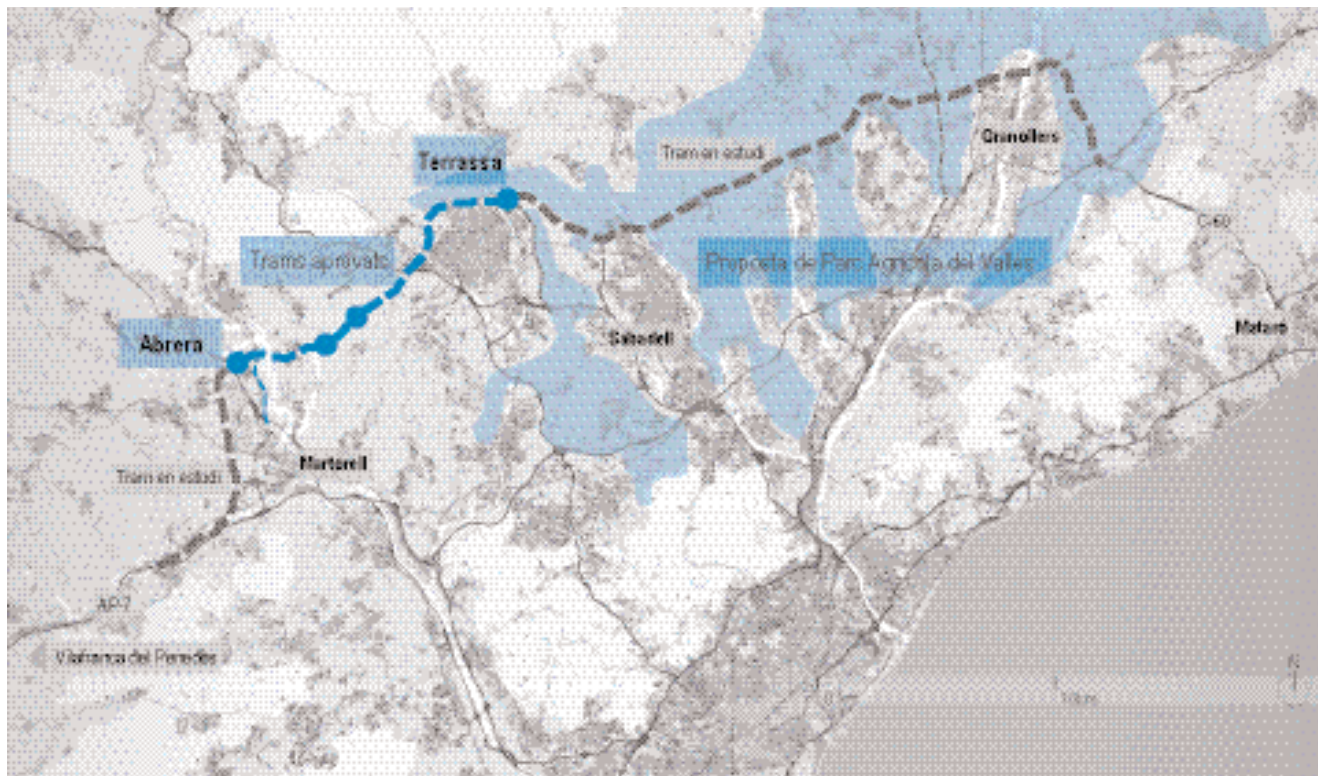
Uns mesos abans que comencessin les obres del tram Abrera-Terrassa es va produir una disputa entre l'Ajuntament de Viladecavalls i el MIFO. A final de 2006, l'alcalde de Viladecavalls, Sebastià Homs (CiU), entenen que no es complia el compromís verbal establert amb el MIFO per a soterrar la via al seu pas per aquesta població,² s'havia negat a firmar les actes d'expropiació dels terrenys per on havia de passar l'eix. Davant d'aquesta situació, el delegat del Govern espanyol, Joan Rangel (PSC), va amenaçar d'emprendre accions legals contra el municipi si Homs no firmava les expropiacions i li va comunicar que no es podia establir el compromís del soterrament per escrit –cosa que demanava Homs després de l'incompliment del compromís verbal amb el MIFO– per qüestions tècniques i legals. Finalment, la secretària general d'Infraestructures del MIFO, Josefina Cruz, es va posar en contacte amb Homs per reafirmar el compromís del Ministeri de dur a terme el soterrament, cosa que va desencallar el conflicte i va fer que l'alcalde signés les expropiacions a final de gener de 2007.

Les obres del tram Abrera-Terrassa van començar finalment a la darreria d'abril i van ser les úniques del Quart cinturó que es van dur a terme durant el 2007.

El PDT de l'Alt Penedès possibilita el Quart cinturó

A l'Alt Penedès, durant el 2006, la polèmica pel Quart cinturó va deixar pas al debat sobre la necessitat del desdoblament de l'N-340. El DPTOP i la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB) es mostraven a favor de l'ampliació de l'N-340 entre Vilafranca i el nucli de l'Ordal (Subirats) i de la construcció d'un nou eix viari entre Vilafranca i Abrera, que de fet seria un nou tram de l'autovia A7. El 5 de juliol es va aprovar ini-





cialment el PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'ALT PENEDÈS [2006:119], que recollia les dues opcions. Tanmateix, el tram Vilafranca-Abrera continuava en fase d'estudi informatiu a final d'any.

A mitjan setembre la CCB va lamentar l'endarreriment de la tramitació de les obres de l'autovia A7, i va manifestar que tenia aquest eix i la B-40 com parts d'un mateix projecte: el de l'autovia del Mediterrani.

La ronda urbana pel Vallès no convenç els opositors al Quart cinturó

L'oposició al Quart cinturó es va mantenir activa durant el 2007. Al Vallès, la Campanya Contra el Quart cinturó (CCQC), tot i reconèixer aspectes positius a la proposta d'Herce, continuava considerant que aquesta no disminuïa significativament l'impacte ambiental del projecte. En aquest sentit, la CCQC era del parer que el desplaçament cap al sud proposat per l'estudi d'Herce no resol·lia el problema de l'impacte sobre els espais agrícoles i que, de fet, comportava l'afectació de nous espais a Lliçà d'Amunt.³

Entre maig i novembre, la CCQC va organitzar nous actes per a denunciar l'impacte

del Quart cinturó. L'acte de més ressò va tenir lloc el 18 de novembre, quan entre 1.500 i 5.000 persones⁴ es van manifestar a Granollers. La manifestació, organitzada per les entitats cíviques integrants de la CCQC, va tenir una nodrida representació dels partits polítics, principalment d'ICV i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), entre els quals hi havia el vicesecretari d'ERC, Xavier Vendrell, el diputat i exconseller de Medi Ambient, Salvador Milà (ICV), la diputada ecosocialista al Congrés espanyol, Carme García, i l'alcalde de les Franqueses del Vallès, Francesc Torné (CiU).

Per la seva banda, al Penedès, entitats com Bosc Verd o No Fem el CIM entenen el desdoblament de l'A7 entre Vilafranca-Abrera com el Quart cinturó encobert i denunciaven que la construcció del tram Abrera-Vilafranca –que relacionaven amb la construcció del CENTRAL INTEGRAL DE MERCADERIES (CIM) DEL PENEDÈS [35] comportaria una greu afectació per a la plana agrícola del Penedès.

Esperant la concreció dels traçats al Vallès i el Penedès

Per al 2008 s'esperava la finalització de les obres del subtram Viladecavalls-Terrassa cap

al mes d'agost. La resta de subtrams es completarien entre començament de 2009 (Abrera-Olesa) i final de 2010 (Olesa-Viladecavalls). D'aquesta manera, es preveia que el tram Abrera-Terrassa seria plenament operatiu el 2010.

D'altra banda, pel que fa al tram Terrassa-Granollers, es restava a l'espera de l'acabament dels estudis de viabilitat, mobilitat i transports públics, que havien de servir per a decidir el traçat i les característiques definitives de l'eix. Tot i que no hi havia data per a la publicació d'aquests estudis, l'inici de les obres en aquest tram continuava estant previst per a final de 2008. Al Penedès, no hi havia data per a la publicació de l'estudi del MIFO ni per a l'inici de les obres.

MSM-X3EA

Més informació

ccqc.pangea.org
www10.gencat.net/ptop
www.boscverd.org
www.cambracn.es/Catalan/La_Cambra/documents/corredor.pdf
www.nofemelcim.org

1. La denominada *traça Herce* comportava travessar els termes municipals de Polinyà, Palau Solità i Plegamans, Lliçà d'Amunt, Canovelles i les Franqueses, mentre que el traçat històric del Quart cinturó, més al nord, passava per Castellar del Vallès, Sentmenat, Caldes de Montbui, Santa Eulàlia de Ronçana i Canovelles. De fet, la proposta d'Herce recuperava el traçat de l'antiga carretera interpolar nord, una via que no es va arribar a construir però que estava pensada per a facilitar les comunicacions de curt recorregut entre Terrassa, Sabadell i Granollers, en un moment en què el Quart cinturó es concebia com un eix per al trànsit de llarga distància.

2. de Can Trias, des de la via del tren de Renfe fins a la C-58.

20 AUTOVIA C-15 EIX DIAGONAL



A mitjan 2006, el DPTOP treu a informació pública l'estudi informatiu de l'eix Diagonal, format per la carretera C-15 i un segment de la C-37. Un dels punts de la nova via que més oposició rep és el tram de la C-37, a l'alçada del Nucli de Salelles. Tant els veïns del nucli com altres entitats presenten les seves propostes alternatives, tot i que no són coincidents. Mentre els primers proposen traslladar la via més cap a l'oest, altres entitats aposten per millorar una de les opcions descartades pel DPTOP, que proposava un traçat més cap a l'est i unificat amb el del futur Eix Transversal Ferroviari.

Antecedents | 2006:20



Eix Diagonal és el nom que rep el traçat millorat i renovat de les carreteres C-15, entre Vilanova i la Geltrú i Igualada, conjuntament amb el tram de la C-37 fins a Manresa. Es tracta d'una infraestructura viària segregada, de 67 km, que ha d'enllaçar l'eix Transversal (C-25) amb la costa del Garraf, i alhora millorar la vertebració de les comarques i ciutats que travessa. Per l'anterior motiu, la construcció d'aquesta infraestructura havia estat objecte de reclamació dels alcaldes de Manresa, Igualada, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú. Les seves característiques són les d'una via preferent segregada d'un carril per sentit de circulació entre la capital del Bages i Vilafranca del Penedès, i d'autovia entre aquesta darrera ciutat i Vilanova i la Geltrú. L'any

2003 estava ja en servei el tram d'Igualada a Puigdàlber (pocs quilòmetres al nord de Vilafranca del Penedès), metre que a final de l'any 2005 s'inaugurava el tram entre Castellfollit del Boix i Sant Salvador de Guardiola (ambdós al Bages), i encara restaven 35 kilòmetres per condicionar a les noves característiques de l'eix Diagonal.

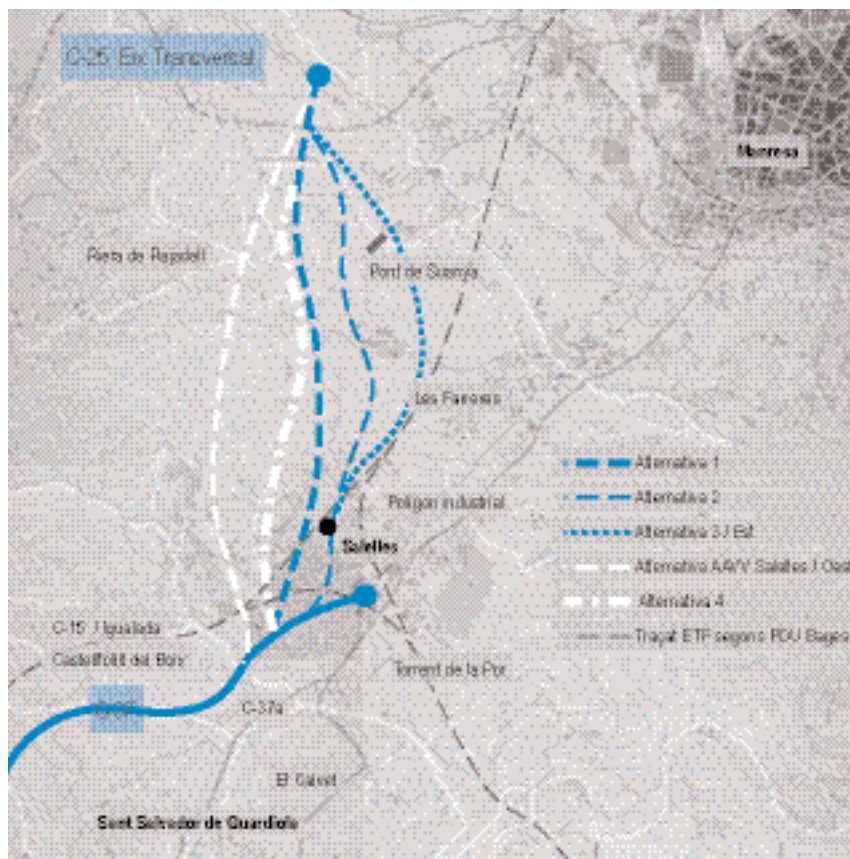
A mitjan any 2006, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va sotmetre a informació pública l'estudi de viabilitat per a la millora i condicionament de les carreteres C-15 i C-37, amb la intenció de licitar tots els trams pendents de millora al llarg del 2007, segons havia manifestat Manel Nadal i Farreras, Secretari de Mobilitat. Un

dels trams més polèmics va ser el de Vilanova i la Geltrú a Canyelles, per al qual l'estudi de viabilitat proposava un túnel sota el turó de Montgròs, en una zona PEIN entre Canyelles i Sant Pere de Ribes. Diferents entitats de la comarca del Garraf¹ van presentar al·legacions al traçat en les quals feien propostes alternatives com ara millorar el transport públic o el traçat alternatiu conegut com a Alternativa A², per la qual es desdoblava el traçat preexistent de la C-15. Per altra banda, l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú es manifestava favorable al traçat de l'estudi en considerar que minimitzava l'impacte paisatgístic, i també s'hi sumava el secretari de Mobilitat, que mantenia que l'Opció B era la més idònia, conclusió a què va arribar després de reunir-se amb representants tant del Consell Comarcal del Garraf com dels ajuntaments, que li van transmetre el seu rebuig a desdoblant l'actual traçat de la C-15.

L'enllaç de la C-37 amb l'eix Transversal

En el mateix estudi informatiu es realitzava la proposta de nou traçat per als dos trams de la C-37 que restaven pendents. Entre Igualada i Castellfollit del Boix l'estudi enllaçava la C-15 des de la seva rotonda amb l'N-II i per un nou traçat per l'oest del puig Aguilera, amb el tram ja en servei.

Per al segment que ha d'enllaçar la C-37 en ús amb l'EIX TRANSVERSAL (C25) [2006:27], l'estudi proposava partir de l'enllaç de Sant Salvador de Guardiola tot desviant l'actual carretera cap a l'oest del nucli de Salelles.³ El tram preveia tres viaductes, un d'ells de 275 m de llarg sobre la riera de Rajadell i dos túnels, l'un de 275 m, just al límit de Sant Salvador de Guardiola amb Manresa, i l'altre, de 347 m, just abans de l'enllaç de la C-37 amb la C-25. Aquest traçat, anomenat alternativa 1, era considerat per l'estudi com a "òptim", entre les tres opcions que en total s'havien plantejat.



Les reaccions al traçat de la C-37

Dies després de la publicació de l'estudi informatiu,⁴ l'Associació de Veïns de Salelles, contrària a la proposta, va començar a treballar en una proposta alternativa de traçat. Segons l'associació, els traçats proposats comprometien el futur de l'activitat agrícola propera a Salelles i fragmentava la unitat del seu poblament, deixant cases disseminades a l'altra banda de la nova via. A més, consideraven que les propostes de l'estudi perjudicarien el conjunt arquitectònic medieval del nucli antic de Salelles, que calia deixar lliure de signes moderns, com seria una nova via massa propera.

La proposta en forma d'al·legació de l'associació, treballada amb l'assessorament d'un enginyer de camins i d'un advocat, partia dels mateixos enllaços proposats per a l'estudi però portant la C-37 més cap a l'oest, raó per la qual va ser batejada com a "alternativa oest". Aquesta, traçada al llarg de 4.487 m i sobre un espai força abrupte, incloïa 4 viaductes (1.100 m entre tots) i un túnel de 400 m de llarg. Amb aquesta proposta, l'associació volia minimitzar l'impacte visual sobre Salelles i mantenir l'unitat de la plana agrícola. Segons els veïns, si es quantifiqués el cost potencial de les expropiacions, l'alternativa oest podia resultar més econòmica que l'alternativa 1.

Un altre conjunt d'entitats que van presentar al·legacions eren les organitzades a l'òrbita de la campanya *Fem-ho bé*, a partir de la qual es va redactar una al·legació unitària.⁵ Segons aquesta campanya, l'alternativa 1 no s'ajustava a les propostes del PLA DIRECTOR

URBANÍSTIC DEL PLA DE BAGES [2006:124] ni al POUM de Manresa, i a més tenia una important afectació sobre les planes agrícoles i sobre els boscos de l'àmbit de Salelles. *Fem-ho bé* es decantava per l'alternativa 3 de l'estudi informatiu, que consideraven la més econòmica i ajustada al planejament. El traçat també permetia unificar la C-37 i el futur EIX TRANSVERSAL FERROVIARI [71] en un únic corredor, i a més presentava un menor impacte territorial en transcórrer per l'est del pont del Suanya i sobre una orografia més plana. Demanaven, però, incorporar mesures de minimització d'impacte per a reduir la segregació de l'espai agrícola i mantenir connectors ecològics, per la qual cosa proposaven incorporar quatre falsos túnels i un petit viaducte sobre el camí de Requer. Atès que era el traçat més oriental de tots els plantejats, va rebre el nom "popular" d'"alternativa est". La proposta va rebre el suport del grup municipal de Manresa Iniciativa per Catalunya Verds-Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA).

La Delegació del Bages-Berguedà del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (COAC) també va presentar una al·legació en favor d'un traçat est, al qual incorporaven tres falsos túnels i apropiaven la via al polígon industrial de Salelles. Amb el seu traçat, el COAC buscava minimitzar la futura fragmentació territorial al Pla de Bages, destacant l'oportunitat d'unificar la via amb el futur Eix Transversal Ferroviari i amb una relació més coherent amb les noves vies proposades pel PDU del Pla de Bages, com l'enllaç sud de la C-25 amb l'eix Diagonal.

Pel que fa l'Ajuntament de Manresa,⁶ després d'analitzar les propostes de l'estudi informatiu va concloure que cap dels traçats no s'ajustava plenament a les necessitats del territori, de manera que va demanar al DPTOP que estudiés la viabilitat de l'opció oest i va requerir un traçat que actués com a eix vertebrador dels teixits del Bages. També va demanar que la nova C-37 se situés tan a prop com fos possible del polígon de Salelles, però sense comprometre la continuïtat de les planes agrícoles de Salelles i les Farreres, i que es minimitzés l'impacte sobre la riera de Rajadell.

De les propostes a les accions

El febrer de 2007, davant de la preocupació de que el DPTOP es decantés per l'opció 1, com es plantejava a l'estudi, l'associació de Salelles va organitzar una tractorada de protesta fins a Montserrat i sis talls a les carreteres C-55 i C-25. Les accions van tenir la participació d'Unió de Pagesos (UP). Tot i les mobilitzacions, el secretari de Mobilitat i el director general de Carreteres, Jordi Follià, van comunicar que el DPTOP no tenia la intenció d'incloure la seva proposta a l'estudi informatiu en ser tècnicament deficient, però restaven oberts a modificar l'alternativa 1.

Paral·lelament *Fem-ho bé*, convençuda que el DPTOP i l'Ajuntament de Manresa consensuarien un traçat cap a l'oest, va decidir estructurar-se més sòlidament constituint, a final de 2006, l'entitat Meandre, en defensa dels valors ambientals, patrimonials i paisatgístics de l'entorn de Manresa. Meandre va organitzar diverses sortides a l'espai afectat per les planes de Salelles, Suanya i la riera de Rajadell, a més de diverses xerrades.

El maig de 2007, el DPTOP es va reunir amb l'associació de Salelles i UP per exposar-los una nova proposta de traçat sobre la base de l'alternativa 1 però modificada, a fi de reduir-ne l'impacte. L'associació va declarar que l'acostament havia estat possible gràcies a les mobilitzacions. Dies després, el portaveu del Grup Municipal de Manresa d'ICV-EUiA, Xavier Rubio, recriminava al DPTOP que no es valoressin les propostes dels defensors de l'opció est, només perquè les seves accions havien estat menys vistoses.

Paral·lelament, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) havia iniciat un procés de participació per a ampliar i millorar el document previ d'estudi d'impacte ambiental de la C-37. Les aportacions, entre les quals hi havia les de Mean-



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

dre, es canalitzaven a través de la web del DMAH.⁷

PTOP proposa un quart traçat

A final de juny, el DPTOP va sotmetre a informació pública els estudis informatius i d'impacte ambiental d'un nou traçat de l'eix Diagonal entre Sant Salvador de Guardiola i Manresa.⁸ Segons PTOp, la nova proposta era fruit de les converses amb ajuntaments i veïns de l'àmbit. El traçat en qüestió partia del mateix punt d'enllaç a Sant Salvador de Guardiola però realitzant una corba cap a l'oest, que feia separar-se del traçat de l'alternativa-1 i que minimitzava l'efecte barrera entre el poblament disseminat de Salelles. Posteriorment, el nou traçat tendia a apropar-se al de l'alternativa 1. També es preveia allargar el viaducte sobre la riera de Rajadell, un segon viaducte sobre el torrent de la Por i tres túnels, un de més en comparació amb el traçat de l'alternativa 1.

Sobre la nova proposta, UP va manifestar que s'apropava a les seves peticions, mentre que l'associació de Salelles, parcialment satisfeta, preveia noves al·legacions. Paral·lelament, Meandre va posar en relleu que el DPTOP fruit de les ganes que tenia de "tirar pel dret" tot ignorant l'alternativa est i menyspreant la gent del territori, obria el període d'al·legacions al nou traçat, mentre que el DMAH encara recollia aportacions de millora a l'estudi previ d'impacte ambiental.

El grup municipal d'ICV-EUiA de Manresa va acusar el DPTOP de deslegitimitzar el procés participatiu començat pel DMAH i va demanar iniciar de nou tot el procés.



La nova C-15 podria afectar el nucli de Salelles. Foto: Àlex Tarroja

Sobre aquestes demandes, el secretari de Mobilitat va recordar que l'opció est era la menys consensuada, mentre que Jordi Fol·lia insistia en l'ample procés de participació ciutadana que havia tingut el dibuix final de la traça, especialment entre els ens locals i els veïns de l'àmbit.

Finalment, a final de desembre de 2007 es publicava al DOGC l'anunci pel qual se sotmetia a informació pública l'avantprojecte de construcció i gestió i també el projecte de traçat de l'eix Diagonal entre Vilanova i la Geltrú i Manresa, amb una inversió prevista de 341 MEUR. L'avantprojecte incloïa tant la darrera opció de Salelles proposada per PTOp, com l'opció del túnel del Montgròs o "opció B" (2006:20) per a la C-15.

Previsions

EL DPTOP preveu la licitació de la concessió de tots els trams pendents d'executar al llarg de març de 2008, de manera que les obres es puguin començar a final de 2008. Abans, haurà de resoldre les al·legacions que es puguin presentar a partir de gener de 2008.

ARR

Més informació

www.ajmanresa.cat
www.pageses.info
www.salelles.cat
www.suany.org

1. Com ara Bosc Verd o El Montgròs viu. No al Forat de la C-15.

2. La proposta alternativa al túnel que proposaven les dues entitats era l'execució de l'alternativa descartada pel mateix estudi de viabilitat, coneguda com alternativa A. Quedava descartada ateses les condicions més favorables al traçat que presentava l'opció B, o del túnel de Montgròs, que no obligava a travessar el nucli de Canyelles, i també per evitar que el desdoblament del traçat original de la C-15 afectés els espais PEIN de l'entorn

3. Salelles és un nucli de població que pertany al municipi de Manresa.

4. El *Diari Oficial de la Generalitat* (DOGC) va publicar el 31 de maig de 2006 l'anunci d'inici del procés d'informació pública l'estudi de viabilitat de l'eix Diagonal

5. Entre les quals hi ha les del Centre Excursionista de la Comarca de Bages, del Club Atlètic Manresa, del Col·lectiu Ecologista l'Alzina, de la Delegació al Bages de l'Institució Catalana d'Història Natural i la d'El Saüquer, associació per a la preservació del territori. D'ara endavant, en el text s'assimilarà el conjunt d'entitats de *Fem-ho bé* a un agent territorial.

6. L'Ajuntament de Manresa es trobava governat pels grups municipals del Partit Socialista de Catalunya (PSC), que tenia l'alcaldia, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya Verds-Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EA).

7. http://mediambient.gencat.net/cat/el_medi/avaluacio_ambiental/projectes/

8. Publicat al DOGC el 18 de juny de 2007

AUTOVIA HORTA-CERDANYOLA. TÚNEL D'HORTA 21



Coincidint amb la campanya de les eleccions municipals, a Barcelona es reprèn el debat sobre el túnel d'Horta. El PSC i ERC es mostren partidaris de descartar l'eix viari si no és per a transport públic, i aposten pel ferroviari. El PP demana tots dos eixos i ICV i CiU s'oposen a tots dos. A Cerdanyola, el consistori demana el túnel ferroviari per donar resposta al creixement previst a la zona del Centre Direccional. D'altra banda, la definició dels límits del Parc de Collserola passa a incloure terrenys previstos per al túnel, cosa que genera dubtes sobre l'execució final del projecte, tot i que el DPTOP entén que no la impedeix.

Antecedents | 2003:10; 2004:18

El túnel d'Horta és un projecte previst pel Pla general metropolità (PGM) de 1976 que havia de servir per a unir el barri barceloní d'Horta i Cerdanyola del Vallès (Vallès Occidental) a través d'una autovia de dos carrils per sentit. Dels gairebé 10 km de traçat, un 45% anirien soterrats i es preveia que la infraestructura suportaria una mitjana de 20.000 vehicles diaris.

A la darrereria de 1999, la Generalitat de Catalunya, governada per Convergència i Unió (CiU), va decidir recuperar el projecte per tal de millorar la comunicació entre Barcelona i el Vallès Occidental. Els ajuntaments de Barcelona i Cerdanyola del Vallès no s'hi van oposar d'entrada, tot i que van demanar que es reservés en exclusivitat una part de l'eix viari per al transport públic i que es considerés l'opció d'incloure-hi un eix ferroviari. En els mateixos termes es va manifestar la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB), favorable des del primer moment a la construcció de la infraestructura. En canvi, s'hi oposaven Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), i també diversos col·lectius ecologistes i veïnals com l'Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC) i la Plataforma Ciutadana contra el túnel d'Horta.

L'any 2004 el nou Govern tripartit no va descartar la construcció del túnel però va decidir esperar que es completessin els estudis de viabilitat que s'havien iniciat amb l'anterior govern abans de prendre una decisió. Els anys 2005 i 2006 van transcórrer sense avenços significatius.

Els candidats barcelonins exposen la seva visió del projecte

El 2007, la proximitat de les eleccions municipals del maig va propiciar la reobertura del debat sobre el túnel d'Horta, especialment a la ciutat de Barcelona on, a mitjan abril, els diferents candidats es van tornar a pronunciar sobre el projecte.

L'alcalde Jordi Hereu (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) es va mostrar partidari de descartar la connexió viària pel túnel d'Horta i apostar únicament per la ferroviària. ERC i el Partit Popular (PP) també donaven suport a la proposta d'Hereu. Tanmateix, el candidat republicà, Jordi Portabella (ERC), va demanar que



s'incloués un carril bus i que es descartés definitivament el pas de vehicles privats perquè la sortida del túnel estava prevista al nucli antic d'Horta, on la trama de carrers estrets existent dificultaria l'absorció del trànsit procedent del túnel.

En canvi, tant la candidata d'ICV, Imma Mayol, com el convergent, Xavier Trias

(CiU), van defensar que no calia construir el túnel. Mayol apostava per millorar les connexions pels eixos existents amb mesures com ara premiar els vehicles amb més ocupació, establir un nou servei d'autobús entre Barcelona i el Vallès Occidental pels túnels de Vallvidrera (que va proposar d'anomenar Vallexpress) i doblar la capacitat de transport de les línies de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) existents. Trias, per la seva banda, va insistir a demanar millores a la xarxa de *RODALIES DE RENFE* [66; 67; 68].

Cerdanyola i Sant Cugat volen la nova connexió ferroviària amb Barcelona

L'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès va presentar públicament el mes d'octubre el llibre *Quines Infraestructures de Transport per al Vallès? La mobilitat al Vallès*, amb el qual el consistori es posicionava en contra del túnel viari i a favor del túnel ferroviari, que jutjava necessari per a donar cobertura al Centre Direccional¹ i a la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB). Aquest plantejament, defensat per l'alcalde Antoni Morral (ICV), no era plenament compartit pels seus socis de govern de CiU. Concretament, la primera tinent d'alcalde, Consol Pla (CiU), va afirmar que era igualment important tenir un bon transport públic i disposar alhora d'una via per al transport privat, i va afegir que descartar l'eix viari era una irresponsabilitat tenint en compte els creixements urbanístics previstos a la plana del Castell pel *PLA URBANÍSTIC DEL CENTRE DIRECCIONAL DE CERDANYOLA DEL VALLÈS* [139].

L'Associació Cerdanyola Via Verda es va continuar mostrant contrària a la construcció del túnel i va ser una de les entitats més actives. Segons l'entitat, tot i ser soterrat, l'eix tindria un fort impacte sobre el medi natural de Collserola, especialment en els punts d'entrada i sortida, així com sobre les aigües subterrànies. L'Associació denunciava també que el projecte responia únicament a la necessitat de donar resposta als grans increments de la mobi-



litat privada que propiciaria la urbanització de la plana del Castell.

A principi de desembre, l'alcalde de Sant Cugat del Vallès, Lluís Recoder (CiU), va lamentar el retard de la declaració de Collserola com a parc natural, va reiterar que considerava compatible la construcció d'un nou túnel ferroviari que travessés Collserola amb la declaració d'aquest espai com a parc natural i va defensar que la nova connexió no s'efectués per Horta. L'opció defensada pel consistori cugatenc per a generar una nova connexió entre Barcelona i el Vallès era prolongar la línia d'FGC de l'Avinguda Tibidabo.

La modificació dels límits del parc impedeix la construcció del túnel?

A final de novembre, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va efectuar una proposta de modificació del **PARC DE COLLSEROLA** [105] que implicava l'ampliació dels límits de protecció fins a absorbir els terrenys on es preveia construir els accessos al túnel d'Horta, cosa que alguns mitjans van interpretar com l'anul·lació definitiva del projecte.

Pocs dies després, però, l'alcalde de Cerdanyola va sortir al pas d'aquestes interpretacions i va explicar que eren fruit d'una confusió perquè, d'una banda, la declaració de Collserola com a parc natural encara no s'havia aprovat; i de l'altra,



Possible localització del túnel vista des de Cerdanyola. Foto: Marcela Balliano

perquè aquesta no implicaria necessàriament que el túnel no es pogués construir.

De fet, a mitjan desembre, el secretari de Mobilitat Manel Nadal, del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), va manifestar que no era cap inconvenient que els terrenys destinats a la construcció del túnel s'incloguessin dins del Parc Natural, perquè això només implicava haver de fer el túnel d'una manera més respectuosa amb l'entorn. Nadal va recordar que, en cas que el projecte tirés endavant, caldria el vistiplau del DMAH amb la corresponent declaració d'impacte ambiental. Tot i assenyalar que, en tractar-se d'un parc natural, seria més difícil d'obte-

nir, va recordar que la condició d'aquest espai no significava que no s'hi poguessin construir infraestructures, tal com ho demostraven altres actuacions en curs.² El secretari de Mobilitat, però, es va mostrar partidari que el túnel fos ferroviari, si bé no va descartar definitivament la possibilitat que també fos viari.

Uns dies més tard, les cambres de comerç de Barcelona, Sabadell i Terrassa es van pronunciar a favor que el túnel fos tant viari com ferroviari i van demanar que es financés amb les inversions de l'Estat a Catalunya previstes en el marc del desplegament de l'Estatut.

A final d'any, restava pendent la declaració del Parc Natural de Collserola i l'aprovació del Pla territorial de l'Àrea Metropolitana, en el qual es decidiria si finalment es feia o no el túnel i si seria viari i/o ferroviari. Totes dues aprovacions es preveien per al primer semestre de 2008.

MSM-X3EA



Espai previst pel pas del vial entre la Ciutat Direccional i Cerdanyola. Foto: Marcela Balliano

Més informació

ecologistesenaccio-cat.pangea.org/temes-ord-terr/tunel/tunel.htm
www.cerdanyola.info
www.collserola.org

1. Un complex d'empreses d'activitat tecnològica i d'investigació previst entre Cerdanyola del Vallès i Sant Cugat.

2. Nadal feia referència al túnel per a una canalització que el DMAH estava construint en aquell moment a Collserola per a connectar les xarxes de subministrament del Ter amb les del Llobregat (ABASTAMENT D'AIGUA A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA [1]).



L'Ajuntament de Barcelona inicia al març el nou servei de lloguer de bicicletes, el Bicing, per ajudar a fer els petits trajectes urbans diaris i complementar el transport públic. La demanda dels usuaris és elevada des del primer dia i va ascendint fins a més de 90.000 persones. També augmenten el nombre de bicicletes i s'amplien les estacions per diferents barris de Barcelona. L'Hospitalet de Llobregat, Girona, Sabadell i Badalona estudien implementar-ho i Terrassa ja inicia aquest servei amb molta demanda.

L'Ajuntament de Barcelona, governat pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), va iniciar el 16 de març del 2007 el període d'inscripció del nou servei de transport mitjançant el lloguer de bicicletes anomenat Bicing. El Bicing pretenia ajudar a fer els petits trajectes urbans diaris i a complementar el transport públic, encara que no volia tenir un ús turístic o recreatiu.

El Bicing funcionava a través d'una targeta d'abonament nominal, unipersonal i intransferible. Les targetes d'usuari es venien inicialment a un preu promocional de sis euros per a l'abonament anual i permetien disposar de les bicicletes als punts de recollida i lliurament. Els abonaments donaven dret a utilitzar les bicicletes de Bicing durant trenta minuts al dia totes les vegades necessàries dins l'horari del servei, que coincidia amb l'horari de funcionament del metro de diumenge a dijous i no tancava ni divendres ni dissabtes. En el cas de superar els trenta minuts es preveia un sobrecost tarifari de trenta cèntims per cada tram de trenta minuts fins a un màxim de dues hores. Si s'excedien les dues hores pel trajecte s'aplicava una penalització de tres euros i si l'abonat

ho repetia tres vegades era donat de baixa automàticament.

Les estacions s'ubicaven en emplaçaments que afavorien la intermodalitat i permetien enllaçar diferents transports públics, i per tant, se situaven a prop d'estacions de transport ferroviari, com el metro o el tren, aparcaments públics o equipaments d'interès públic. El Bicing, gestionat per l'empresa municipal BSM, volia impulsar l'ús dels vehicles alternatius al cotxe i facilitar l'accés a la xarxa de transport públic de la ciutat.

Comença el Bicing amb molta demanda

L'Ajuntament de Barcelona va engegar la primera etapa del Bicing el 22 de març amb 351 usuaris i 200 bicicletes repartides en catorze estacions concentrades majoritàriament a l'Eixample i Ciutat Vella. Tanmateix, amb només un mes de funcionament ja se superaven els 10.000 abonats i el servei arribava a les cinquanta estacions i a les 750 bicicletes. Les estadístiques indicaven 1.500 utilitzacions diàries i un ús de menys de trenta minuts per part del 91% dels abonats.

Al juny la xifra d'usuaris ascendia a 47.000, i al juliol es tancava la primera fa-

se d'implantació amb 1.500 bicicletes, unes cent estacions i més de 70.000 inscrits. D'aquests abonats un 98% vivien a la demarcació de Barcelona i el 92% a la ciutat de Barcelona. El creixement d'usuaris va motivar el reforç del servei de manteniment amb la qual cosa es va arribar a la vuitantena de persones i als deu camions.

Quan es va haver acabat l'oferta del preu promocional, es va augmentar l'abonament anual fins a 24 euros. Tanmateix, l'elevada demanda continuava i en la planificació es prioritzava el reforçament d'algun dels punts d'estacionament existents. El servei del Bicing permetia aplicar altres abonaments com el setmanal o el mensual, tot i que no s'implementaven tant per manca de demanda i també per la voluntat municipal de no perjudicar les empreses de lloguer de bicicletes.

Durant l'estiu el Bicicleta Club de Catalunya (BACC) va començar els cursos per a usuaris del Bicing amb quatre-cents inscrits, un terç dels quals aproximadament no sabien anar en bicicleta. L'Ajuntament de Barcelona creia que amb l'augment de conductors de bicicletes també havia d'augmentar la comprensió de les dificultats de fer servir aquest transport i al mateix temps negava cap augment de les queixes relacionades amb la bicicleta.

A l'agost els carrers de Barcelona disposaven de 5.772 noves places d'aparcament per a bicicletes, xifra que augmentava el nombre d'espais públics fins a 13.400, un 75% més que al final del 2006. Les places es creaven mitjançant la col·locació de barres per a lligar bicicletes i a prop de diferents indrets estratègics de la ciutat com equipaments públics, parades de transport o eixos comercials.

La nova ORDENANÇA DE CIRCULACIÓ DE VIANTS I VEHICLES [2006:102] que regulava la circulació per Barcelona i que afectava especialment els ciclistes es va començar a aplicar a final del mes d'agost, tot i que no



El Bicing comporta un servei de redistribució de bicicletes entre estacions. Foto: Àlex Tarroja



es va començar a multar fins al 15 de setembre. La nova normativa prohibia la circulació de les bicicletes per les voreres de menys de cinc metres d'amplitud i pels carrils bus, i també prohibia lligar les bicicletes als semàfors. L'associació Amics de la Bici va convocar una protesta dels ciclistes urbans contra l'ordenança. L'entitat pretenia aturar les sancions i criticava l'augment de la inseguretat dels ciclistes derivada de la prohibició de la circulació per algunes voreres.

El Bicing creix amb la segona fase

L'Ajuntament de Barcelona va començar l'ampliació dels carrils bici empès per les noranta mil persones abonades al Bicing al setembre. L'Ajuntament calculava que un 4% de persones va substituir el transport privat des de l'inici del servei el mes de març. El cost de la primera fase ascendia a uns 2,3 MEUR i es van recaptar uns 600.000 euros en abonaments anuals.

Al setembre l'Ajuntament de Barcelona va iniciar la segona fase d'implantació del servei i va fer un balanç entusiàstic dels primers mesos. Tanmateix, alguns usuaris es queixaven dels errors informàtics, dels retards en la recepció de la targeta i de la saturació d'algunes estacions.

Al novembre el Bicing tenia uns 97.000 abonats i unes 2.300 bicicletes operatives. Els usuaris criticaven que en algunes estacions s'havien d'esperar per poder recollir o tornar la bicicleta. Tot i això, l'empresa municipal BSM va advertir que els abonats s'havien d'acostumar esperar tal com passava amb altres transports públics com el metro o l'autobús urbà.

Durant els últims mesos de l'any 2007 es va ampliar el Bicing fins a arribar a les 3.000 bicicletes i a unes 200 estacions que es van estendre a Sants-Montjuïc, les Corts, Sant Martí i la zona sud de Gràcia. El procés d'ampliació del Bicing cercava l'extensió pel territori, densificar les estacions a zones de la primera fase i ampliar els ancoratges de les estacions existents. Pel que fa a les incidències vandàliques, val a dir que només es van robar una vintena de bicicletes.

Altres localitats s'hi interessaven

L'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat va aprovar per unanimitat al setembre de manar fer extensiu el Bicing a la ciutat de l'Hospitalet. La moció també reclamava aquest servei per al conjunt de municipis metropolitans a través de l'Autoritat Metropolitana del Transport (AMT) o de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB).



Estacionament de bicing a la travessera de Gràcia. Foto: Àlex Tarroja

L'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, es va posicionar a favor de l'extensió del Bicing als municipis de la primera corona com l'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Badalona, Santa Coloma de Gramanet i Sant Adrià de Besòs, ja que formaven un mateix continu urbà amb Barcelona. L'Associació de la bicicleta Bici Baix Llobregat apostava per la inclusió, també, dels municipis de la banda del riu Llobregat que no tocaven a Barcelona com Viladecans o Sant Boi de Llobregat.

A Badalona i Sabadell estudiaven implantar-ho i a Terrassa ja funcionava des de l'abril un servei de préstec gratuït de bicicletes amb el nom d'Ambicia't. Al setembre a Terrassa arribaven als 3.500 usuaris i el consistori preveia impulsar el servei durant el 2008 per a aconseguir un punt de préstec a cada districte.

L'Ajuntament de Girona va encarregar un estudi que considerava viable el sistema i proposava començar amb un parc mínim de 160 bicicletes repartides en catorze estacions d'aparcament arreu de la ciutat.

Valoracions majoritàriament positives

La ministra de Medi Ambient, Cristina Narbona, va felicitar l'Ajuntament de Barcelona per la iniciativa del Bicing i la va situar entre les bones experiències de moltes grans ciutats europees. Igualment, va instar altres ciutats a seguir l'exemple per a ajudar a combatre el canvi climàtic i a reduir els gasos d'efecte hivernacle. Tanmateix, segons l'opinió del grup municipal de Convergència i Unió (CiU), el boom de la bicicleta a Barcelona generava pro-

blemes de convivència entre ciclistes i vianants.

Les entitats d'usuaris de la bicicleta, com Amics de la Bici i el BACC, aplaudien la iniciativa però reclamaven ampliar la xarxa de carrils bici, les zones de trànsit pacificat i les places d'aparcament.

Per altra banda, l'associació d'empreses de lloguer de bicicletes, Bicitours Barcelona, que agrupava una quinzena d'empreses de lloguer de bicicletes que operaven a la ciutat, es queixaven d'una pèrdua important de negoci. Les empreses acusaven l'Ajuntament de Barcelona de competència deslleial.

Per al primer semestre de 2008 estava previst doblar el servei fins a arribar a les 6.000 bicicletes i a les 400 estacions. D'aquesta manera el Bicing havia de cobrir tots els districtes de la ciutat i havia de reforçar les estacions de Ciutat Vella i l'Eixample, amb una alta demanda. Per altra banda, l'Ajuntament de Barcelona projectava per al primer semestre del 2008 la revisió a fons de la xarxa de 188 quilòmetres de carrils bici existent a Barcelona a fi de millorar-ne la senyalització i les marques a terra, d'acabar connexions entre els carrils bici, de millorar-ne la seguretat i de resoldre'n els punts més conflictius. També es preveia l'ampliació de la xarxa amb 28 quilòmetres més.

XCN

Més informació

www.bicing.com

CAMP DE GOLF I URBANITZACIÓ DE RIBERA DE CARDÓS (VALL DE CARDÓS) 23



El gener de 2007 continuen les presentacions del projecte The Art of Living, que preveu un camp de golf de divuit forats a Ribera de Cardós (el Pallars Sobirà). La instal·lació esportiva s'acompanyaria d'un complex hotelier i de 200 nous habitatges. Tot i tenir el suport de l'Ajuntament i el Consell Comarcal, la recollida de 30.000 signatures en contra frena el projecte, que no arriba a presentar-se a l'Administració. Per altra banda, a la Vall d'Aran, el Conselh Generau impulsa un altre camp de golf que aixeca les protestes de veïns per la possibilitat d'expropiacions forçoses. Finalment, es decideix canviar-ne l'emplaçament per no afectar habitatges.

El metge i empresari d'origen pallarès i resident als Estats Units, Josep Lladós Comenge, va presentar a mitjan desembre de 2006, a les localitats de Ribera de Cardós (municipi de la Vall de Cardós) i Llavorsí, a la comarca del Pallars Sobirà, el projecte The Art of Living, consistent en un camp de golf, un complex hotelier i habitatges. Concretament, Lladós va anunciar una inversió inicial de 8 MEUR per a construir un camp de golf de divuit forats que seria "únic", ja que en el circuit s'inclouria l'església romànica de Santa Maria de Ribera. Segons el promotor, s'hi podrien celebrar competicions internacionals i tindria una activitat contínua al llarg de l'any. A banda d'això, afirmava tenir prou finançament per a construir la resta del complex en cinc anys, el qual estaria format per hotels de quatre i cinc estrelles, un centre de convencions i cinc àrees d'spa (hidroteràpia) així com 200 nous habitatges. Alguns dels hotels –Lladós considerava que en caldrien cinc de gamma alta– serien fruit de la reconversió d'instal·lacions actuals. Aquestes instal·lacions haurien d'atreure, a banda de visitants de Catalunya i de la resta de l'Estat espanyol, turistes d'alt poder adquisitiu tant d'Europa, com del Japó i els Estats Units d'Amèrica. El camp de golf se situaria a la riba dreta de la Noguera de Cardós –en part, en zona inundable– i afectaria els terrenys ocupats actualment per dos camps i una serradora. Segons fonts municipals, caldria negociar amb una cinquantena de petits propietaris.

Una altra de les qüestions que plantejava Lladós era la millora de les comunicacions. En aquest sentit, considerava vital la construcció d'un túnel que unís el Pallars amb Andorra a través de Tor o Norís. Segons el promotor, la idea era vista amb bons ulls pel Govern d'Andorra i el finançament hauria de ser tant de caràcter públic com privat. També Jordi Riba Segalès, *el Palanca*, un dels propietaris de la MUNTANYA DE TOR [2005:105] –poble conegut per les seves disputes respecte al rè-

gim de tinença de les seves finques–, s'hi va mostrar favorable.

Reaccions contraposades

El projecte de Josep Lladós –que també es va presentar a Sort a mitjan gener de 2007– va aixecar reaccions contraposades. Des de l'Ajuntament de Ribera de Cardós es considerava la idea "com a molt bona", ja que serviria "per a dinamitzar una zona turísticament adormida". També s'hi mostrava favorable el president del Consell Comarcal del Pallars Sobirà, Àngel Guiu (Convergència i Unió, CiU). Els veïns, per la seva banda, en feien una valoració positiva –sempre que mantingués l'estat original dels pobles i es respectés el medi ambient–, però també van mostrar els temors a una transformació massa radical de la vall.

La primera setmana de gener es va posar en marxa un web amb la voluntat de recollir suports en contra del projecte. En el portal Salvem la Vall de Cardós s'argumentava que "es destruiria el paisatge pirinenc, la fauna i la vegetació" i es recordaven els problemes de subministrament d'aigua del Pallars Sobirà i d'altres comar-

ques de l'Alt Pirineu. En aquest sentit, durant els darrers anys, diversos municipis havien patit un excés d'arsènic en els aigües –mineral natural que augmentava de concentració a causa de la sequera– per l'esgotament dels aqüífers. Per als opositors, The Art of Living suposaria convertir la Vall de Cardós en una nova Andorra o Vall d'Aran, en el qual "el turisme ha estat l'excusa per a operacions urbanístiques desmesurades". Amb menys d'una setmana, el portal havia recollit 7.500 adhesions individuals i una setantena d'entitats ambientalistas, culturals i polítiques d'arreu dels Països Catalans. El mes de juliol, el nombre de suports en contra pràcticament havien assolit la xifra de 30.000.

Projecte aturat

La gran oposició al projecte –a banda d'altres raons com les qüestions financeres– van provocar que el projecte no es materialitzés. En aquest sentit, l'any 2007 es va acabar sense que el promotor el presentés a l'Ajuntament –el primer pas per a la tramitació d'un projecte–. Tanmateix, l'Ajuntament de Vall de Cardós va treure a exposició pública tres altres plans parcials. A Ribera de Cardós es preveia cons-



L'església de Santa Maria de Ribera quedaria integrada dins del camp de golf. Foto: Àlex Tarroja





El nucli de Ribera de Cardós des de Surri Foto: Moisès Jordi

truir 884 nous habitatges –actualment n’hi ha 176–, a Bonestarre 64 –actualment n’hi ha 14– i a Estaon una quarantena, que s’afegirien als 32 actuals. La Plataforma Pallars Viu –sorgida precisament amb el projecte de Ribera de Cardós– va presentar a mitjan octubre al·legacions als tres projectes, ja que considerava que no respectava la compactació. Aquest principi s’incloïa al PLA DIRECTOR URBANÍSTIC (PDU) DEL PALLARS SOBIRÀ [127].

Justament, una setmana abans, aquesta entitat també havia presentat al·legacions –recolzades per un centenar de signatures– contra l’aprovació inicial del PDU. En aquest sentit consideraven que era necessari desclassificar àrees de sòl urbanitzable per tal d’impedir la construcció de 2.626 dels 5.640 nous habitatges previstos. Per a Pallars Viu, els casos més flagrants eren el de Terveu –on es multiplicava el poble per setze–, i la Vall de Cardós mateixa i Sorpe (municipi d’Alt Àneu), on es pretenia construir 370 habitatges en un nucli de tan sols 65 habitants. Segons els ambientalistes, aquests creixements contradeïen les estratègies definides pel PLA TERRITORIAL PARCIAL (PTP) DE L’ALT PIRINEU I ARAN[2006:127] que xifrava en 1.070 els nous habitatges necessaris per a l’escenari 2025.

Altres projectes de golf a l’Alt Pirineu

A banda del projecte de camp de golf de Ribera de Cardós, hi havia sobre la taula els d’Esterrí d’Àneu (Pallars Sobirà) i el de la Vall Fosca (Pallars Jussà) –per part de promotors privats–, així com un de municipal

a la Guingueta d’Àneu (Pallars Sobirà) i un d’impulsat pel Conselh Generau d’Aran. En conjunt, també suposaven la construcció de més de 3.000 habitatges.

Un dels projectes que va aixecar més polèmica va ser el de la Vall d’Aran. El Conselh Generau pretenia construir-ne un de titularitat pública que ocupés 55,7 ha als municipis d’Es Bòrdes, Arres i Vilamòs, però l’abril de 2007 va topar amb l’oposició frontal dels afectats que rebutjaven ser expropiats de les seves cases i veïen interessos especulatius en la construcció d’aquest equipament declarat d’interès general pel Conselh. En aquest sentit es preveia, a banda del camp, la re-

qualificació de 9 ha rústiques per a crear 150 habitatges de luxe en parcel·les de 390 m². Aquesta zona residencial es construiria al costat del nucli d’Era Bordeta (municipi de Vilamòs), que només té una vintena de cases. Això suposaria tirar a terra cases amb més d’un segle i mig d’història, que es podrien expropiar de manera forçosa en cas de desacord. Els afectats acusaven el Síndic d’Aran, Carles Barrera (Convergència Democràtica Aranesa, CDA), de mentir, ja que dies abans els havia promès convocar un ple extraordinari per a revisar el projecte i suprimir la possibilitat d’expropiacions. Unitat d’Aran –representació del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) a la Vall d’Aran– va reclamar la celebració d’aquest ple per reconduir el projecte. Finalment, el Conselh va accedir a eliminar aquesta possibilitat a partir de la modificació dels estatuts de Golf Aran –empresa creada per a tirar endavant el projecte– i a buscar-ne un emplaçament al llarg de 2008 que no afectés habitatges. Aquest canvi es produïa en constatar que, legalment, el procés d’expropiació només el poden tirar endavant la Generalitat o un municipi, però no pas un ens supralocal com el Conselh Generau.

AUV-MMM

Més informació

vallcardos.ddl.net
www.conselharan.org



El Conselh Generau d’Aran proposava un camp de golf a Era Bordeta. Foto: Àlex Tarroja

CAMP DE GOLF I URBANITZACIÓ DE VINALLOP (TORTOSA) 24



A Vinallop, poble del municipi de Tortosa, el grup navarrès Polaris World vol construir un camp de golf i una urbanització. El projecte, que es coneix amb el nom de Tortosa Golf Resort, topa amb diverses dificultats per al seu desenvolupament. D'una banda, el projecte inicial del nou POUM de Tortosa preveu que el sector on s'ha d'emplaçar sigui sòl no urbanitzable. Aquesta classificació, per tant, s'hauria de canviar al POUM definitiu per a poder autoritzar el projecte. Per altra banda hi ha uns grups que hi estan en contra, entre els quals una part dels veïns afectats, ja que consideren, entre altres coses, que aquest projecte és poc sostenible.

Antecedents | 2004:24; 2005:24; 2006:24

Vinallop és un poble pedania situat a 4 km de Tortosa, la capital comarcal del Baix Ebre, terme municipal del qual forma part. La població censada ronda els 400 habitants i el seu paisatge encara és força agrari.

Aquest paisatge de Vinallop es podria veure transformat si l'Ajuntament de Tortosa i el grup immobiliari Polaris World aconseguissin arribar a un acord per tirar endavant el nou projecte de camp de golf i urbanització que el grup navarrès voldria desenvolupar al sector de Mas de Xies. El projecte proposat l'any 2006 incloïa un hotel de quatre o cinc estrelles per a unes cent persones, una urbanització d'un miler d'habitatges, un camp de golf de divuit forats amb una escola de formació d'aquest esport, un pitch-and-putt de nou forats i un embarcador fluvial al riu Ebre.

Les negociacions per a consolidar el projecte van coincidir temporalment amb la redacció del nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Tortosa. Al document aprovat inicialment l'any 2003, tot el sector de Mas de Xies es classificava com a sòl no urbanitzable però com que el projecte de golf va ser considerat prou interessant per part d'algunes de les forces polítiques locals, com el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), el Partit Popular (PP) i Convergència i Unió (CiU), el Consistori va iniciar els tràmits per a requalificar-lo com a sòl urbanitzable delimitat, tot i que el nou POUM encara s'estava tramitant. El mes d'agost de 2006, el ple de l'Ajuntament tortosí va aprovar la modificació puntual de requalificació sobre el document provisional de POUM amb els suport dels partits favorables al projecte. L'octubre del mateix any, la Comissió Territorial d'Urbanisme de les Terres de l'Ebre (CTUTE) va notificar a l'Ajuntament de Tortosa que el seu POUM quedava aprovat definitivament i això va comportar que la modificació puntual del sector de Vinallop, feta sobre el document provisional, quedés sense valor.

Es reobre el procés de modificació del POUM

Davant del fet que la modificació puntual s'hagués de fer sobre la versió del POUM que Urbanisme havia aprovat definitivament, el desembre de 2006 l'Ajuntament de Tortosa va haver d'obrir de nou el procés per a reclassificar el sector de Mas de Xies amb el consegüent període d'al·legacions. Els veïns afectats, el Casal Panxampla i el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) van presentar, de nou, els seus respectius escrits.

El GEPEC va fer públic un comunicat on deia que tornava a presentar les mateixes al·legacions del mes d'agost de 2006, que incidien en la vulneració de la Llei d'urbanisme i del Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre, en els impactes negatius sobre els patrimonis natural i arqueològic i en la defensa d'un model turístic i de gestió de l'aigua més sostenibles.

Els veïns van basar les seves al·legacions en diferents fets. A parer seu, la reclassificació de sòl hauria d'anar acompanyada d'un estudi d'impacte i d'un informe de sostenibilitat ambiental ja que afectava un sector de més de 100 ha. També al·legaven que el POUM no es podia considerar un document vigent fins que no estigués publicat al *Diari Oficial de la Generalitat de*

Catalunya (DOGC) i això deixaria sense efecte el procés endegat pel consistori tortosí el mes de desembre de 2006. Un altre argument emprat en contra del projecte és que aquest afectava espais naturals i patrimonials que el POUM protegia inicialment i que ara perdrien el seu valor de protecció, a més de no respectar el traçat del lligallo de Sant Antoni. Aquest camí ramader depenia de la Generalitat, era un bé de domini públic i encara s'utilitzava per al pas dels ramats.

El canvi en l'equip de govern tortosí

El mes de maig de 2007, l'equip format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) i Independents per a l'Ebre (IPE), que havia governat la ciutat de Tortosa fins a la data, va perdre l'alcaldia. A partir del mes de juny el govern local va estar format per una coalició de Convergència i Unió (CiU) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC). Amb aquest canvi de composició política, el govern municipal va quedar format per dos partits, un dels quals era favorable al projecte de golf (CiU) i l'altre no (ERC).

El mes de novembre, el grup municipal d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) va presentar una moció per tal que Tortosa



Mas de Xies, sector on es preveu l'emplaçament del camp de golf. Foto: Àlex Tarroja



adoptés mesures per a combatre el canvi climàtic a escala local. En aquesta ocasió hi havia un punt, el 9, on es demanava afavorir la compactació urbana per tal de millorar els sistemes de transport col·lectiu i la mobilitat sostenible.

El regidor del PP, Anton Faura Sanmartín, hi va votar en contra perquè deia que si feia el contrari no podria continuar defensant el projecte de Vinallop, que incloïa una nova urbanització de mil habitatges. La resta de grups locals hi van votar a favor ja que, segons el seu parer, aquesta ocasió referendava les accions empreses per l'Ajuntament per a combatre el canvi climàtic. Després de l'aprovació de la moció, Jaume Forcadell Torres, portaveu municipal del grup d'ICV, va remarcar la intencionalitat política d'aquest punt 9, ja que, segons deia, si els partits polítics estaven d'acord amb aquest punt, en conseqüència, haurien de votar en contra de la proposta de golf per Vinallop, un projecte que, per al seu grup, suposa un model clar de dispersió urbana.

Els informes de la Generalitat

El projecte de Vinallop també estava pendent de dos informes de la Generalitat: el de la Direcció General de Patrimoni i el de l'Oficina Territorial d'Avaluació Ambiental dels serveis territorials del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH).

A final de 2007, el de Patrimoni encara no havia estat emès però se sabia que el projecte Tortosa Golf Resort quedaria condicionat a les excavacions que es fessin al jaciment neolític del Pla de les Sitges, catalogat com a Bé Cultural d'Interès Local (BCIL).

L'informe del DMAH va ser molt crític amb els recursos hídrics disponibles ja que l'aqüífer estava contaminat per nitrats i per tant no se'n podia disposar. Per als tècnics de Medi Ambient, la demanda estimada per a tot el complex suposaria incrementar més del 300% les necessitats d'aigua actuals i a causa del seu emplaçament, el subministrament no es podria fer des de l'estació depuradora de Tortosa i Roquetes, malgrat que el projecte així ho preveia. L'informe conclouia amb la recomanació de la construcció d'una depuradora pròpia amb tractament terciari d'aigües per a la seva reutilització.



El camp de golf afectaria el llogar de Sant Antoni. Foto: Àlex Tarroja

Altres camps de golf a les Terres de l'Ebre

A l'Aldea hi havia dos nous projectes d'urbanitzacions amb un camp de golf associat. En el cas del Mirador de l'Ebre, promogut pel grup gallec FADESA, l'espai per al golf havia quedat reservat en el projecte com a "futura infraestructura esportiva". Quant al projecte de Vinaixarop, el grup basc Armilar va demanar una concessió d'aigües públiques de la planta depuradora de Tortosa a la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE) el novembre del 2007. L'autorització d'aquesta concessió era necessària per a assegurar l'aigua per al manteniment del golf.

A Tivissa es va iniciar la redacció del nou POUM el juliol de 2006, i mentre es començaven a redactar les propostes d'ordenació, el grup Farré Consulting, amb capital lleidatà, va proposar un projecte de camp de golf de divuit forats i un total de 570 nous habitatges a l'Ajuntament. Alguns dels veïns de Tivissa es van constituir en la Plataforma per a la Protecció de l'Entorn Natural de Tivissa i van sol·licitar informació sobre el projecte a l'Ajuntament o ser rebuts per l'alcalde. Segons la Plataforma, Jordi Jordi Pinyol, alcalde per CiU, es va negar a donar qualsevol tipus d'informació i va ser acusat d'actuar com a intermediari dels promotors davant els possibles propietaris afectats. L'ambient es va enrair tant que l'alcalde va presentar una denúncia per amenaces de mort als jutjats de Falset el mes de febrer de 2007, mentre que la Plataforma presentava una querella crimi-

nal contra l'actitud de l'alcalde als mateixos jutjats però el mes de maig.

Davant de la tensió assolida, el grup municipal d'ICV va forçar la celebració d'un ple extraordinari on va demanar la retirada i anul·lació de l'avantprojecte de POUM, fet que va ser secundat pels regidors d'ERC i els Independents de la Serra d'Almós. La unió de tota l'oposició per a secundar la proposta d'ICV va deixar aïllat el govern local de CiU que, des de les eleccions municipals del maig de 2007, havia de governar en minoria ja que no havia arribat a cap acord amb la resta de grups polítics locals.

A final d'any, el grup de veïns afectat pel projecte de golf de Vinallop pensava demanar una entrevista a l'alcalde de Tortosa, Ferran Bel i Accensi (CiU), per tal de saber la posició del nou consistori, mentre que a Tivissa, l'alcalde Jordi es dolia que l'avenç de POUM hagués estat rebutjat pel seu consistori, fet que comportaria replantejar-se de nou el model de creixement per al municipi.

ESR

Més informació

casalpanxampla.blogspot.com
lamarfanta.blogspot.com
rol-riberaonline.blogspot.com
www.gepec.es



La construcció del canal Segarra-Garrigues avança a bon ritme i es liciten els treballs que permetrien arribar a l'equador de l'obra l'any 2010, malgrat una sentència europea contra l'Estat espanyol per la pèrdua d'hàbitats esteparis que podria significar la transformació de bona part dels terrenys afectats a zona de regadiu. Mentrestant, des dels dos extrems nord i sud de la zona a transformar es comencen a regar les primeres terres, tot i que la sequera impedeix l'acumulació d'aigua a l'embassament de Rialb, el principal subministrador d'aigua del sistema de reg.

Antecedents | 2003:18; 2004:26; 2005:25; 2006:25

El sistema de reg Segarra-Garrigues és la principal infraestructura de reg plantejada a Catalunya des de la construcció del canal d'Urgell a mitjan segle XIX. El projecte permetria transformar a regadius 70.150 ha de terres de secà del marge esquerre del canal d'Urgell. El sistema es vertebra per un canal amb un traçat paral·lel al canal d'Urgell, que començaria a l'embassament de Rialb (la Noguera) i acabaria a l'embassament de l'Albagès (les Garrigues). Amb un recorregut de 85 km, passaria per totes les comarques de la plana de Lleida: la Noguera, la Segarra, el Pla d'Urgell, Urgell, el Segrià i les Garrigues. El projecte d'irrigació beneficiaria uns 17.000 regants. El pressupost total de la infraestructura és de 1.521 MEUR.

Fins a 2006, el projecte i construcció del canal va ser motiu d'enfrontaments entre el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i el Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural (DAR) per les àrees excloses de reg. Segons la Directiva europea 79/409/CEE sobre les aus (també coneguda com Directiva d'ocells), calia protegir els espais esteparis d'aquest territori, i per tant evitar-ne la transformació a zona de regadiu. Aquests espais haurien de ser protegits mitjançant la declaració de diverses ZEPA (zona d'especial protecció per a les aus).

El DMAH i el DAR van superar les seves divergències sobre el regadiu i les ZEPA amb una solució de compromís a final de 2006, quan es va aprovar l'ampliació de la proposta de la XARXA NATURA 2000 [2006:200] a Catalunya, que implicava l'augment de superfície de les ZEPA a l'àmbit del canal Segarra-Garrigues. A partir d'aquell moment, es va iniciar la construcció d'un primer tram de canal, i la Generalitat de Catalunya i l'Estat espanyol van acordar un sistema de finançament de tot el sistema de reg.

Judicis europeus contra el canal Segarra-Garrigues

A final d'abril de 2007 la Comissió Europea (CE), a través de l'advocada general de la Unió Europea (UE), Juliane Kokott, va demanar al Tribunal de Justícia de les Comunitats Europees (TJCE) que condemnés l'Estat espanyol, i de manera subsidiària la Generalitat de Catalunya, per l'incompliment de la Directiva d'ocells en relació amb el canal Segarra-Garrigues. Segons la CE, la declaració d'impacte ambiental (DIA) del canal, realitzada el setembre de 2002, vulnerava la legislació comunitària. Aquesta sol·licitud de Kokott derivava d'una denúncia efectuada l'any 2001 per l'entitat ecologista SEO-Birdlife, i era un dels quatre contenciosos que la Generalitat tenia oberts en matèria ambiental da-

vant Brussel·les. Segons el DMAH, la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 aprovada a final de 2006 cobriria les exigències dels diversos contenciosos oberts. Per contra, la delegada de SEO-BirdLife a Catalunya, Cristina Sánchez, va assegurar que l'ampliació no era suficient per a garantir la protecció de moltes espècies d'aus estepàries.

Malgrat la demanda de l'advocacia europea, el Ministeri de Medi Ambient (MMA) no preveia modificar el ritme de les obres del canal Segarra-Garrigues. Antonio Serrano, secretari general per al Territori i la Biodiversitat del MMA, va comunicar que s'afegirien, a la DIA original, les mesures complementàries que fossin necessàries per a ajustar-se a la normativa, però que, en tot cas, les actuacions previstes continuarien.

El TJCE va dictaminar el 18 de desembre que el canal Segarra-Garrigues vulnerava la Directiva d'ocells. La sentència assenyalava que la infracció no es podia justificar per la importància del desenvolupament econòmic i social que comportaria l'execució del canal, tal com havia al·legat l'Estat espanyol. La sentència no implicava cap sanció ni l'aturada de les obres, però sí que instava l'Estat a protegir una major representació dels hàbitats esteparis per complir amb la Directiva en un termini



La vall del riu Set quedarà inundada per l'embassament de l'Albagès. Foto: Àlex Tarroja



proper, si no volia incórrer en un delicte ambiental.

Els grups ecologistes Ipcena i SEO-Birdlife van suggerir que els diners que l'Estat hagués de pagar en cas que el TJCE sancionés l'Estat espanyol podrien fer-se servir per a compensar els pagesos que no transformessin les seves terres. Els ecologistes van aprofitar per a reclamar que es fes una correcta gestió de les ZEPA, per a garantir que la seva designació servís realment per a protegir les aus.

La construcció del canal avança amb rapidesa

Malgrat tot, les obres del canal avançaven amb rapidesa. Les obres del primer tram del canal, adjudicat l'any 2006, entre l'embassament de Rialb i Ponts (la Noguera), amb una llargada de 5,2 km, avançaven a bon ritme, i era previst que finalitzessin a principi de 2008.

El mes de febrer el consell d'administració de l'empresa estatal Canal Segarra Garrigues SA (Casega) va adjudicar, per 54,2 MEUR, els treballs de construcció del segon tram del canal, de 16 km, entre Ponts

(la Noguera) i les Pallargues (la Segarra). Els treballs van iniciar-se el mes de juny i era previst que finalitzessin durant la primera meitat de 2009.

D'altra banda, a principi de juny la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE) va treure a informació pública el projecte de l'embassament de l'Albagès (Garrigues),

amb un pressupost de licitació de 62,9 MEUR. Aquest embassament, amb una capacitat de 80 hm³, contribuiria a regular els nivells d'aigua del canal i tancaria la infraestructura pel sud. Durant el període d'informació pública Ipcena i SEO-BirdLife van reclamar que es paralitzessin les obres de tot el canal per presumptes irregularitats ambientals en el projecte de l'embassament. Segons els ecologistes, el projecte afectaria hàbitats importants per a les aus, i havia sortit a informació pública sense que se n'avalués l'impacte ambiental. Els ecologistes van demanar la nul·litat de la DIA del conjunt del canal aprovada l'any 2003 per no incloure el projecte de l'embassament.

Les obres del canal no es van aturar, i el mes de novembre l'empresa estatal AcuaEbro, que havia absorbit Casega, va adjudicar-ne la tercera fase de construcció, que comportaria 21 nous km de canal fins a arribar al terme municipal de Tàrraga (Urgell). Els treballs, adjudicats per 52,8 MEUR, permetrien regar 15.500 ha dels municipis dels Plans de Sió (Segarra) i Tàrraga. Amb aquesta tercera fase, que es preveia finalitzar el 2010, les obres del canal arribarien a l'equador de la seva execució, amb 42,5 km construïts, i regarien més de 33.000 ha de terrenys.

Restarien pendents el quart tram del canal, de 21 km, entre Tàrraga i Maldà, amb un pressupost de 56 MEUR, i el cinquè, entre Maldà i l'embassament de l'Albagès, de 21,6 km. La data de finalització del canal es va fixar en l'any 2013, entre 3 i 5 anys abans de les dates previstes quan es van redactar els primers projectes del canal, l'any 2001.

Pel que fa a la xarxa de reg secundari, Jordi Bertran, director general de Desenvolupament Rural del DAR i president de l'empre-



El primer tram del canal servirà també per al consum de la població en municipis com ara Sanaüja. Foto: Àlex Tarroja



Aspecte de l'excavació de la caixa del canal a les proximitats del nucli urbà de Ponts (31-10-2006). Foto: CASEGA

sa pública Reg Sistema Segarra-Garrigues SA (REGSEGA), del DAR, va fer balanç de l'any 2007 anunciant que ja s'havien executat obres per un valor d'uns 100 MEUR i va destacar que ja s'havien construït deu basses i cinc bombaments del sistema de reg.

Hi haurà canal, però... hi haurà aigua?

El president de la CHE, José Luis Alonso, va anunciar el mes de novembre que la primavera de 2008 podrien rebre aigua els primers pagesos del Segrià, que es proveïrien mitjançant una captació directa del riu Segre (independent del canal, però integrada al sistema de reg del Segarra-Garrigues), i propietaris de la Noguera, que connectarien amb el primer tram del canal, que tindria un cabal adaptat a la superfície de regadiu. Alonso va afegir que la concessió d'aigua per al canal estava en vies de resolució. La infraestructura tenia llavors una reserva de 100 hm³ de l'embassament de Rialb, sufi-

cients per a regar les primeres hectàrees. Però aquesta quantitat no s'havia arribat a emmagatzemar al pantà a causa de la sequera. D'altra banda, el canal d'Urgell també tenia una part de l'aigua de Rialb assignada.

El mes de juliol hi va haver una certa alarma a la Segarra quan més de setanta nuclis de població, pertanyents a 21 municipis, van veure perillar la qualitat de l'aigua de boca. L'ascens de les temperatures i l'augment del consum d'aigua havien elevat de manera preocupant els índexos de contaminació a la xarxa de subministrament de la comarca. Jaume Font, cap de servei de l'empresa Gestió d'Aigües de la Segarra, dependent del consell comarcal, va destacar que els pobles que extreïen l'aigua dels pous, sobretot Torà, Ivorra, Biosca i Sanaüja, eren els que es trobaven en una situació més crítica. La comarca ja havia patit, el 2006, un episodi de sequera que va provocar restriccions d'aigua de boca.

Els pobles que rebien l'aigua en superfície, és a dir, a través de canals com el d'Urgell, presentaven menys problemes de contaminació perquè el subministrament era més abundant. Jaume Font va assegurar que la solució no arribaria fins que la comarca rebés aigua potable del canal Segarra-Garrigues. En aquest sentit, era previst que els primers 21 km del canal servissin tant per al reg com per al consum industrial i de la població, la qual cosa beneficiaria 48 municipis de la Segarra, el Pla d'Urgell i les Garrigues. Era previst que a partir del març de 2008 entrés en funcionament una planta potabilitzadora al poble de Ratera.

El mes de març el canal Segarra-Garrigues va començar a regar les primeres finques, corresponents al primer tram del canal. L'any 2007 tancava amb la previsió que el 2008 regués 1.500 ha més en aquesta zona, fins a arribar a Vilanova de l'Aguda. A l'altre extrem del canal, era previst que es regués, amb aigua del Segre, fins a 1.500 noves hectàrees als municipis d'Albatàrrac, Sunyer, Sudanell, Montoliu de Lleida.

XSR-X3EA

Més informació

www.acuaebro.es
www.casega.es
www.ipcena.org
www.regsega.net
www.ruralcat.net/ruralcatApp/segarragarri-gues/index.htm
www.seo.org
 Ignasi Aldomà (ed.), 2006. *Un canal Segarra-Garrigues per al segle XXI*. Lleida: Pagès editors

Diversos autors, 2007. *Les propostes del manifest de Vallbona. Un canal Segarra Garrigues per construir un país equilibrat*. Lleida: Pagès editors.

26 CANALITZACIÓ DE LA RIERA DE MALGRAT (MALGRAT DE MAR)



La defensa de l'arbreda de Can Feliciano esdevé el pal de paller d'un moviment contrari a la canalització del tram de la riera de Palafolls comprès entre el pont del carrer Riera i el pont del carrer Passada de Malgrat de Mar. Tot i que el projecte havia superat tots els tràmits sense cap al·legació, l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) n'atura les obres arran d'una moció contrària aprovada al ple de l'Ajuntament. Una nova proposta presentada per l'ACA, que respecta l'arbreda, és recolzada pels veïns i per l'oposició, tret del Partit Popular, que s'integra al govern municipal i suma el seu vot als del Partit dels Socialistes de Catalunya per a rebutjar el nou projecte.



Malgrat de Mar (Maresme), amb uns 17.822 habitants l'any 2007 i uns 8,9 km² d'extensió, es troba situada a l'extrem nord de la província de Barcelona. Limita amb Blanes (la Selva) a l'est, Palafolls al nord, Santa Susanna a l'oest i la mar Mediterrània al sud. La riera que creua el nucli de Malgrat és anomenada, indistintament, riera de Sant Genís de Palafolls o de Palafolls, ja que neix de la confluència del Torrent de la Bardera i la riera de Can Borrell justament en el nucli de Sant Genís de Palafolls, al municipi de Palafolls.

Oposició ciutadana al projecte de cobriment de la riera de Palafolls

El 8 de juliol de 2004 el ple de l'Ajuntament de Malgrat de Mar va debatre i aprovar el projecte de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) per a canalitzar la riera de Palafolls en el seu pas pel nucli de Malgrat de Mar, entre els ponts dels carrers Riera i Passada, al llarg del carrer de Can Feliciano. El projecte, previst al pla director de protecció contra avingudes del Maresme, de l'any 1992, va rebre el suport dels dotze regidors dels grups del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Convergència i Unió (CiU) i del Partit Popular (PP), i tenia pressupost de gairebé 2 MEUR.



Des de l'aprovació, l'execució del projecte va seguir el seu curs sense incidències fins que a final d'agost de 2007 es van iniciar mobilitzacions veïnals espontànies en contra de la tala d'arbres que comportaven les obres de canalització. Els veïns, que es van instal·lar amb tendes de campanya a la zona anomenada arbreda de Can Feliciano, tenien per objectiu vigilar la zona per evitar que els operaris continuessin les obres i es talessin els arbres de la riera, principalment acàcies i altres espècies no naturals de la Mediterrània.

L'alcalde de Malgrat de Mar, Conxita Campoy (PSC), en resposta a les protestes veïnals va assegurar que el projecte estava enllestit des de feia molt de temps "i nin-

gú no havia protestat" fins llavors, acusant l'oposició d'estar darrere de les protestes.

Debat polític

El dia 4 de setembre, Teresa Verdguer, portaveu del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), el principal grup de l'oposició de l'Ajuntament de Malgrat, va publicar una carta al diari *El Punt* on responia a les acusacions de Campoy. A la carta, Verdguer va aclarir que des de l'any 2003 ERC sempre s'havia pronunciat obertament contrària al projecte de cobriment i urbanització de la riera de Palafolls. Recordava que el març de 2003 ERC havia presentat al·legacions al Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) sobre el sistema de la riera, que posteriorment van ser desestimades. A més, explicava que al ple de l'Ajuntament de juliol de 2004 es va posar a debat i a aprovació el projecte de canalització de la riera, i que ERC hi havia votat en contra.

Aquell mateix dia, el ple municipal va aprovar una moció en què es demanava que s'aturessin les obres de la riera per salvar l'arbreda de Can Feliciano. La moció va ser promoguda per ERC, CiU i Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) i a darrera hora va ser també recolzada pel vot de la regidora del PP, Ana Vega, imprescindible per a la seva aprovació per causa de l'aritmètica de regidors del consistori malgratenc. El PSC, que governava en minoria, va ser l'únic grup que hi va votar en contra. Després del ple, en un comunicat emès per l'Ajuntament s'anunciava que les obres no continuarien a la zona on hi havia els arbres. Després de l'aprovació de la moció els veïns van començar a desmuntar el campament instal·lat a l'arbreda.

Arran de la moció aprovada, el director general de l'ACA, Manel Hernández, es va comprometre a aturar les obres en aquell tram de la riera i va anunciar que encarregaria un nou estudi a una empresa de bioenginyeria per saber si es podia conciliar

la conservació de l'espai verd amb la seguretat durant el desenvolupament del projecte. La portaveu de CiU a Malgrat, Neus Serra, va destacar la "bona voluntat d'arribar a una entesa per part de l'ACA" i va confirmar la creació d'una comissió política i tècnica de seguiment del procés amb la representació de tots els grups, que es va reunir el 18 de setembre. Els representants d'ICV, Josep Maria Lasheras, del PP, Ana Vega, i d'ERC, Teresa Verdguer, van coincidir a valorar positivament la reunió per la bona sintonia entre la demanda recollida en la moció i el representant de l'ACA.

Proposta alternativa de canalització de la riera de Palafolls

A l'octubre l'ACA va presentar una nova proposta per a canalitzar la riera en el tram de Can Feliciano. La proposta preveia preservar tres arbres més que el primer projecte, protegir la llera amb unes malles i plantar alocs i plantes autòctones. Per a mantenir la capacitat de 61 m³/s del primer projecte, que garantia la capacitat de la riera per a absorbir les pluges, el carrer de Can Feliciano s'obriria entre el pont del carrer Riera fins al pont del carrer Passada per instal·lar-hi una caixa subterrània que augmentaria el cabal de la riera en aquest tram. Per la llera hi passarien 45 m³/s i per la caixa els 16 m³/s restants. A més, l'ACA va oferir la possibilitat de refer el pont del carrer Riera, ja que s'havia detectat com a punt negre en cas d'avinguda. Els canvis introduïts en el nou projecte van fer augmentar el pressupost en 745.000 € (320.000 € que costava de més el projecte i 425.000 € del pont). En total, el cost de l'obra seria de 2,7 MEUR, i els assumiria l'ACA en total.

La nova proposta va ser aprovada per la Plataforma Salvem la Riera de Malgrat, i els assistents a la reunió van manifestar la voluntat que la proposta també obtingués consens polític a través del ple. No obstant això, el PSC es va oposar a canviar el



Riera de Malgrat i arbreda de can Feliciano Foto: Àlex Tarroja

projecte, mentre que els grups de CiU, ERC i ICV es van mostrar favorables al nou projecte. Com que cadascun dels blocs disposava de vuit regidors, la regidora del PP va tornar a tenir la clau en l'afer. Malgrat tot, a principi de desembre es va tancar un pacte entre PSC i PP per donar estabilitat al govern municipal, que alhora decantava la balança cap al primer projecte.

Judici de faltes contra els manifestants

Una conseqüència de les mobilitzacions veïnals va ser la citació de set dels manifestants, acusats de liderar la protesta i de mo-

tivar actituds "agressives i bel·ligerants", en un judici de faltes, arran de l'atestat de la policia local i la denúncia presentada per l'empresa Hidrocanal, adjudicatària de les obres de la riera. Des de la plataforma es van negar totes les acusacions i va manifestar que s'havia denunciat una protesta "absolutament legítima i ratificada en el plenari de l'Ajuntament" i assegurava que la denúncia "criminalitzava" l'opinió de milers de persones. L'11 de desembre es va conèixer la sentència absolutòria dels set acusats, que considerava que la protesta havia estat lícita, pacífica i encaminada a evitar que es talés l'arbreda.

Inici de les expropiacions

Malgrat la manca d'acord municipal, a principi de desembre el Govern de la Generalitat va signar un acord per tirar endavant l'ocupació urgent dels béns i drets dels afectats per la canalització del nou tram de la riera de Malgrat, amb un pressupost d'1,9 MEUR inclosos dins de la partida d'inversions de l'ACA per al 2007.

Aquests fets entorn de la canalització de la riera de Palafolls van succeir els darrers quatre mesos de l'any, tot i que l'aprovació definitiva del primer projecte per part del PSC-PP quedava pendent per principi de 2008. De cara al 2008 l'ACA es plantejava resoldre el tram final de la riera que la connecta amb el mar, i el tram que travessa el parc de Francesc Macià i arriba a la zona de Santa Rita. Aquestes actuacions poden fer que les protestes de l'any 2007 es converteixin en el pròleg dels propers mesos.

JOS

Més informació

arbreda.blogspot.com
www.ajmalgrat.es
www.lacocotlera.com/tano

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



A final d'any es produeix la calada del túnel de Bracons mentre continuen les obres fins a Sant Esteve d'en Bas amb la previsió que s'obri la carretera a final de 2008 o principi de 2009. La connexió definitiva amb Olot, però, restarà pendent de la variant de les Preses, el traçat de la qual continua enfrontant els ajuntaments de la Vall d'en Bas i el de les Preses. El DPTOP acorda amb els ajuntaments millorar els traçats proposats i tornar-los a presentar a informació pública.

Antecedents | 2003:21; 2004:36; 2005:29; 2006:28



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



La carretera tenia l'oposició de la coordinadora Salvem les Valls, creada el 1995, per l'impacte que representava sobre diversos espais naturals protegits com el PEIN Milany, Santa Magdalena i Puigscalme i sobre la plana agrícola de la Vall d'en Bas (la Garrotxa), una de les més fèrtils de Catalunya. També s'oposaven al projecte Unió de Pagesos (UP), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV). Per contra diverses associacions d'empresaris, Convergència i Unió (CiU), el Partit Popular (PP) i, tot i que amb matisos, el Par-

tit dels Socialistes de Catalunya (PSC) el defensaven en considerar-lo necessari pel desenvolupament econòmic de la zona.

L'any 2002 es van iniciar les obres amb la construcció del tram Manlleu-Torelló, si bé el 2004 el nou Govern de la Generalitat format pel PSC, ERC i ICV hi va introduir diverses mesures per a reduir l'impacte ambiental i paisatgístic, com la reconversió dels 3 km d'autovia a tres carrils o la realització de diversos túnels i falsos túnels en diferents punts del traçat. Aquest fet va obligar a tornar a presentar l'estudi informatiu i d'impacte ambiental del tram entre el túnel i la C-63 mentre seguien les obres del tram entre Torelló i el túnel de Bracons i la perforació d'aquest.

Un altre canvi previst el 2004 consistia a acabar l'EVO a la carretera C-63, prop de Sant Esteve d'en Bas, de tal manera que l'últim tram de la connexió Vic-Olot no tindria un traçat nou sinó que aprofitaria les variants previstes a les Preses i Olot.

Les dues alternatives de traçat de la variant de les Preses no generaven consens entre l'Ajuntament de la Vall d'en Bas i el de les Preses.

Inici de les obres al tram garrotxí

El mes de maig de 2007 van començar les obres del tram de l'EVO, que avança per la comarca de la Garrotxa, entre el túnel de Bracons i la C-63, prop de Sant Esteve d'en Bas, que havien estat licitades i adjudicades per 63,5 MEUR la segona meitat del 2006. Aquest tram, de 4,1 km, inclou un túnel a l'altura del nucli de Joanetes (la Codina, de 1.450 m), diversos falsos túnels i viaductes i en la major part del recorregut té un tercer carril de pujada per a vehicles lents, ja que hi haurà pendent de fins el 6,5%. Mentrestant es continuava foradant la galeria principal i la de serveis del túnel de Bracons, que tindrà una longitud de 4,4 km. La perforació des de la boca sud ja estava acabada i s'estava treballant a la boca nord.

L'inici de les obres a la Garrotxa va generar diverses queixes. L'alcalde de la Vall d'en Bas, Miquel Calm (CiU), va assegurar que els camions de gran tonatge que circulaven per l'estreta carretera de Joanetes ho feien a gran velocitat i representaven un important perill. D'altra banda alguns veïns asseguraven que no se'ls havia avisat de les voladures que s'estaven realitzant per fer el túnel de la Codina, i l'Agrupació Naturalista de la Garrotxa (ANGx) lamentava que no s'haguessin fet informes de l'estat de les edificacions abans de procedir a les explosions per tal de poder-ne avaluar les conseqüències.

La Generalitat veu millor la variant oest de les Preses

L'inici de les obres del darrer tram de l'EVO va provocar que els alcaldes i els sectors empresarials de la zona alertessin de la urgència de resoldre les variants de les Preses i Olot per a evitar que la C-63, un cop s'obris l'EVO, es convertís en un coll d'ampolla. L'estudi informatiu i d'impacte ambiental de les variants havia sortit a exposició pública el setembre del 2006 i presentava dues al-





Obres de la C-37 entre la sortida del túnel de Joanetes i el veïnat de Can Trona Foto: Moisès Jordi

ternatives de traçat de la variant de les Preses per l'est i per l'oest del nucli urbà. L'opció oest era defensada per l'Ajuntament de les Preses i rebutjada pel de la Vall d'en Bas que considerava que tindria un fort impacte sobre la plana agrícola. L'opció est, que incloïa dos túnels a la zona de Marboleny, era l'alternativa preferida per l'Ajuntament de la Vall d'en Bas però no agradava al de les Preses que alertava que provocaria un efecte barrera sobre el municipi quan connectés en perpendicular amb la variant oest d'Olot. Aquesta variant sí que tenia un traçat definit des del sector de Codella fins a l'Hostal del Sol on connectaria amb l'N-260, l'EIX PIRINENC [2005:13].

El PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE LA GARROTXA [122], aprovat inicialment el setembre de 2007, feia especial èmfasi en la necessitat de definir la variant de les Preses però no es posicionava per cap de les dues opcions.

El mes d'octubre el secretari per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Manel Nadal, va enviar una carta als alcaldes de les Preses i la Vall d'en Bas presentant una proposta de millora dels dos traçats, efectuada després del procés d'informació i de recollida d'opinions posterior a l'exposició pública. Les millores consistien a soterrar l'alternativa oest, per la plana agrícola, a través d'un fals túnel d'1,4 km al qual s'afegirien els accessos d'entre 300 i 400 m a banda i banda en trinxera; i, en el cas de l'opció est, en substituir els dos

túnels per un de sol de 2 km i en construir un fals túnel de 400 m per a reduir l'impacte sobre el polígon de les Preses.

A la carta als alcaldes, Manel Nadal recomanava com a millor opció el traçat oest soterrat argumentant una millor funcionalitat, un recorregut més curt i una millor integració territorial, ja que, en ser soterrada, es minimitzarien els impactes sobre la plana agrícola. A més considerava que l'opció de Marboleny tenia fortes afectacions al polígon industrial de les Preses i provocaria una barrera entre la zona del Bosc de Tosca i les Preses. També indicava que l'alternativa de la Vall d'en Bas facilitaria un desdoblament "si en el futur les administracions ho decidissin".

Reaccions a la carta

Després que es fes pública la preferència del DPTOP pel traçat oest, Salvem les Valls, Unió de Pagesos (UP) i l'Ajuntament de la Vall d'en Bas van mostrar el seu rebuig a aquesta opció, ja que consideraven que tindria greus efectes sobre la plana agrícola, l'aquífer de la Vall d'en Bas i el riu Fluvià. L'11 de novembre Salvem les Valls va organitzar a les Preses una cadena humana per a protestar contra la variant oest que va aplegar unes 300 persones. L'entitat també s'oposava al fet que s'obris la porta a un futur desdoblament, un fet que en la seva opinió podria provocar que l'EVO es convertís en una connexió internacional i no només intercomarcal. En canvi, l'alcalde de les Preses, Esther Pagès, va as-

segurar que l'alternativa de la Vall d'en Bas era la més funcional i recordava que si se soterrava el traçat s'hi podria seguir conreant.

Manel Nadal va matisar que, si bé el Departament veia millor la variant oest, encara no hi havia res decidit i que caldria seguir parlant amb els diferents sectors. El 21 de novembre el conseller de Política Territorial i Obres Públiques Joaquim Nadal es va reunir amb els alcaldes de la Vall d'en Bas i de les Preses i van acordar que a les dues propostes, que ja havien estat millorades després del període d'exposició pública, s'hi introduïrien noves millores i se'n tornaria a fer una nova exposició pública. En aquest cas, però, als estudis informatius i d'impacte ambiental dels dos traçats, s'hi afegiria un informe encarregat pel DPTOP i elaborat per un gabinet tècnic independent que aprofundiria en les qüestions ambientals, agrícoles, industrials, socials, demogràfiques, econòmiques, tècniques, de mobilitat i d'accessibilitat.

Bracons perforat

A mitjan desembre es va produir la calada del túnel de Bracons, si bé encara faltava un any més per revestir-lo amb peces de formigó, fer-hi un fals sostre i pavimentar-ne la calçada. Aquest mateix termini es preveia per al tram comprès entre el túnel i la C-63, de tal manera que a final de 2008 o principi de 2009 ja es podria circular per l'EVO des de Vic fins a Sant Esteve d'en Bas.

Quedaven per resoldre, però, les variants de les Preses i d'Olot. A final de desembre es va adjudicar el projecte constructiu de la variant d'Olot però, mentrestant, la variant de les Preses continuava pendent que es presentessin de nou les dues alternatives a exposició pública, de tal manera que es preveia que no entrés en funcionament com a mínim fins al 2010 o el 2011. Per tal de reduir el col·lapse que es podria produir quan s'obris l'EVO, el DPTOP va decidir que mentre no estiguessin construïdes no hi podrien circular camions, un fet que la Cambra de Comerç de Girona va considerar "lamentable".

MJP

Més informació

www.salvemlesvalls.org

28 CARRETERA C-66 PALAFRUGELL-MEDINYÀ. DESDOBLAMENT



El desdoblament de la carretera C-66, el darrer esglaó del projecte de l'anella de les Gavarres, segueix en compàs d'espera per la manca d'acord a l'hora de resoldre la variant de la Bisbal d'Empordà. Partidaris d'una variant pel sud i d'una pel nord mantenen un debat a tots els nivells, i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques no concreta quina serà l'opció adoptada, mentre avança en els altres trams, especialment el de Corçà a Medinyà.

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



El massís de les Gavarres està envoltat de carreteres que comuniquen Girona amb la Costa Brava central, i que conjuntament formen "l'anella 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. L'elevat trànsit d'aquestes carreteres, especialment durant la temporada d'estiu, va justificar la posada en marxa d'un projecte de desdoblament de les vies i plantejar, alhora, la construcció de variants en el seu pas per nuclis urbans, amb l'horitzó temporal de l'any 2011.

L'any 2007 l'únic tram desdoblament operatiu era el de la C-65 entre Llagostera i Platja d'Aro, si bé les obres del tram de la C-31 entre Palamós i Palafrugell estaven a punt de finalitzar, i el tram de la C-31 entre Palamós i Platja d'Aro també estava avançat. On el projecte estava més endarrerit era a la C-65, entre Llagostera i Girona i, especialment, la C-66. El desdoblament de la

C-66 es planificava 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 desdoblament de la C-66 es bloqueja a la Bisbal

El tram més polemic de tot el nou traçat de la C-66 era el del mig, que havia de passar per la capital del Baix Empordà. La forma de resoldre el pas per la Bisbal havia despertat, des de feia 25 anys, conflictes i posicions contraposades.

La previsió d'una variant a la Bisbal es remuntava a l'any 1982, quan es va aprovar el planejament urbanístic del municipi, que s'havia fet juntament amb les poblacions veïnes. Aquest pla preveia una variant pel sud del nucli, al piemont de les Gavarres. Aquesta proposta va aturar-se per les fortes discrepàncies que havia suscitat entre l'Ajuntament de la Bisbal, comerciants, veïns i l'Associació d'Amics del Baix Empordà. A partir d'aquest primer bloqueig, va aparèixer la possibilitat de

fer passar la variant pel nord de la població, a la plana del Baix Empordà.

L'opció nord tenia una extensió de 8,6 km, 8 passos elevats, 4 d'inferiors, 1 pont, 2 túnels d'única direccionalitat a Castell d'Empordà, 2 enllaços i hauria de creuar 5 rius i rieres. La sud, de 10,5 km, tenia 7 passos superiors, 3 d'inferiors, 1 viaducte, 3 enllaços i creuaria 7 rius i rieres. Aquestes opcions afectaven, en l'opció nord, dos altres municipis: Corçà i Forallac, i en l'opció sud, afectava, a més d'aquests dos, el de Cruïlles, Monells i Sant Sadurní de l'Heura.

El debat sobre la variant de la Bisbal va anar evolucionant amb el temps, i mentrestant es va construir un vial exterior que resseguia el nucli urbà pel sud. Poc després de la inauguració d'aquest vial, l'any 2004, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va anunciar que s'encarregaria un estudi d'impacte per a avaluar la viabilitat de les dues alternatives proposades.

El debat de la variant, a tots els nivells de la societat

Els quatre ajuntaments implicats mantien de feia temps posicions contràries: mentre que l'Ajuntament de la Bisbal tradicionalment havia defensat l'opció sud perquè garantia una millor accessibilitat al centre urbà, els de Forallac i Cruïlles defensaven la nord, i el de Corçà mantenia una posició ambigua. A la Bisbal, les eleccions municipals de maig van comportar canvis en el consistori, i malgrat que Convergència i Unió (CiU), des del govern, seguia apostant pel sud, el soci majoritari, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), preferia esperar a tenir més informació sobre l'impacte ambiental de totes dues opcions. L'Ajuntament de Cruïlles, governat pel partit Junts pel Municipi, es declarava fermament a favor de l'opció nord, ja que el traçat pel sud passava entre els nuclis de Cruïlles i Puigventós, afectava una zona d'extracció d'argiles

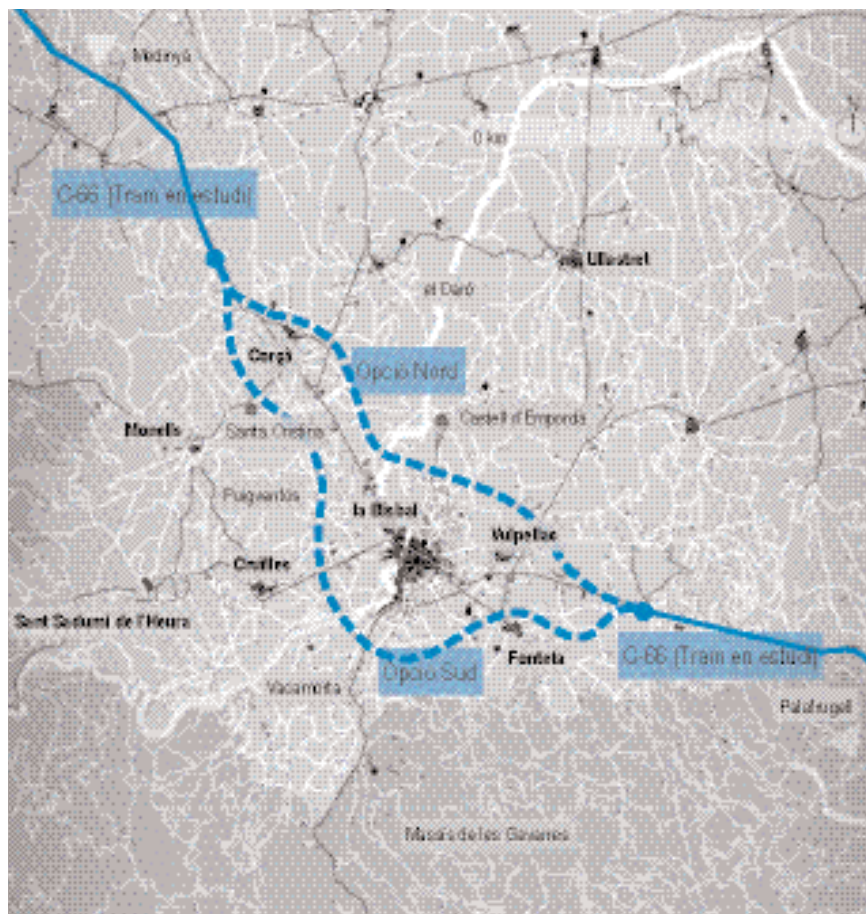


La C-66 al seu pas per la Bisbal d'Empordà Foto: Moisès Jordi

i a més considerava que el municipi ja patia l'ABOCADOR DE VACAMORTA [2004:4] i que no volia assumir més impactes sobre el territori. El municipi de Forallac (CiU) també es va posicionar a favor de l'opció nord des d'un primer moment, especialment per l'afectació sobre el nucli de Fonteta, i Corçà, amb un nou govern socialista, no s'havia posicionat encara ni a favor ni en contra, però a l'Agenda 21 Local que havia fet juntament amb Cruïlles, havien previst un pla per a la zona d'argiles que quedaria afectada per la variant sud.

El debat també va instal·lar-se al carrer, i van néixer tres plataformes que defensaven alguna de les dues opcions: la Plataforma pel Nord, Salvem Santa Cristina (a favor de l'opció nord) i No a la Variant Nord. Els arguments esgrimits per cada plataforma feien referència a l'impacte ambiental de les dues propostes, i a més els partidaris de l'opció nord deien que l'ermita de Santa Cristina es veuria afectada pel traçat sud, mentre que la plataforma contrària deia que la variant nord afectaria greument el nucli antic de Castell d'Empordà. L'any 2007 també es va constituir l'Associació d'Amics del camp del Remei, per a posicionar-se en contra d'ambdues opcions, tot proposant la millora del transport públic. A més, ciutadans i ciutadanes a tall individual també van manifestar-se, principalment en forma d'articles d'opinió, a la premsa local.

A final d'estiu el Consorci de les Gavarres (que gestiona l'espai natural protegit) va afegir-se al debat amb un estudi on aposta-



va per l'opció nord i que es basava en criteris ecològics. Segons el Consorci, l'opció sud afectava connectors ecològics i les terreres de Vacamorta. El Consorci proposava, per a l'opció nord, crear passos adaptats sobretot per a la llúdriga. En cas que finalment s'optés per l'opció sud, el Con-

sorci recomanava o bé un canvi de traçat per no afectar les terreres o bé elevar la rasant per permetre la construcció de passos inferiors de fauna, a més de fer més basses per a compensar les que es perdrien per la carretera.

Les entitats ecologistes, per la seva banda, estaven dividides. L'Associació de Naturalistes de Girona (ANG) defensava com a mal menor l'alternativa nord per la proximitat de l'opció sud al massís de les Gavarres. En canvi SOS Empordanet apostava per la sud en considerar que la nord afectaria la plana agrícola del Daró i diversos elements del patrimoni històric i cultural, com Castell d'Empordà i els Clots de Sant Julià.¹

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va afirmar el 4 d'agost que els estudis tècnics del DPTOP demostraven que l'opció sud era la preferent, i va manifestar la seva determinació d'executar l'obra pel sud. Tot i que a l'agost Nadal havia assegurat que a final de 2007 es prendria la decisió final, l'any va acabar amb l'interrogant obert.

Mentrestant, els altres trams a l'espera

Un altre tram que estava pendent d'un in-



Pancarta contra la variant nord prop de Castell d'Empordà Foto: Moisès Jordi

forme ambiental era el de Palafrugell a Forallac. El projecte presentava dues opcions de variant a l'altura del nucli de la Barceloneta, a Llofriu. D'una banda, hi havia l'opció prevista per la Generalitat i per la revisió del POUM DE PALAFRUGELL [2005:166] i que consistia a fer passar la variant per l'oest de la Barceloneta (a prop de les Gavarres). L'altra opció era que es fes passar per la plana, a llevant del nucli urbà.

A Palafrugell es reproduïa, si bé amb menor intensitat, el debat de la Bisbal: les dues opcions eren defensades respectivament per l'Associació per la Defensa de la Plana de Llofriu i Torrent d'Empordà (per a l'alternativa oest) i l'associació Salvem Llofriu i les Gavarres (per l'alternativa est). Els partidaris de

l'alternativa oest deien que aquesta aprofitava una part del traçat existent de la carretera i no comportava travessar la zona de plana que, fins al moment, havia romàs sense infraestructures. Els partidaris de l'opció est argumentaven que aquesta afectaria menys famílies i tindria un impacte ambiental menor. Durant l'any 2007 el DPTOP no va avançar cap concreció del projecte de construcció, a l'espera dels informes ambientals pertinents. Les dues plataformes ciutadanes enfrontades van mantenir-se a l'espera.

Pel que fa al tercer tram de la C-66 que restava, de Corçà a Medinyà, durant tot l'any va estar en procés de redacció del projecte constructiu. El projecte preveia la construcció d'un pont de 800 m sobre el Ter i d'un

viaducte, de 185 m, sobre l'AP-7 a l'enllaç amb l'A-2.

XSR-X3EA

Més informació

mediambient.gencat.net/cat/el_medi/natura/prevencio_impactes/C66.pdf
www.noalavariantnord.org
www.plataformapelnord.org
www.salvemsantacristina.org
www.totbisbal.com/ico/imatges/variant/variant.pdf
www.totbisbal.com/variant

LA VARIANT DE LA BISBAL

Joaquim Nadal i Farreras

Conseller de Política Territorial i Obres Públiques

La utilització interessada i esbiaixada d'un informe antic de caràcter tècnic favorable a l'opció nord em va fer sortir amb contundència per deixar clar que la posició del Departament de Política Territorial i Obres Públiques i del Govern és favorable a l'opció sud. Vaig afegir, però, també més coses que em semblen d'especial rellevància. Vaig dir que s'ha acabat l'hora de les elucubracions i que ha arribat l'hora de les decisions. Que abans de finals d'any s'hauria tret l'estudi informatiu amb dues opcions, assenyalant la sud com a opció preferent, i que s'obriria un ampli procés d'informació pública i participació per tal de recollir i estudiar les al·legacions i concretar, d'aquesta manera, l'opció finalment triada. I vaig subratllar que la decisió final depenia d'una comparació, en profunditat, dels punts forts i dels punts febles de cadascuna de les dues opcions i que en funció d'aquest quadre comparatiu es prendria la decisió final amb criteris objectius.

Des d'aquell dia he vist i escoltat molta més visceralitat que arguments, i els pocs arguments que he escoltat, han estat en tots dos sentits, molt més en privat que en públic. Sí que he vist, en canvi, que hi ha molta gent disposada a donar per descomptat que la decisió serà un acte de supèrbia unilateral i unipersonal, sense atendre a raons de ningú. No hi fa res que jo mateix hagi dit que la posició del director general de Carreteres és favorable a l'opció nord, i que és en el procés de participació on es prendrà la decisió definitiva. Per als professionals del desprestigi, per als desqualificadors sistemàtics, no calen arguments. N'hi ha prou a fer soroll i no escoltar.

Vull deixar però clar que la variant de la Bisbal es juga en un altre terreny, lluny de les subjectivitats, interessades o no, i lluny de partidismes de qualsevol mena. Lluny de vociferacions i desqualificacions, lluny d'anys i anys de polèmiques estèrils que, de moment, han deixat a la Bisbal sense variant i amb algun problema

de mobilitat.

El Govern no té, i jo no tinc, cap perjudici. El Govern sap tot el que s'ha dit, tot el que s'ha fet, tot el que no s'ha dit i tot el que no s'ha fet en els darrers trenta anys. I el Govern sap que ja no hi ha pròrroga possible, que ja no queda marge, que és hora de decidir. I ho farem. Però no ho farem sols, i no ho farem sense criteri i sense arguments.

Personalment conec gent a favor de la nord, alguns de molt propers, i gent a favor de la sud. Conec gent sincerament partidària d'una i de l'altra. Conec gent amb propietats, grans o petites, en una banda i altra. Conec gent amb interessos, grans o petits, al nord i al sud. No només conec gent. Tinc amics directament afectats per la sud i tinc amics directament afectats per la nord. És natural que sigui així. Conec, també, en el terreny de la política i de l'urbanisme persones partidàries d'una o altra. He escoltat arguments a favor de la sud a molts detractors de l'alcalde de Forallac i he escoltat arguments a favor de la nord a molts detractors de l'anterior alcalde de la Bisbal. He percebut més d'una vegada el tema de la variant de la Bisbal com una lluita entre la Bisbal d'una banda, i els municipis que l'envolten de l'altra, com una lluita del nucli urbà més potent contra el disseminat perifèric. Torno a insistir que he trobat per a cada cas, a vegades sinceritat i a vegades demagògia, a vegades arguments i a vegades irracionalitat, a vegades instint democràtic i a vegades instint caciquil, a vegades interès pel país i a vegades interessos privats.

El panorama no és engrescador ni és alentador.

Si, ara per ara, el Govern es decanta per la sud no és per cap dels arguments que he llegit. És, sobretot, per coherència amb la planificació i l'urbanisme: tots els desenvolupaments urbanístics de la Bisbal, des de 1982, s'han fet integrant en el planejament l'opció sud. No és una dada menor, però no és, és clar, una dada

definitiva. Encara, en les polèmiques de caràcter local i territorial, cal dir que els partidaris de l'opció sud plantegen la necessària centralitat i capitalitat de la Bisbal i que consideren el front de la nord encapçalat pels que voldrien justificar i exonerar del tot el polígon de Forallac, que jo trobo ben fet tot i que en algun moment, també és veritat que ha plantejat dubtes jurídics i sentències judicials.

La decisió final haurà de contemplar arguments de caràcter urbanístic, demogràfic, social, cultural, ambiental, etc. I s'haurà d'arriscar i triar i ho farem. Sabent que l'opció sud té problemes a Corçà, que afecta un medi d'hàbitat dispers però amb moltes cases actives; que podria també afectar visualment una església rural singularíssima; que fa contacte amb el peu de les Gavarres; que s'aproxima a Vacamorta i que té un encaix difícil a Fonteta.

Sabent que l'opció nord travessa una plana agrícola avui intacta i preservada dels creixements urbanístics, que podria afectar una zona inundable, que per a salvar-la caldria un viaducte; que afecta al nucli de Castell d'Empordà; que se situa en l'entorn de la depuradora; que podria afectar visualment i territorialment els clots de sant Julià.

Sabent que l'opció sud connecta amb les carreteres de Cassà i de Calonge i afegeix connectivitat a Fonteta. Sabent que l'opció nord connecta les carreteres de Corçà a Figueres i la de Vulpellac a Canapost. Sabent que l'opció sud envolta la Bisbal i s'encaixa al peu de les Gavarres, establint un límit entre la ciutat i l'espai protegit, que és de traçat complex i costós. Sabent que l'opció nord és més recta

i d'un cost lleugerament inferior.

M'adono clarament que tot el que està en joc té molt poc a veure amb els suposats prejudicis i posicions personals, i que per molt que es digui, és en l'interès del territori, del país, de la mobilitat, de la preservació del medi natural i humà que caldrà acabar prenent una decisió. És l'hora d'escoltar el territori, d'escoltar i d'atendre els arguments, és l'hora de participar en la informació pública, és l'hora de la veritat.

Com vaig dir, en coherència amb el planejament territorial i urbanístic, l'estudi informatiu sortirà assenyalant amb caràcter preferent l'opció sud. Hi estem obligats i no podem treure dues opcions i no assenyalar-ne cap. Però ha de quedar clar a tothom que la informació pública es fa, justament, perquè no hi ha res definitivament decidit i perquè la voluntat del Govern és que les informacions públiques no siguin un mer tràmit amb les coses ja decidides prèviament. És per aquí per on pot esdevenir fructífer el debat públic.

Per si el tema no fos ja prou complex, afegim-hi que en el món ambientalista hi ha qui pensa que és millor la nord perquè s'allunya de les Gavarres, i hi ha qui pensa que és millor la sud perquè s'hi acosta sense tocar-les i posant-hi límit. Uns creuen que la nord afecta terrenys d'alt valor paisatgístic, que es podrien veure sotmesos a la pressió especulativa, i altres pensen el mateix per l'altre costat.

Tenim tema per a dies, però la decisió final s'haurà de prendre sense demora. El Baix Empordà s'hi juga molt i és la veu de la terra el que tots esperem.

Article publicat al Diari de Girona

CARRETERA CABANELLES-ALBANYÀ. PAVIMENTACIÓ 29



El projecte d'asfaltatge del traçat de la pista forestal de 18,3 km entre Albanyà i Cabanelles (Alt Empordà), tot i passar dins l'espai protegit de l'Alta Garrotxa, pretén millorar l'accessibilitat i la mobilitat a la zona. La Coordinadora d'Entitats de Defensa de l'Alta Garrotxa (CEDAG) s'hi mobilitza en contra. Per altra banda, l'Ajuntament d'Albanyà i el Consell Comarcal de l'Alt Empordà hi donen suport. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), executor del projecte, en modifica alguns punts per introduir-hi noves mesures ambientals i usar formigó en comptes d'asfalt.

Els municipis d'Albanyà i Cabanelles es troben al nord-est de la comarca de l'Alt Empordà. Part dels seus termes municipals se situen dins l'espai d'interès natural (PEIN) de l'Alta Garrotxa, un relleu de tipus calvari que forma part del Prepirineu Oriental i que en les darreres dècades ha sofert un procés de despoblament i abandonament del territori per les dificultats de supervivència a la muntanya. El PEIN de l'Alta Garrotxa té una superfície de 32.865 ha i inclou onze municipis de tres comarques (Ripollès, Garrotxa i Alt Empordà).

Una pista forestal uneix els municipis d'Albanyà i Cabanelles travessant el coll de Teies i passant pel nucli de Lliurona, que forma part del municipi d'Albanyà i que, amb una trentena d'habitants el 2007, és una de les poques zones habitades de l'Alta Garrotxa. El novembre del 2006 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va licitar les obres d'asfaltatge de la pista forestal i el desembre del 2006 es van adjudicar.

El projecte d'asfaltar, eixamplar i variar puntualment el traçat de l'actual pista de terra d'Albanyà a Cabanelles afectava un tram de 18,3 km i tenia un pressupost as-

signat d'1,5 MEUR. El projecte de millora començava a uns 5 km del nucli d'Albanyà i acabava a la cruïlla de l'accés al santuari de la Mare de Déu del Mont, al terme municipal de Cabanelles. L'actuació es distingia en dos trams. En el tram de Lliurona fins a Cabanelles, el camí s'eixamplava dels 2,6 m fins als 3,75 m previstos. Aquesta ampliació respectava el traçat i aprofitava les zones en desmunt per tal de reduir el possible impacte. En el tram des d'Albanyà fins a Lliurona, que ja tenia 3,75 m d'amplada, s'havia de pavimentar el camí i millorar el drenatge. Pel que fa a la millora del drenatge, el projecte preveia cunetes i catorze passadissos de lloses de formigó per a travessar les lleres. En els punts amb un pendent superior al 15%, el paviment i les cunetes havien de ser de formigó.

Diverses entitats s'hi posicionen en contra

El projecte era una reivindicació històrica de l'Ajuntament d'Albanyà. Tot i això, al gener la Coordinadora d'Entitats de Defensa de l'Alta Garrotxa (CEDAG) va presentar el manifest titulat "Carretera Cabanelles-Lliurona-Albanyà: un descomunal despropòsit". Segons la CEDAG, l'obra no es va consultar als

habitants del territori, podia augmentar el risc d'incendis i no es van valorar mitjançant cap estudi els impactes mediambientals directes i indirectes que se'n podien derivar. Consideraven que l'asfaltatge agredia els valors paisatgístics, culturals i naturals de l'Alta Garrotxa. Els opositors criticaven els impactes i els riscos vinculats al possible augment del trànsit i de visitants i van manifestar, en referència a la seva mobilitat, que normalment no utilitzaven aquesta pista forestal sinó la carretera provinent de Beuda.

Aquests habitants de l'Alta Garrotxa apostaven per millorar l'accessibilitat a la zona però mantenint la via com a pista forestal i utilitzant el ciment o altres materials més integrats a l'entorn, que consideraven una opció més econòmica i de menor impacte ambiental. També van començar els tràmits per a presentar una denúncia davant la Unió Europea (UE) en considerar que hi havia irregularitats administratives com la licitació i adjudicació de l'obra sense l'informe ambiental i que no se'n van avaluar les conseqüències en la fauna. Concretament, l'entitat criticava l'afectació a les aus, especialment de l'àliga daurada, que van motivar la catalogació de l'Alta Garrotxa com a zona d'especial protecció de les aus (ZEPA).

Opinions oposades

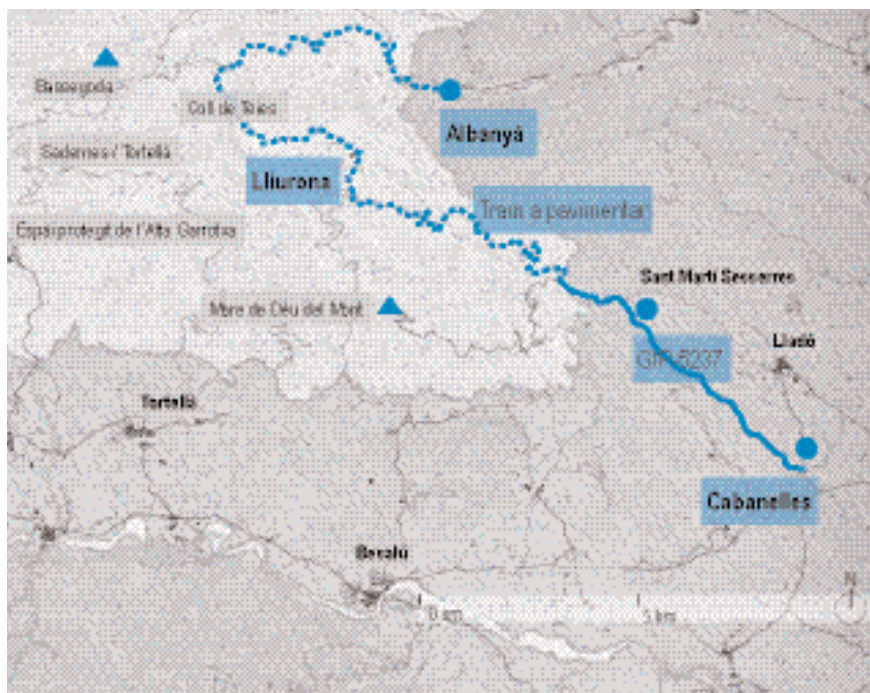
La CEDAG es queixava de la manca de diàleg per part del DPTOP, especialment en referència als veïns de Lliurona. Tammateix, el conseller del DPTOP, Joaquim Nadal, creia que el projecte era fruit del consens i va destacar que, tot i que l'executava el DPTOP, el va elaborar el Consell Comarcal de l'Alt Empordà a proposta dels ajuntaments d'Albanyà i Cabanelles, i que disposava del vistiplau del Consorci de l'Alta Garrotxa, ens gestor del PEIN.

El DPTOP assenyalava que aquesta inversió havia de permetre millorar l'accessibilitat i la mobilitat en aquesta àrea de l'Alt Empordà, especialment en casos d'emergència com en incendis forestals. Aquesta millora s'englobava dins d'un conjunt d'actuacions



Estat actual de la pista entre Sant Martí Sesserres i Lliurona. Foto: Àlex Tarroja





per atendre les necessitats específiques de les zones de muntanya.

Continuen les mobilitzacions per a aturar el projecte

En menys d'un mes, el gener mateix, la CEDAG va rebre l'adhesió de més de 200 persones en la seva campanya contra l'asfaltatge de la pista forestal. A més, preparaven un lloc web per a penjar-hi el manifest i informació d'actualitat. També van iniciar actes informatius a diferents municipis de la zona com Lladó o Tortellà.

A l'abril l'Agrupació Naturalista i Ecologista de la Garrotxa (ANEGX), l'Associació d'Habitants de l'Alta Garrotxa i l'Associació de Veïns del Mont, Lliurona i Bassegoda van anunciar la presentació d'un contenciós administratiu contra la Generalitat perquè creien que s'havien produït irregularitats com l'adjudicació de l'obra sense un informe ambiental. També van informar de la presentació d'una denúncia al Síndic de Greuges i d'una altra a la Comissió Europea. També consideraven que calia un pla especial per a l'Alta Garrotxa.

La Generalitat introdueix canvis

Al novembre la Generalitat va modificar el projecte de millora de la pista per a introduir-hi mesures correctores d'afectació ambiental. Un estudi encarregat pel DPTOP va concloure que l'increment del volum de trànsit per la pista i l'augment de la velocitat podien afectar negativament l'àguila daurada i el ratpenat de Bechstein. Per això el DPTOP va decidir mantenir el traçat, no eixamplar la pista des de Lliurona fins a Cabanelles i usar formigó en comptes d'asfalt.

Per altra banda, es va decidir que s'havia de prohibir el pas de quads i motos tot l'any i en l'època de nidificació, la primavera, només hi havien de poder circular els veïns. El delegat de Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) a Girona, Emili Santos, va validar el projecte després que s'introduïssin les noves mesures ambientals per part del DPTOP. Segons Santos, com que hi havien de circular menys vehicles, no es preveia causar molèsties als animals. A més, el DMAH va obligar el titular de la via a fer un estudi durant cinc anys sobre la freqüència de vehicles per a analitzar possibles noves mesures.

Tot i això, al novembre una dotzena de veïns de Lliurona es van concentrar davant del do-

micili particular del conseller Joaquim Nadal a Girona per protestar pel projecte i també per les noves modificacions introduïdes. Els concentrats van exhibir diferents pancartes i cartells com "aquest projecte és il·legal perquè no té estudi d'impacte ambiental" o "la terra pateix si és Nadal qui decideix". Els opositors, en nom de l'ANEGX i les associacions de veïns de Lliurona i d'habitants de l'Alta Garrotxa, van llegir un comunicat en el qual s'anunciava la presentació d'una denúncia davant de la UE.

El Consell Comarcal de l'Alt Empordà i l'Ajuntament d'Albanyà, a favor

Al desembre la Comissió de Govern del Consell Comarcal de l'Alt Empordà va fer pública una declaració de suport a la pavimentació de la pista d'Albanyà a Cabanelles. El Consell Comarcal s'afegia a l'Ajuntament d'Albanyà i a un grup de veïns del municipi que insistien en la demanda de la millora de la pista. Segons l'ens comarcal i el consistori d'Albanyà aquesta carretera era necessària per al desenvolupament social i econòmic d'Albanyà i per a millorar la mobilitat i la seguretat en una zona allunyada de les grans vies de comunicació. A més, el Consell opinava que el nou vial respectava el medi ambient i reclamava la ràpida execució de les obres.

Al començament del 2008 es preveïen l'inici de les obres.

XCN

Més informació

www.altagarrotxa.org
www.gencat.net/ptop



Obres de pavimentació en el tram entre Lliurona i Coll de Tenes. Foto: Àlex Tarroja



L'N-II al Maresme és un dels punts negres més importants de la xarxa viària. Aquest fet es palesa en gran mesura amb la mort de l'alcalde de Premià, Jaume Batlle, víctima d'un atropellament el mes de febrer. A partir d'aquell moment entitats cíviques i polítiques protagonitzen talls per a exigir la conversió de la carretera en una via urbana i la gratuïtat de l'autopista C-32. Diverses actuacions del Ministeri de Foment per a millorar la seguretat encara encenen més els ànims, ja que es consideren contraproductius. Per altra banda, els ajuntaments realitzen una contraproposta d'autovia A-2 que modifica en part el projecte presentat pel Ministeri el 2006.

Antecedents | 2006:30

La carretera N-II al seu pas per la comarca del Maresme constitueix un dels punts negres de la xarxa viària estatal tant per l'elevada intensitat de trànsit com pel fet que travessa la façana litoral de molts municipis i esdevé, consegüentment, una barrera entre els nuclis urbans i les platges. Segons dades del Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) entre el 2002 i el 2005 van morir 11 persones en el tram del Baix Maresme –de gairebé 20 km–. També van resultar ferides greus 76 persones en 72 accidents. D'altra banda, 11 persones van ser atropellades.

El mes de gener de 2006 el Govern espanyol va fer arribar als ajuntaments de la comarca un estudi informatiu per a la millora de la via, en el qual es reconeixia que la carretera amb una intensitat superior als 40.000 vehicles havia passat de ser "passeig marítim a via perillosa tant per a vehicles com per a vianants". Cal tenir en compte que aquesta actuació es va incloure al PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC) 2006-2026 [2006:116] elaborat per la Generalitat.

La proposta del Ministeri de Foment (MIFO) partia de la hipòtesi que la carretera estava totalment saturada i que era inviable desdobl-la. D'aquesta manera es proposava traslladar-la en forma d'autovia al corredor de l'autopista C-32. Es tractaria d'una via de quatre carrils d'uns 50 km de longitud que enllaçarien la B-20 a Montgat fins a la futura AUTOVIA A-2 [14] al tram de la Selva Marítima –entre Tordera i Fornells de la Selva–. En el tram sud –entre Montgat i Pineda–, la proposta era que l'autovia esdevingués un lateral gratuït de l'autopista, mentre que entre Pineda i Palafròls presentava quatre alternatives que variaven des de mantenir l'estructura de laterals al llarg de tot el tram, fins a passar per un recorregut totalment diferent de l'autopista (buscant les zones més planeres de la costa) o bé una proposta de caràcter mixt. La resposta dels diversos agents implicats –tant ajuntaments com plataformes veïnals– era la de valorar

positivament la conversió de l'N-II en via urbana, però hi havia discrepàncies sobre la idoneïtat de construir una nova autovia o bé apostar per la gratuïtat de la C-32.

La mort de l'alcalde de Premià accelera el debat i les mobilitzacions

El mes de gener es van iniciar les obres de transformació de la carretera N-II al terme de Montgat. Tanmateix, per qüestions de finançament, tan sols es feia en un dels tres trams previstos –entre l'avinguda del Turó i la riera d'en Font–. Cal tenir en compte, però, que aquest tram ja disposava d'una via ràpida i gratuïta alternativa: la B-20.

El debat sobre la conversió de la carretera en una via urbana va viure el 7 de febrer un autèntic punt d'inflexió amb la mort de l'alcalde de Premià de Mar, Jaume Batlle (Convergència i Unió, CiU). Segons la versió dels Mossos d'Esquadra un vehicle que feia cua per entrar a la carretera a l'alçada de Vilassar de Mar va fer una maniobra perillosa i va topar amb la motocicleta de Batlle. La indignació de les forces polítiques i dels veïns es va palesar amb una manifestació que va tallar la carretera just després de l'enterrament. La percepció de la societat del Maresme és que es tractava de "la gota que feia vessar el got", tal com recollen les diverses cròniques periodístiques. I és que Batlle s'havia mostrat com un dels alcaldes més compromesos en la pacificació de la Nacional. Tot i així, càrrecs com l'alcalde de Teià Andreu Bosch (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC) entenen que seria "lamentable" que la mort de l'alcalde de Premià comportés una reactivació sobtada per part de les administracions per a resoldre la situació.

Si més no, la reacció espontània dels ciutadans –van ser un miler de persones, les concentrades– va tenir una resposta ràpida amb la convocatòria d'una reunió urgent amb tots els nou alcaldes del sud del Maresme per part del Servei Català de Trànsit (SCT). Fruit d'aquesta reunió i dels contac-

tes amb el MIFO, les mesures acordades giraven entorn de la unificació de la senyalització referent a la limitació de velocitat (50 km/h en trams urbans i 70 interurbans), l'increment del nombre de radars i de la presència de patrulles dels Mossos i a mitjà termini la construcció de giratoris als accessos a les vies perpendiculars a la línia de costa, l'increment del transport públic i avançar cap a la definició de l'alternativa a l'N-II. Ara bé, les diverses plataformes ciutadanes preocupades per la situació de la carretera consideraven que es tractava de mesures "obsoletes" i gens definitives. Ra-

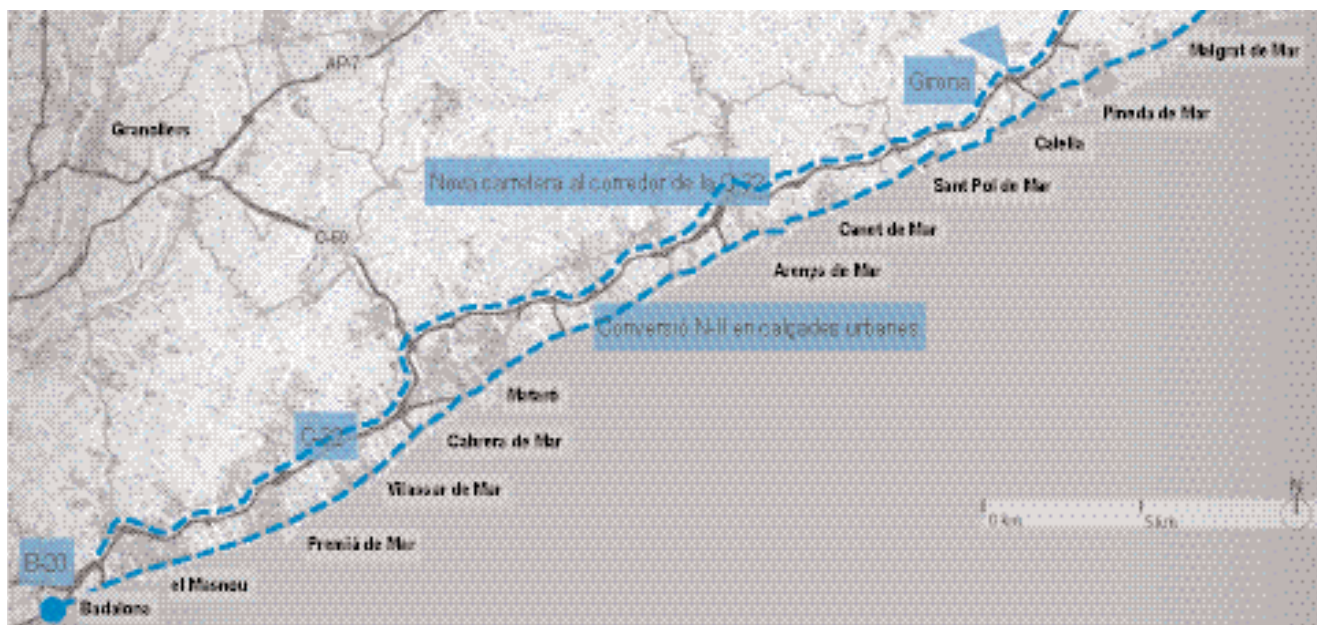


Cartell reclamant la conversió de la N-II en via cívica al Masnou Foto: Àlex Tarroja

fael Anguera, president de Camí Ral, afirmava que no volien perjudicar els usuaris però que "si no es feien talls ningú no els escoltaria". Per la seva banda, Pere Companó, portaveu de Masnou 21, considerava que no eren mesures sinó obligacions com ara fer respectar les velocitats màximes. "L'única alternativa real, si es volen evitar més morts, és la gratuïtat immediata de l'autopista" coincidien ambdues entitats.

En aquest sentit, a partir del mes de març la plataforma cívica Camí Ral va decidir con-





vocar manifestacions el dia 7 de cada mes fins a la solució dels problemes de mobilitat a la comarca. El portaveu Rafel Anguera va reafirmar-se en l'existència d'una alternativa a l'N-II: "Es tracta de la C-32. Fa molts anys que es paga i ja està amortitzada" va afirmar.

El mateix dia que es feia la primera mobilització es feia públic també que els nou municipis havien consensuat amb l'agència Barcelona Regional la proposta d'autovia A-2 en el seu tram pel Baix Maresme. Es tractava d'una carretera de quatre carrils entre Montgat fins al Masnou que aniria per sobre de l'autopista, i a partir d'aquella població i fins a Cabrera, per sota. Posteriorment, en el tram de Mataró, la carretera seria lateral de la C-32. Així mateix, es van dibuixar les connexions entre la via i els municipis de muntanya, un dels grans problemes de mobilitat a la comarca. Després del consens local calia obtenir el vistiplau de la Generalitat per tal d'anar a presentar-ho posteriorment al MIFO. Respecte a la proposta presentada el 2006 pel Ministeri es reduïa la velocitat (de 100 a 80 km/h) a canvi d'augmentar el nombre de sortides. Segons l'alcalde de Cabrera, Carles Rocabert (ERC), l'alternativa del MIFO "trinxa-va el territori i no solucionava el problema intern de mobilitat". Tanmateix, totes les parts coincidien en el fet que el termini d'execució no seria inferior als deu anys. Des del Consell Comarcal es va anunciar que més endavant s'encarregaria a Barcelona Regional la redacció d'un projecte per al tram entre Mataró i Palafolls.

A banda de les manifestacions de cada dia 7, a Premià de Mar es van reunir en poques setmanes 11.280 firmes —en un municipi

de 27.000—. Es tractava d'una iniciativa del col·lectiu Amics de Premià de Mar. Així mateix, les mobilitzacions anaven *in crescendo*, passant de 100 a 300 persones de la primera a la tercera manifestació celebrada el mes de maig.

Un tema de tanta transcendència va marcar les eleccions municipals. Així, en el cas de Premià, els sis candidats a les municipals es van comprometre, prèvia petició de la Plataforma Camí Ral, a demanar al Congrés una proposició de llei per a transformar la carretera en una avinguda urbana. De moment, tenien el suport dels diputats Josep Antoni Duran i Lleida (CiU) i Joan Tardà (ERC).

Al llarg del mes de maig es van realitzar actuacions a l'N-II com l'aplicació de ferm sonoreductor, la millora de l'amplada de les parades d'autobús o la protecció dels seus usuaris amb murs de formigó per a evitar atropellaments. També es va decidir d'instal·lar-hi semàfors amb polsadors per a facilitar l'accés dels vianants a aquestes mateixes parades.

Les mobilitzacions no s'aturen per vacances

A començament d'estiu es van iniciar noves actuacions per part del MIFO tant a nivell de senyalització com de col·locació d'elements per a augmentar la seguretat. Van destacar els trams de barreres de formigó a la mitjana per tal d'impedir avançaments i la invasió del sentit contrari. Aquestes accions no acabaren de fer el pes als alcaldes, i, per exemple, el del Masnou, el socialista Eduard Gisbert, considerava que "l'impacte visual era negatiu i que podia suposar que la carretera semblés més una autovia

coberta que no pas una via cívica". Així mateix, Gisbert coincidia amb els seus homòlegs de Premià, Miquel Buch (CiU), i Vilassar de Mar, Joaquim Ferrer (CiU), sobre els problemes que podia suposar tant en cas d'accident com per la generació de brutícia i l'evacuació d'aigua en cas de fortes pluges.

El mes d'agost van continuar les "tradicionals" mobilitzacions de cada dia 7, que en el cas del juliol havien reunit fins a 3.000 persones. El portaveu de Camí Ral va anunciar que de cara a la tardor passarien a fer accions d'aixecament de barreres a la C-32 si continuava la manca d'iniciativa política. Així mateix, des de les entitats cíviques es criticaven molt durament les mesures impulsades pel MIFO. Consideraven que els murs de formigó esdevien una "trampa mortal per als motoristes" i que en alguns trams farien la via tant lenta que obligarien a tothom a agafar l'autopista de peatge. Una altra acció, la supressió dels carrils d'accés en alguns encreuaments, consideraven que encara feien la via més perillosa. Rafel Anguera resumia la situació amb la paraula "nyap". Així mateix lamentava que de nou tot s'hagués fet "tirant pel dret", amb el resultat d'empitjorar una situació ja de per si prou crítica.

A final de setembre els alcaldes del Masnou, Premià, Cabrera i Vilassar de Mar van reclamar més sortides d'emergència als trams amb murs de formigó i la instal·lació de més semàfors en encreuaments perillosos. En aquest sentit van aconseguir una reunió el 8 d'octubre amb el director general de Carreteres, Lluís Bonet, que es va comprometre a intentar millorar les deficiències.



La N-II al seu pas pel Masnou Foto: Àlex Tarroja

Al tall de la carretera corresponent al mes d'octubre s'hi va unir Vilassar amb la recentment constituïda plataforma "No N-II Vilassar de Mar". La seva aparició anava molt lligada a les actuacions del MIFO, que segons bona part dels agents polítics i veïnals havia empitjorat la situació. A la protesta –amb més de 3.000 assistents– hi van participar polítics com Felip Puig

(CiU), Montserrat Nebrera (Partit Popular, PP), Salvador Milà (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV) i Joan Tardà (ERC). Tot plegat al mateix dia que el portaveu de Camí Ral i la regidora de Festes de Premià, Mercè Gisbert (ERC), rebien una sanció de 300 € per cada un dels talls. Rafel Anguera va afirmar que no havien decidit si pagar o desobeir les multes però que en tot

cas lamentaven que la Generalitat els sancionés quan es tractava d'una reclamació totalment legítima.

Al llarg de la tardor les mobilitzacions en forma de talls a la carretera es van mantenir, tot i que amb una afluència menor. La principal novetat va ser l'anunci, el mes d'octubre, del secretari per a la Mobilitat, Manel Nadal (PSC), que la Generalitat estava disposada a executar el desdoblament de l'N-II al Baix Maresme sempre que l'Estat ho financés amb la partida per a infraestructures de la disposició addicional tercera de l'Estatut. Nadal es mostrava ambigu, ja que afirmava que ambdós governs estaven "a punt" d'entendre's, però no va voler donar més detalls ni de calendari, ni de pressupost, ni de traçat.

AUV-MMM

Més informació

www.fomento.es
www.gencat.cat/ptop
www.premiademar.cat

31 CARTA DEL PAISATGE DEL BERGUEDÀ



El 26 de març de 2007 se signa la Carta del paisatge del Berguedà, la segona carta signada a Catalunya. Aquesta carta s'articula al voltant de la importància del paisatge com a principal actiu turístic de la comarca, i reflecteix el consens assolit entre totes les administracions del Berguedà vers la protecció i promoció del patrimoni paisatgístic de la comarca.



La comarca del Berguedà es troba a la conca alta del Llobregat, riu que, juntament amb la CARRETERA C-16 [2006:21], vertebrava la comarca de nord a sud. Està formada per dues grans unitats: l'Alt Berguedà, territori muntanyós i forestal que culmina a les serres del Cadí i el Moixeró les quals separen aquesta comarca de la Cerdanya, i el Baix Berguedà, un territori agrícola integrat a la Depressió Central. El massís del Pedraforca s'imposa com a senyal d'identitat d'aquesta comarca i del conjunt de Catalunya. Després de la davallada de la producció agrària, minera i industrial en aquest territori al llarg del segle XX, els darrers anys el Berguedà ha anat consolidant-se com una comarca turística gràcies a la posada en valor del seu patrimoni natural, la gastronomia i també la tradició minera i industrial. L'aposta pel turisme al Berguedà es reflecteix en l'elevat nombre de consorcis i associacions turístiques de la comarca.

Un full de ruta per a tenir cura del paisatge

La LLEI 8/2005, DE PROTECCIÓ, GESTIÓ I ORDENACIÓ DEL PAISATGE [2005:92], defineix les cartes del paisatge com a instruments de concertació d'estratègies entre els agents públics i els privats, aplicables a escala local, supramunicipal o comarcal, que serveixen per a dur a terme actuacions de protecció, gestió i ordenació del paisatge, l'objectiu de les quals sigui mantenir-ne els valors.

A diferència dels CATÀLEGS DE PAISATGE [32] promoguts per l'Observatori del Paisatge de Catalunya, les cartes poden ser impulsades per entitats locals i tenen vocació de document estratègic, mentre que els catàlegs la tenen d'eina d'ordenació del paisatge. En qualsevol cas, les cartes de paisatge han de respectar tot allò que estableixin els catàlegs de paisatge que incideixin en el seu àmbit.¹

Malgrat l'important component estratègic i voluntari de les cartes de paisatge, aquests documents es van dissenyar per anar més enllà d'una simple declaració de principis dels seus signants. Les aportacions més valuoses de les cartes del paisatge són les de la concertació i el compromís davant la societat de diversos agents a favor del paisatge, i l'objectiu és formar part d'un projecte col·lectiu que treballi en conseqüència per assolir els compromisos signats.

La utilitat de les cartes de paisatge ha estat demostrada en diversos països amb contextos similars al de Catalunya, i al nostre país ja existien els antecedents de la CARTA DEL PAISATGE DE L'ALT PENEDES [2004:39] i la CARTA DEL PAISATGE DEL PRIORAT [2004:40], que malgrat que va ser la primera a desenvolupar-se el gener de 2004, a final de 2007 encara no s'havia aprovat. Per tant, la Carta del paisatge del Berguedà era la segona car-



Panoràmica del paisatge del Baix Berguedà des de Queralt. Foto: Àlex Tarroja



El massís del Pedraforca des del poble de Gisclareny. Foto: Josep Gordi

ta que s'aprovava a Catalunya. Mentrestant, la Carta del paisatge de la Vall de Campredó (el Ripollès) i la de la conca de la riera d'Argentona (el Maresme) també s'estaven elaborant.

Els promotors de la Carta

La redacció de la Carta del paisatge del Berguedà es va emmarcar en el Pla de foment turístic de la comarca impulsat pel Consell Comarcal des de 2005. Aquest Pla veia en la carta un marc comú de referència per a facilitar l'entesa i el consens entre els agents implicats en les transformacions i la gestió del paisatge del Berguedà, que havien mostrat visions i interessos no coincidents en relació amb el paisatge.

El Consell Comarcal del Berguedà va assumir el lideratge de la iniciativa, i va disposar del suport de la Direcció General d'Arquitectura i Paisatge del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), especialment pel que fa a la revisió i validació de la Carta, la qual va col·laborar amb l'equip redactor assessorant els agents durant la preparació i redacció dels acords assolits. També hi van participar la Direcció General de Turisme del Departament d'Innovació, Universitats i Empresa, i la delegació en matèria de turisme de l'Àrea de Promoció Econòmica i Ocupació de la Diputació de Barcelona.

Els treballs van ser dirigits per Josep Gordi, geògraf del Laboratori d'Anàlisi i Gestió del Paisatge de la Universitat de Girona (UdG), i Albert Cortina, advocat de l'estudi DTUM i coautor de la Carta del paisatge del Penedès.

El paisatge com a recurs turístic de primer ordre

Mentre que les cartes del paisatge de l'Alt Pe-

nedès i del Priorat s'articulaven al voltant de la importància de les activitats agrícoles (sobretot la vinya) en la configuració del paisatge, en la Carta del paisatge del Berguedà el protagonisme el va centrar l'activitat turística. La Carta del paisatge es va fonamentar en la idea fonamental que els paisatges del Berguedà són el principal recurs turístic de la comarca i un element decisiu per al desenvolupament local.

Els principals objectius de qualitat paisatgística que es va marcar la Carta van ser el manteniment de les pastures a l'Alt Berguedà i de l'agricultura al Baix Berguedà, la millora dels espais fluvials i forestals, la integració paisatgística de les activitats turístiques, la indústria, la ramaderia intensiva i la gestió dels residus, el manteniment de l'harmonia arquitectònica dels nuclis rurals i les edificacions aïllades, i el foment del coneixement del paisatge per part de la població local i forana.

Els signants del document es comprometien a protegir el paisatge de la comarca impulsant polítiques i mesures de protecció del caràcter i la qualitat dels paisatges del Berguedà, i també a afavorir l'evolució harmònica dels paisatges i a potenciar el paisatge com un element de benestar individual i col·lectiu que, a més de valors estètics i ambientals, té una dimensió econòmica, cultural, social, patrimonial, identitària i espiritual.

Per a aconseguir-ho, els signants es comprometien a implementar criteris paisatgístics en el planejament territorial, sectorial i urbanístic de la comarca, a adoptar codis de bones pràctiques agràries i turístiques, a desenvolupar un programa de gestió del paisatge, a fomentar mesures de conscienciació, formació, educació i difusió de la diversitat paisatgística

del Berguedà, i a crear una comissió del paisatge com a instrument d'intervenció, cooperació, participació, mediació i comunicació de les polítiques i les actuacions sobre el paisatge del Berguedà.

La Carta del paisatge incloïa en el programa de gestió onze propostes d'actuació: des de potenciar l'agroturisme i el turisme rural, fins a crear una marca turística de qualitat vinculada al paisatge, passant pel desenvolupament d'una xarxa de punts d'observació dels paisatges del Berguedà o per l'organització d'exposicions permanents sobre el paisatge de la comarca.

Signatura de l'acta de la Carta

Per a consensuar la Carta del paisatge, els redactors es van reunir diverses vegades amb les administracions i agents turístics del territori. Finalment, el 26 de març de 2007 es va signar la Carta a la seu del Consell Comarcal del Berguedà. Les adhesions van ser encapçalades pels representants de les administracions promotores de la Carta: la presidenta del Consell Comarcal, Montserrat Ribera, els 31 alcaldes i els directors generals d'Arquitectura i Paisatge, Joan Ganyet, el de Turisme, Joan Carles Vilalta i el de Desenvolupament rural, Josep Maria Besora. La Carta també va disposar de la signatura de la Cambra de Comerç de Barcelona, del Consorci de Turisme de l'Alt Berguedà, del Consorci de la Ruta Minera, del Consorci del Parc Fluvial del Llobregat, del Consorci de Formació i Iniciatives Cercs-Berguedà, de l'Associació d'Hostaleria i Turisme del Berguedà i de l'Associació d'Agroturisme del Berguedà.

La Carta es va presentar amb la intenció que rebés el màxim nombre d'adhesions possible dels altres agents de la comarca implicats directament o indirecta en la protecció i promoció dels paisatges del Berguedà. Segons Josep Gordi, codirector de la Carta, els principals èxits de la Carta consistien en l'elevat valor polític del consens que traduïa en la tasca de sensibilització que exerciria entre les administracions locals de la comarca, fonamental per a superar possibles reticències locals envers la protecció del paisatge i afrontar el repte col·lectiu de la protecció del paisatge.

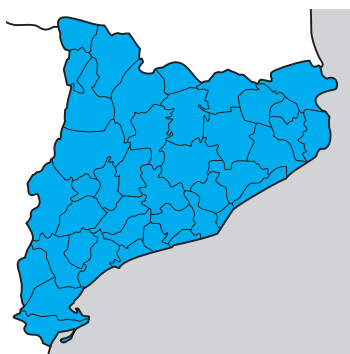
XSR-X3EA

Més informació

www.catpaisatge.net
www.catpaisatge.net/cat/cartes_estat.php
www.elbergueda.cat

1. L'any 2007 encara no s'havien iniciat els treballs del Catàleg de paisatge de les Comarques Centrals. Segons la Llei de paisatge, aquest catàleg hauria de tenir en compte les determinacions de la Carta del paisatge del Berguedà.

32 CATÀLEGS DE PAISATGE DE CATALUNYA



El Departament de Política Territorial i Obres Públiques presenta el mes de febrer el Catàleg de paisatge del Camp de Tarragona, el primer dels set catàlegs previstos per la Llei de paisatge, que passa a tramitació per a aprovació inicial. El mes de novembre, s'aprova inicialment el Catàleg de les Terres de Lleida, mentre que els corresponents a l'Alt Pirineu i Aran, les Comarques Gironines, les Terres de l'Ebre i la Regió Metropolitana continuen en fase d'elaboració, amb els processos de participació ciutadana en actiu.

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



Els catàlegs de paisatge són els instruments bàsics d'intervenció que preveu la Llei 8/2005, de protecció, gestió i ordenació del paisatge, per a determinar la tipologia dels paisatges de Catalunya, els seus valors i estat de conservació, així com els objectius de qualitat paisatgística i les propostes per a assolir-los. El mes de juliol de 2005, l'Observatori del Paisatge, 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.

Presentat el Catàleg del Camp de Tarragona i aprovat inicialment el de Terres de Lleida

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va presentar el 22 de febrer el Catàleg de paisatge del Camp de Tarragona, el primer acabat dels set catàlegs¹ previstos per la Llei de paisatge. Aquest catàleg fou elaborat per professionals de la Universitat Rovira Virgili (URV) i la Universitat de Girona (UdG). Nadal va destacar que la Generalitat havia previst un fons obert a la resta d'administracions perquè es poguessin impulsar actuacions per a eliminar elements que de-

graden el paisatge, com pals elèctrics als vorals de les carreteres. D'altra banda, va assenyalar el dinamisme del conreu de la vinya al Priorat i a la Conca de Barberà com a exemple de com es poden aprofitar els elements del paisatge per a generar activitat econòmica.

El catàleg divideix l'àrea del Camp de Tarragona en vint-i-nou unitats paisatgístiques, definides a partir de la morfologia del territori (relleu, hidrologia, pendents) i aspectes de caràcter social o cultural (usos del sòl, elements identitaris) i els resultats de la consulta ciutadana. La distribució d'aquestes unitats presenta un paisatge molt divers: des de paisatges muntanyosos (serra de la Llena) fins a planes agrícoles (Guiamets), o nous paisatges urbans (com els de Calafell, Salou o les maresmes de Torredembarra). Entre els valors detectats destaquen els ecològics (muntanyes de Prades o conreus de la plana de l'Hospitalet de l'Infant), els estètics (cellers modernistes de l'Alt Camp i la Conca de Barberà) o els històrics (castells medievals del Gaià, conjunt de Montblanc, restes de la Tarragona romana o l'arquitectura en pedra seca).

Pocs dies després de la presentació oficial del catàleg, la Plataforma per la Defensa

del Patrimoni Natural del Priorat (PDP) va manifestar que el parc edíl·lic del coll de la Garganta, entre els termes de la Torre de l'Espanyol (Ribera d'Ebre) i el Molar i la Figuera (Priorat), autoritzat pel Departament d'Economia, seguia criteris contraris als recollits al catàleg. En aquest sentit, i segons els ecologistes, aquest parc evidenciava la descoordinació, i fins i tot la contradicció, entre les diferents conselleries.

El Catàleg de paisatge de Camp de Tarragona restava en mans del DPTOP, que l'havia d'aprovar inicialment. S'hi va avançar el Catàleg de paisatge de les Terres de Lleida, que el novembre va ser aprovat inicialment pel director general d'Arquitectura i Paisatge del DPTOP, Joan Ganet.² Un cop feta aquesta aprovació inicial, es va obrir un període d'informació pública d'un mes durant el qual es van poder presentar al·legacions al document. Per a facilitar la participació en aquest període, el DPTOP va posar a disposició al seu espai web la memòria del catàleg amb accés lliure.

El Catàleg de paisatge de les Terres de Lleida, elaborat per la Universitat de Lleida (UdL) i la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), identifica i caracteritza vint-i-dues unitats de paisatge, i fa un èmfasi especial dels valors naturals, històrics, religiosos, socials, productius i simbòlics de cadascuna. Per a tot l'àmbit defineix vint-i-un objectius de qualitat paisatgística que s'haurien d'integrar com a directrius paisatgístiques al PLA TERRITORIAL PARCIAL DE PONENT [133], pendent d'aprovació definitiva en el moment de l'aprovació inicial del catàleg.

Els altres catàlegs de paisatge

Durant l'any 2007 van continuar en elaboració quatre catàlegs de paisatge més: els corresponents a les Comarques Gironines i l'Alt Pirineu i Aran, que s'havien iniciat el mes maig de 2006; el de les Terres de l'Ebre, començat un mes més tard,



El catàleg del Camp de Tarragona destacava el dinamisme de la vinya a la Conca de Barberà. Foto: Àlex Tarroja

i el de la Regió Metropolitana de Barcelona, iniciat a final de 2007. Com en els altres catàlegs, l'Observatori del Paisatge va establir convenis amb grups de recerca de les universitats catalanes: UdG i UPC per al Catàleg de paisatge de les Comarques Gironines i Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) per al de l'Alt Pirineu i Aran. En el cas del Catàleg de paisatge de les Terres de l'Ebre, l'Observatori del Paisatge va establir el conveni amb l'Institut per al Desenvolupament de les Terres de l'Ebre (IDECE), que alhora va establir respectius convenis amb el Consorci de Serveis Agroambientals de les Comarques del Baix Ebre i Montsià (CODE) i amb la Demarcació a Terres de l'Ebre del Col·legi d'Arquitectes.

La participació ciutadana vinculada al Catàleg de l'Alt Pirineu i Aran es va iniciar el mes de febrer amb disset entrevistes a agents especialitzats del territori, com ajuntaments, entitats ecologistes, sindicats agraris, etc., de l'àrea. En el cas de les Comarques Gironines, se'n van realitzar vint-i-dues entre els mesos de març i juliol.

D'altra banda, el mes de maig es van organitzar tres sessions de debat a l'Alt Pirineu i Aran i tres més a les Comarques Gironines; s'hi van discutir els primers resultats obtinguts pels equips tècnics d'elaboració dels catàlegs, es van tractar els valors del paisatge i es van consensuar objectius de qualitat paisatgística. Els participants eren persones escollides que, a tall individual, representaven amb les seves opinions la realitat social de l'àmbit de cada catàleg.

De manera complementària, entre els mesos de juny i octubre es van activar tres consultes públiques a través d'Internet que van permetre recollir 276 aportacions en el cas de l'Alt Pirineu i Aran, 871 en el cas de les Comarques Gironines i 387 en el cas de les Terres de l'Ebre. Per al Catàleg de les Terres de l'Ebre es van realitzar, a més, entrevistes a diversos agents i experts, algunes sessions de debat amb la població i una



Portada del Catàleg de paisatge del Camp de Tarragona. Anxiu

consulta telefònica on es va voler saber quina percepció del paisatge tenien més de vuit-cents ciutadans de Terres de l'Ebre seleccionats de manera aleatòria.

L'Observatori del Paisatge, conjuntament amb la Direcció General de Participació Ciutadana (DGPC), va realitzar, a més, sis sessions informatives (tres per al Catàleg de l'Alt Pirineu i Aran a Talarn, Vielha i la Seu d'Urgell, i tres per al de les Comarques Gironines, a Figueres, Girona i Olot) obertes a tothom on s'explicaven i debatien els resultats dels catàlegs i es recollien les opinions dels assistents.

Durant el mes de novembre, es van realitzar les sessions informatives del Catàleg de paisatge de la Regió Metropolitana de Barcelona a les ciutats de Terrassa, Sitges, Mataró i Barcelona. Com a novetat, aquest darrer catàleg incorporava una consulta a la ciutadania de la Regió Metropolitana de Barcelona a través de la realització de mil entrevistes en profunditat sobre la percepció i vivència del paisatge dels ciutadans de

la Regió Metropolitana en el marc del catàleg. L'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB), encarregat d'efectuar les entrevistes sota la coordinació de l'Observatori del Paisatge i la DGPC, va començar el procés el mes de desembre.

A final d'any, el DPTOP encara no havia realitzat l'aprovació inicial del Catàleg del Camp de Tarragona i l'Observatori del Paisatge estava coordinant els catàlegs de l'Alt Pirineu i Aran, Comarques Gironines, Terres de l'Ebre i Regió Metropolitana de Barcelona, els tres primers dels quals preveia de tenir enllestits després de l'estiu de 2008, mentre que el corresponent a la Regió Metropolitana de Barcelona s'acabarà a final de l'any 2008.

JRL-X3EA

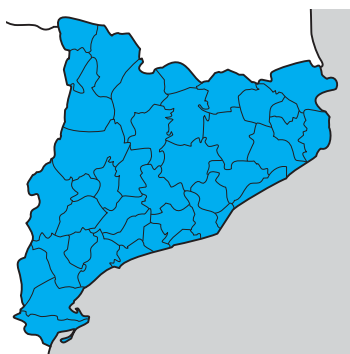
Més informació

www.catpaisatge.net

1. Els catàlegs de paisatge coincideixen amb els set àmbits d'aplicació dels plans territorials parcials, és a dir, Camp de Tarragona, Terres de Lleida, Comarques Gironines, Terres de l'Ebre, Alt Pirineu i Aran, Regió Metropolitana de Barcelona i Comarques Centrals,

2. Edicte de 16 de novembre de 2007 publicat al DOGC el dia 27 de novembre.

33 CATALUNYA SERÀ LOGÍSTICA O NO SERÀ



L'economista Ramon Tremosa presenta el novembre de 2007 el llibre *Catalunya serà logística o no serà* que analitza la importància d'aquest sector en l'economia catalana per tal d'abordar un cicle dominat per la deslocalització de la indústria. Tremosa pren com a exemple el model de desenvolupament de Flandes que amb 8.800 ha dedicades a la logística aporta un 14% al seu PIB. El Principat l'any 2005 té unes 800 ha de plataformes logístiques, tot i que amb un fort increment lligat a la iniciativa pública de l'empresa CIMALSA que promou una xarxa de centres arreu del país.



El novembre de 2007 l'economista Ramon Tremosa (Departament de Teoria Econòmica de la Universitat de Barcelona, UB) publica el llibre *Catalunya serà logística o no serà* editat per l'Institut d'Economia i Empresa Ignasi Villalonga i Edicions 3 i 4 de València. Aquesta obra pretén abordar el potencial del sector logístic per a l'economia del Principat i la necessitat d'apostar-hi com a sector estratègic per a l'economia catalana del segle XXI. L'obra es va presentar a l'Aula Magna de la Facultat de Ciències Econòmiques de la UB i hi van intervenir Pedro Nueno, professor de l'Institut d'Estudis Superiors d'Empresa (IESE), i Germà Bel, catedràtic de Política Econòmica de la UB. Com és habitual en les publicacions de Ramon Tremosa, la projecció mediàtica del llibre va ser molt significativa.

Diagnosi de la logística a Catalunya

La logística es defineix com la gestió eficient del proveïment i distribució de mercaderies. Engloba tres processos: el transport, l'emmagatzematge de les mercaderies i la gestió de la informació associada. La importància d'aquest sector va en augment a mesura que els mercats s'eixamplen fins a assolir bona part del planeta. D'aquesta manera, mentre que les economies dels països desenvolupats augmenten –segons l'indicador del Producte Interior Brut (PIB)– de manera lineal, el transport de mercaderies ho fa de manera exponencial.

En el cas del Principat, segons el llibre de Tremosa, l'any 2005 es van transportar 430 milions de tm. D'aquestes, un 65% corresponien a tràfic intern –amb origen i destinació a Catalunya–, un 28% a importacions o exportacions (el punt d'origen o final és el Principat), mentre que un 6% era “trànsit de pas”. Per altra banda, 341 milions de tm d'aquestes mercaderies (79%) van moure's per vies terrestres; 80 milions en vaixell; 9,3 en ferrocarril i tan sols 0,09 milions de tones en avió. Des

d'un punt de vista econòmic, aquell any el sector aportava el 4% al PIB català després de cinc anys de creixement sostingut al voltant del 12% anual.

L'any 2006 es va publicar una primera diagnosi del sector per part de l'Observatori de la Logística, projecte impulsat des de l'empresa pública Centrals i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques Societat Anònima (CIMALSA), empreses privades i entitats de recerca. Entre les principals conclusions destacaven la manca de competitivitat del servei ferroviari no només pel dèficit d'infraestructures sinó especialment per la manca de fiabilitat a causa de les supressions de combois o els dèficits de puntualitat. Respecte a la xarxa viària s'assenyalaven dos punts negres: el col·lapse de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) i els problemes a la Jonquera, que entorpen la connectivitat logística amb Europa. Respecte a la RMB es considerava que les diferències d'intensitat de trànsit segons franges horàries visualitzaven l'oportunitat d'aprofitar l'horari nocturn per a millorar l'eficiència i evitar el col·lapse de la xarxa. Sobre el transport aeri s'assenyalava que Barcelona representava el 14% de la càrrega aèria de la xarxa d'aeroports d'AENA i que entre el 2003 i el 2005 el tràfic havia augmentat un 30%. Tanmateix, un punt feble era, segons l'Observatori, que només el 9% de la càrrega tenia caràcter intercontinental.

Finalment, respecte a la dotació de sòl, les 800 ha logístiques representaven un 12% de l'oferta estatal, la segona comunitat autònoma darrere d'Aragó que té com a buc insigne el projecte Plataforma Logística de Zaragoza (PLAZA) amb 1.200 ha emplaçades entre l'aeroport i la fira de mostres de la ciutat. En relació amb Madrid, l'Observatori assenyalava que el preu del sòl logístic era similar però poc competitiu en relació amb altres territoris com Aragó, Castella la Manxa o la regió occitana de Migdia-Pirineus.

La importància de la logística segons Tremosa

En el llibre *Catalunya serà logística o no serà* l'economista Ramon Tremosa emfatitza la relació entre la globalització econòmica i la puixança d'aquest sector econòmic. Actualment Tremosa considera que té més importància el factor temps que l'espai en un context en què la indústria ha esdevingut multiemplaçament i que, per tant, són claus els fluxos de components entre les diverses plantes d'una mateixa empresa.

Tanmateix, Tremosa assenyalava que la logística té al Principat una percepció social i institucional molt negativa per l'elevat consum de territori que fa. Un fet que, tal com afirma implícitament, estaria molt relacionat amb una “excessiva sensibilitat ambiental”.

En aquest sentit critica que els denominats “ports secs” –grans extensions logístiques terra endins per a emmagatzemar les mercaderies que entren o surten d'una zona portuària– s'hagin convertit en paraula tabú i s'utilitzi l'eufemisme Central Integral de Mercaderies (CIM). Tremosa entén que la logística és i serà un bon recanvi per a ocupar el buit que deixen les indústries que es deslocalitzen, però al mateix temps, si es convertís Catalunya en la porta d'entrada dels productes asiàtics, suposaria un impuls per al sector industrial català que podria donar-hi valor afegit. Però a més, afirma que tot allò que no es distribueixi al Principat es farà en altres territoris com Aragó o el País Valencià.

Respecte a les crítiques que la logística no té un impacte socioeconòmic positiu, al llibre es posa l'exemple de la CIM del Vallès –al terme de Santa Perpètua de Mogoda–. Segons les dades presentades, s'han generat 2.400 llocs de treball directes i 500 d'indirectes. Tot plegat suposa segons Tremosa una taxa de 53 llocs de treball per hectàrea, xifra superior a la mitjana



dels polígons industrials del Vallès Oriental (43) i del Vallès Occidental (42).

El mirall de Flandes

Ramon Tremosa sempre ha manifestat una profunda admiració per Flandes –nació de parla neerlandesa integrada a l'Estat belga– pel seu desenvolupament econòmic recent i “per tenir un sistema polític dominat tradicionalment pels partits liberal i conservador”.

Per a l'economista, aquesta nació del Benelux ha fet una gran aposta estratègica per la logística, que li ha suposat una aportació d'un 14% del seu PIB. En una superfície de 13.500 km² (similar a l'actual província de Lleida) hi ha unes 8.800 ha logístiques, xifra que multiplica per 10 la del Principat. Així mateix, la xifra d'exportacions d'aquest petit país multiplica per 4 les catalanes, fet que Tremosa explica per una xarxa integrada de 4 ports liderats per Anvers, i complementada per Zeebrugge, Gant i Ostende, que esdevenen porta d'entrada i plataforma logística. Al seu voltant hi ha establertes les principals multinacionals, entre les quals destaca les del sector automobilístic –primer clúster a nivell mundial– i les químiques, que aprofiten el context de “porta d'entrada i plataforma logística” que Tremosa reivindica per a Catalunya. En el cas del port d'Anvers –el segon d'Europa i el quart del món– es transporten anualment 250 milions de tm (2005) i es generen 105.000 llocs de treball directes i 242.000 d'indirectes.

En el llibre Ramon Tremosa fa molt èmfasi en la idea d'augmentar la capacitat del sistema portuari i aeroportuari de Barcelona

(AEROPORT DE BARCELONA [5] i PORT DE BARCELONA [153]). Considera que el creixement d'aquestes dues infraestructures està molt limitat, i posa com a exemple la denominada tercera pista del Prat, que entén que només es tracta d'una infraestructura auxiliar ja que no pot operar independent de les altres dues pel fet de ser secant. La seva solució passaria per construir una gran plataforma sobre el mar, d'un 1.000 ha de superfície, on es farien dues noves pistes i una gran àrea logística intermodal pel complex marítim i aeri. Un dels elements de competitivitat de la proposta serien que les pistes poguessin operar les 24 hores del dia sense provocar molèsties a les àrees habitades, element que seria únic al conjunt d'Europa. D'aquesta manera el sostre de viatgers es podria situar en 100 milions anuals quan actualment se'n transporten 33.

El desenvolupament de la logística a Catalunya

La Generalitat de Catalunya, tal com han expressat els governs del País Valencià i Aragó, desenvolupa la idea des de l'any 2003 de convertir el Principat en la plataforma logística del sud d'Europa. En aquest sentit, el principal promotor de sòl logístic és l'empresa pública CIMALSA, creada el 1992 i presidida pel secretari de Mobilitat, Manel Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC). Actualment tiren endavant un Pla estratègic 2005-2008 que suposa una inversió de 118 MEUR en la construcció de la principal xarxa logística catalana. Concretament es pretén configurar una xarxa de 7 instal·lacions: la CIM Vallès (inaugurada el 1998, 44,2 ha); la CIM Lleida (2003, 42 ha); la CIM el Camp (2006, pri-

mera fase de 42 ha i una segona de prevista de 45 ha més) [148]; la CIM LA SELVA [34] (2007, 22,5 ha), el LOGIS BAGES (2007, 5,3 ha) [2005:46], el Logis Empordà (72,7 ha en construcció) i 2 centres en planificació, el LOGIS PENEDES [35] (185 ha) i el Logis Ebre. Segons CIMALSA la diferència entre les CIM i els Logis és que en el primer cas es tracta de punts d'intercanvi entre modes de transport de llarga i curta distància i la permanència de les mercaderies és d'un màxim de 24 hores i en el segon la rotació és molt més lenta.

A banda de la iniciativa pública, també hi ha empreses privades o consorcis que desenvolupen complexos logístics. En destaca el centre logístic de la Zona Franca (40 ha) i la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) del Port (66 ha). Per altra banda, des de la Confederació Empresarial del Camp de Tarragona (CEPTA), es va proposar el juny de 2007 la creació d'un gran centre logístic de 500 ha entre els termes de Valls, l'Alió i el Pla de Santa Maria (PLATAFORMA LOGÍSTICA DE L'ALT CAMP [148]). Amb la presentació de l'Avantprojecte de PLA TERRITORIAL PARCIAL (PTP) DEL CAMP DE TARRAGONA [134] aquesta àrea va ser classificada com a reserva estratègica, fet que va aixecar les suspicacions del territori.

AUV-MMM

Més informació:

www.cimalsa.cat
www.iivee.org
www.ramontremosa.cat

FLANDES, MODEL LOGÍSTIC

Ramon Tremosa i Balcells

Professor de Teoria Econòmica. Universitat de Barcelona

La deslocalització industrial és un problema europeu, però pot arribar a ser més intensa a Catalunya que en altres països i regions veïnes. Dues causes fan albirar aquesta possibilitat: un menor esperit cooperatiu, ja que som encara un país d'empreses familiars, i l'absència d'un poder tributari propi que ajudi específicament les empreses locals; des de la proximitat el legislador de l'impost de societats és més sensible a les necessitats fiscals d'aquestes empreses, més que no pas si el legislador centralitzat està molt lluny i harmonitza les seves decisions per a un conjunt de regions heterogènies i d'estructura productiva molt desigual. D'altra banda, l'ampliació de la UE desplaçarà el centre de gravetat econòmic europeu cap a l'est, per la qual cosa Catalunya esdevindrà més perifèrica. En un context de globalització imparable d'intercanvis, la logística, entesa com l'organització eficient del creixent tràfic de mercaderies, persones i informació, pot esdevenir la taula de salvació per a l'economia catalana.

Potser el millor exemple a seguir és Flandes. Històricament el petit comerç i l'agricultura hi eren dominants, però en els darrers vint anys han passat de pobres a rics, gràcies a la seva integració creixent en l'economia global i a l'impacte econòmic de la logística i dels ports flamencs. A Flandes, pels ports hi ha anat entrant la prosperitat, mentre que a Valònia, la regió potent en indústria pesada als segles XIX i XX, no han sabut recuperar-se de la crisi industrial que en els darrers trenta anys ha anat castigant tants territoris del nord d'Europa.

Ser porta d'entrada de comerç intercontinental i ser una regió líder en logística ha permès a Flandes de consolidar els sectors industrials ja existents, que són molt semblants als de Catalunya: automòbil, químic, farmacèutic i agroalimentari. Ser plaça logística i porta d'entrada de comerç intercontinental ha permès a Flandes de millorar i especialitzar els seus

sectors industrials, fent-los innovar en la creació de valor afegit: als ports flamencs hi arriben productes semielaborats d'altres continents que són descarregats a Flandes i als quals se'ls incorpora valor. Un cop acabats, els productes tornen a sortir exportats, i, així, Flandes, amb només 14.000 quilòmetres quadrats (una mica més que la província de Lleida), va exportar l'any 2006 quatre vegades més que Catalunya: 182.000 milions d'euros: en el rànquing mundial Flandes seria el tretzè país exportador del món, ja que genera un 82% de les exportacions belgues.

Flandes és la regió líder en logística a la UE, i dels seus quatre ports destaca el d'Anvers, líder europeu en tràfic de productes químics, en estreta cooperació amb els ports de Zeebrugge (líder europeu en tràfic d'automòbils), Gant i Ostende. Els ports flamencs són líders en rapidesa de càrrega i descàrrega de mercaderies, i la seva eficiència i complementarietat és el model a seguir pels ports de Barcelona, Tarragona i València: els beneficis futurs de l'especialització i la cooperació d'aquests tres ports poden ser molt superiors als beneficis de competir en solitari.

La millor manera de garantir que Volkswagen i Nissan siguin a Catalunya molts anys és aconseguir que el port de Barcelona sigui la porta d'entrada de tot el que aquestes multinacionals fabricaran a l'Àsia en el futur amb destinació a Europa. Llavors potser Opel, que té fàbrica a Saragossa, també farà servir el port de Barcelona com a porta d'entrada, tot establint fàbriques de muntatge i de distribució a Catalunya: així es consolidaria el clúster automobilístic català.

Flandes és el primer clúster automobilístic mundial, per davant d'Illinois. Vuit multinacionals hi tenen fàbrica (Volkswagen, Ford, Opel, Volvo, Toyota, Fiat, Honda i DAF) i sis multinacionals hi tenen plantes logístiques per a Europa:

Hyundai, Isuzu, Subaru, Mazda, HD i Bridgestone. Flandes és el millor exemple de les economies d'aglomeració, tan determinants per a la competitivitat: els beneficis de la ràpida difusió de noves tecnologies i de nous procediments, així com de comptar amb una àmplia oferta laboral en quantitat i qualitat, són altíssims.

Flandes és avui el segon clúster químic del món, després de Houston. Dels vint primers productors mundials del sector deu hi estan ubicats: Bayer, BASF, Proviron, Borealis, Solvin, BP, Degussa, Monsanto, Du Pont i Chevron. També altres multinacionals del sector que no hi fabriquen hi tenen planta logística: Total, Tessenderlo, Haneka, McBride... Flandes va generar l'any 2005 un 8% de les vendes i un 17% de les exportacions de la UE en aquest sector. I el fet que tantes multinacionals tinguin

seu al territori de Flandes explica per què les seves universitats figuren entre les primeres del món: les multinacionals financen al territori on estan instal·lades grans inversions per a desenvolupar nous projectes de R+D i així avui Flandes és líder mundial en recerca en nanotecnologia. La logística, per tant, no és només un tràfic molest de contenidors per un territori.

Per ser potents en logística, però, calen infraestructures pensades a escala global, i en cal, necessàriament, una gestió descentralitzada. Sense una logística pensada a escala global, es pot perdre la indústria local. Com a Holanda i a Singapur, a Flandes la logística reforça i renova la indústria. Catalunya serà logística o no serà.

Article publicat al diari Avui el 15 de novembre

34 CENTRAL INTEGRADA DE MERCADERIES DE LA SELVA (RIUDELLOTS I VILOBÍ D'ONYAR)



S'inicia la redacció del Pla director urbanístic de l'entorn de l'aeroport de Girona amb l'objectiu d'ordenar el creixement de les instal·lacions i la nova àrea logística del seu entorn. Les empreses BAX Global, DHL i el Grup Logístic Vilaroya inauguren les seves instal·lacions al CIM de la Selva. CIMALSA licita les obres d'urbanització del Parc Aeroportuari i Logístic de la CIM de la Selva, que ha d'acollir oficines aeroportuàries i serveis. A final d'any, el subdirector de l'Incasol, Lluís Berenguer, anuncia que la Generalitat ha iniciat la compra de terrenys per ampliar la CIM a 300 ha.



El creixement dels municipis de la plana de la Selva es va iniciar a final de la dècada dels seixanta del segle XX amb la construcció de l'AEROPORT DE GIRONA-COSTA BRAVA [6] i la perllongació de l'AUTOPISTA AP-7 [12] fins a la frontera amb França. Des d'aquest moment, l'espai situat al voltant de l'aeroport de Girona va esdevenir l'escenari de diverses actuacions industrials, vinculades a la descongestió de les àrees metropolitanes de Girona i Barcelona. L'obertura de l'EIX TRANSVERSAL DE CATALUNYA [2006:27], la revaloració de l'aeroport com a plataforma per a vols de baix cost, i la possible construcció d'una estació conjunta per al Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) (FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT SELVA I GIRONÈS [64]) i el futur FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [71]) han rellançat de les expectatives de creixement d'aquesta àrea per als propers anys.

Aquest procés ha confluït amb l'eclosió del sector de la logística, que troba el seu òptim de localització en espais amplis, situats prop dels grans centres urbans i que permeten la interconnexió entre diverses modalitats de transport. El 1992 la Generalitat de Catalunya va constituir Centrals i Infraestructures per a la mobilitat i les Activitats Logístiques SA (CIMALSA), una empresa pública depenent del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), encarregada de la promoció de infraestructures per a la mobilitat i les activitats logístiques. El pla inicial de CIMALSA implicava la construcció de vuit centrals logístiques a Catalunya, una de les quals era la Central Integrada de Mercaderies (CIM) la Selva, ubicada al costat de l'aeroport de Girona.

La construcció de la CIM de la Selva es va començar a tramitar el 2003 amb l'aprovació definitiva de dos plans parcials, situats als municipis de Riudellots de la Selva i Vilobí d'Onyar, amb una superfície global de 22,54 ha. El sòl qualificat

delimitava una zona per a usos logístics de 13,52 ha i una zona per a equipaments privats de 0,45 ha, amb un sostre total de 101.465 m². En total, CIMALSA calculava que el projecte suposaria una inversió pública de 25,8 MEUR, cofinancada per la Generalitat i el Fons Europeu de Desenvolupament Regional (FEDER).

La Generalitat inicia la compra de terrenys per a ampliar la CIM de la Selva

Al febrer de 2007, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal (del Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va anunciar que l'Institut Català del Sol (Incasol) havia adquirit 150 ha de terrenys a cavall entre els municipis de Riudellots de la Selva i Aiguaviva, per a l'ampliació de la CIM de la Selva. Paral·lelament, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) aprovava un canvi d'usos de la parcel·la de la CIM que dona façana a la carretera d'accés a l'aeroport (C-25) per poder desenvolupar el donominat Parc Aeroportuari i Logístic del CIM de la Selva.

La modificació comportava desafectar un espai de 3,4 ha destinat inicialment a usos logístics i destinar-la a oficines aeroportuàries i usos de serveis, com aparcaments, oficines, hotels, comerços i benzineres.

Al març, la Comissió d'Urbanisme de Catalunya va encarregar la redacció del Pla director urbanístic de l'entorn de l'aeroport de Girona. L'objectiu del Pla, que abraçaria els municipis d'Aiguaviva, Vilobí d'Onyar, Riudellots de la Selva i Fornells de la Selva, seria ordenar el creixement de les instal·lacions, millorar-ne les connexions viàries i ferroviàries i crear una nova àrea logística al seu entorn.

S'instal·len al CIM les primeres empreses

A principi de maig, el secretari de Mobilitat, Manel Nadal (PSC), va inaugurar les instal·lacions de la distribuïdora d'alta tecnologia BAX Global, que era la primera empresa que començaria a operar a la



Operacions de càrrega i descàrrega al CIM la Selva Foto: Moisès Jordi



Entrada al CIM la Selva Foto: Moisès Jordi

CIM de la Selva. El nou centre de distribució, d'11.000 m², havia suposat una inversió de 2,5 MEUR i donaria feina a 45 persones de manera directa. Paral·lelament, Nadal va anunciar que totes les parcel·les de la CIM ja havien estat venudes i que CIM ALSA estava construint una gran nau modular, de 25.100 m², amb un cost de 5,9 MEUR, per a donar cabuda a empreses en una d'elles. Unes setmanes més tard, l'empresa DHL va inaugurar una nova seu, amb una superfície de 20.500 m² i una inversió de 5 MEUR, per a ubicar-hi els serveis terrestres marítims i aeris de l'Estat espanyol i internacionals de la companyia. El director general de l'empresa, Felipe Corcuera, va destacar que les noves instal·lacions do-

narien feina directa a 87 persones i permetrien desenvolupar una mitjana de 2.650 expedicions diàries. Tanmateix, Corcuera va assegurar que de moment la seva flota aèria seguiria operant des de l'AEROPORT DEL PRAT [5].

Al setembre, el Grup Logístic Vilaroya, que s'encarrega de distribuir tota la premsa a les comarques de Girona i que té una plantilla de 120 treballadors, inaugurava una nova seu de 8.500 m² a la CIM de la Selva.

Es liciten les obres d'urbanització del Parc Aeroportuari i Logístic

Al novembre CIM ALSA va licitar les obres d'urbanització del Parc Aeroportuari i Lo-

gístic de la CIM de la Selva per un valor de 2,2 MEUR. CIM ALSA preveia adjudicar les obres a principi de 2008, executar-les en un termini de set mesos i, finalment, adjudicar l'explotació del recinte amb una inversió privada prevista d'uns 40 MEUR. D'altra banda, l'entitat pública anunciava que al recinte ja hi havia un total de quinze empreses instal·lades o a punt de fer-ho.

Al desembre es coneixia la notícia que el nou espai destinat a l'ampliació de la CIM de la Selva tindria 300 ha, se situaria entre la carretera N-2, l'autopista AP-7 i l'eix Transversal (C-25) –en el tram de la carretera d'accés a l'aeroport– i que en els propers mesos l'Incasol signaria un conveni amb els ajuntaments de Riudellots de la Selva i Aiguaviva per posar en marxa el projecte. El subdirector de l'Incasol, Lluís Berenguer, va anunciar que s'encarregaria un estudi per a definir els usos del nou espai, que el sector es començaria a desenvolupar a partir de 2010 a través de diversos plans parcials i que la Generalitat retindria la propietat dels terrenys per a facilitar-ne la gestió, el manteniment i el disseny de polítiques de mobilitat. Berenguer va anunciar també que l'ordenació es fonamentaria en una nova concepció de polígon, basada en el model anglès, que implica un disseny esponjat i adaptat a les característiques ambientals del territori.

JVC

Més informació

www.cimalsa.es
www.gencat.net/ptop

35 CENTRAL INTEGRADA DE MERCADERIES DEL PENEDÈS (L'ARBOÇ I BANYERES)



La instal·lació d'una plataforma logística impulsada per l'empresa pública CIMALSA entre les poblacions de l'Arboç, Banyeres del Penedès i Sant Jaume dels Domenys (el Baix Penedès) marca les eleccions municipals de maig de 2007. El resultat reforça encara més els detractors d'aquesta iniciativa agrupats al voltant de la Plataforma No Fem el CIM. Aquest fet suposa que el president del Consell Comarcal Jordi Sánchez (PSC), demani obrir un gran debat sobre el futur territorial de la comarca. Així mateix, la Generalitat retira del pressupost per al 2008 una partida de 10 MEUR per a urbanitzar els accessos al polígon, fet que s'interpreta com una victòria dels contraris al CIM.

Antecedents | 2004:42; 2006:34



A partir de 2003 l'empresa pública Centrals i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques (CIMALSA) comença a adquirir terrenys en tres municipis del Baix Penedès: l'Arboç, Sant Jaume dels Domenys i Banyeres del Penedès. L'objectiu era la instal·lació d'una gran plataforma logística d'unes 200 ha aprofitant el corredor d'infraestructures (AP-7, N-340, ferrocarril convencional i d'alta velocitat) i la situació equidistant dels ports de Barcelona i Tarragona. A final d'aquell any es constitueix la plataforma No Fem el CIM i el canvi en el govern de la Generalitat suposa aparcar de manera temporal el projecte. Tanmateix, l'any 2005 apareix de nou en el marc del PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC) [2006:116]. L'any següent CIMALSA va presentar un estudi

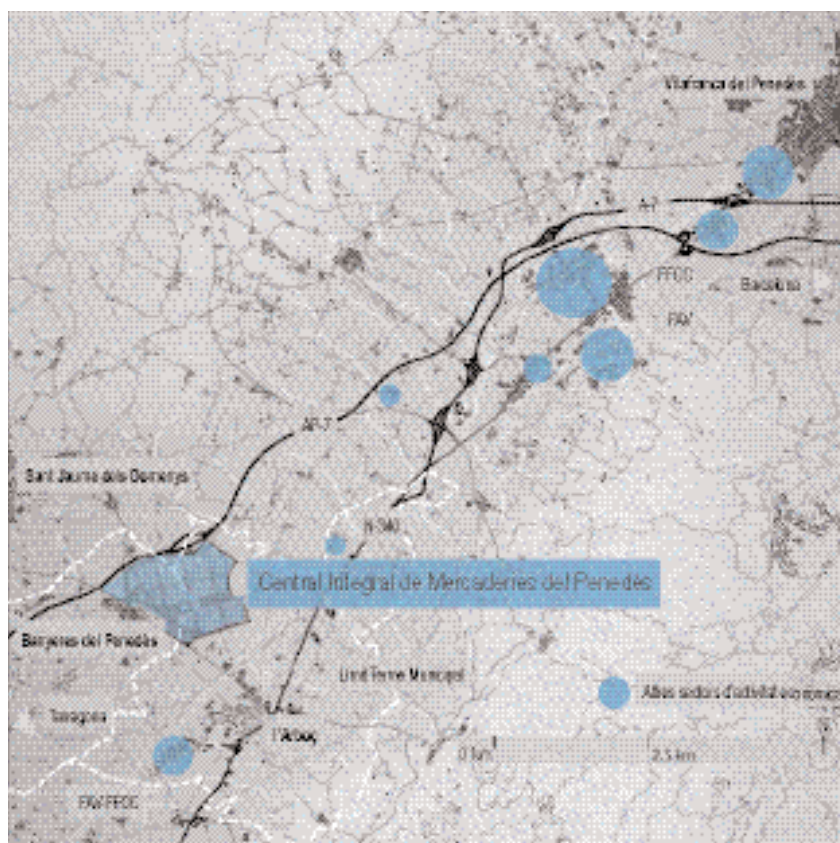
de viabilitat i redimensionament del denominat Logis Penedès que reduïa la superfície de la instal·lació a 185 ha, de les quals 128 per emmagatzematge, mentre que la resta eren per a usos terciaris i, fins i tot, agraris (38,7 ha). A nivell municipal el Logis se situava majoritàriament a l'Arboç (56%) i Banyeres (41%), mentre que Sant Jaume dels Domenys només tenia un 2,4% de la superfície. La inversió prevista era de 91,3 MEUR i podria entrar en funcionament l'any 2008. Les reaccions contràries van ser generalitzades: des de la Plataforma No fem el CIM en dos dels tres ajuntaments implicats (l'Arboç i Sant Jaume) i als consells comarcals de l'Alt i el Baix Penedès. Per als detractors el CIM suposaria saturar la mobilitat de la zona i una pèrdua de la identitat i del paisatge penedesenc, i

també un creixement derivat que no es podria sostenir amb els actuals serveis públics. Per la seva banda, l'únic consistori que s'hi mostrava favorable era el de Banyeres, governat pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC). Per la seva banda el secretari per a la Mobilitat Marnel Nadal (PSC) recordava que el projecte es podia modificar, però que si calgués es tiraria endavant sense l'acord amb els ajuntaments si se'l considerava d'interès públic.

El CIM avança amb els ulls a les municipals

El maig de 2007 se celebraven eleccions municipals i aquest fet condicionava les postures dels diversos agents i alguns tràmits urbanístics relacionats amb el CIM. Era per exemple el cas de l'Ajuntament de Banyeres que l'11 de gener va realitzar l'aprovació provisional del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM). Tanmateix, el text no tenia en compte la possibilitat que el Logis s'instal·lés al municipi. Segons l'alcalde Avelino Menéndez (PSC), "no es volia tenir cap influència externa" i afegia que "si finalment arribava el CIM, ja seria la Generalitat qui faria un pla especial". La idea de Menéndez és que el POUM pogués entrar en vigor abans de les municipals. Ràpidament CIMALSA va anunciar que presentaria una al·legació ja que el PITC en tant que pla sectorial estava per sobre del POUM i, en conseqüència, aquest havia de preveure un règim urbanístic coherent amb el projecte del Logis.

Per la seva banda, el municipi de l'Arboç va aprovar, en el ple ordinari de gener, presentar més al·legacions contra el nou projecte. Després de fer una primera remesa d'al·legacions el mes de novembre havien encarregat un informe jurídic a la consultora Secotur en la qual es considerava que no existia cap tipus d'anàlisi multicriteri que justificqués l'emplaçament proposat per part de CIMALSA. En aquest sentit s'assenyalava la incertesa



sobre la viabilitat d'establir accessos ferroviaris i varis des de l'AP-7 i des de la futura AUTOVIA A-7 [18] (actual N-340). Així mateix l'informe entenia que s'interrompia l'únic corredor biològic entre les serralades Litoral i Prelitoral a través del Penedès i que l'abastament d'aigua tampoc no estava garantit.

Tanmateix, des de la Generalitat es continuaven els estudis previs per a la construcció del Logis. Així ho va fer saber Manel Nadal a membres de la Plataforma No fem el CIM, en una reunió del 25 de gener. El secretari per a la Mobilitat considerava que no era necessari que els instruments de planejament –Pla territorial parcial (PTP) i Catàleg del paisatge, per exemple– estiguessin aprovats abans de tirar endavant la infraestructural, tal com defensaven els opositors. Tot i que Nadal insistia en el fet que el projecte no era definitiu, des de la Plataforma s'entenia que “tot estava aprovat i que es tiraria endavant”. Per aquest motiu el mes de febrer van anunciar que reactivaven les protestes per tal d'aconseguir que els partits polítics “es mullessin” de cara a les municipals. Josep Maria Holgado, portaveu de No Fem el CIM, considerava que la zona estava molt saturada –especialment la línia de tren convencional– i que per tant calia buscar un altre emplaçament.

El mes de març la visita del president José Montilla (PSC) al Vendrell va servir per a visualitzar la mobilització en contra del projecte. Un centenar de membres de la



Pintada contra el CIM al Baix Penedès. Foto: Marta Casas

Plataforma van escridassar el president, que no els va voler rebre. Així mateix, els agents de la Guàrdia Civil van intentar impedir que els manifestants s'hi acostessin, però igualment van burlar el cordó de seguretat i es va viure moments de tensió. Segons el portaveu de No Fem el CIM, Jordi Anglada, el Govern “tenia poques ganes de parlar” mentre que “tenia molt clar que vol destruir la comarca”. Però la crítica més ferotge va ser per a Manel Nadal: “vam copsar el menyspreu que té vers el territori perquè ens va dir que el Baix Penedès ja està fet una merda i no passa res per posar-hi això aquí”.

Dies després de la visita de Montilla, la Plataforma va presentar en una sessió extraordinària del Consell d'Alcaldes del Baix Penedès, una proposta de creació d'un front comú entre societat civil i representants polítics per tal “de lluitar contra els projectes que algunes administracions volen imposar”. Per a Josep Maria Holgado es tractava del CIM, de la futura variant de l'A-7 (desdoblament de l'N-340) per la plana agrícola de la Cobertera (Calafell) o d'un creixement urbanístic exagerat. El president del Consell Comarcal, Benet Jané (Convergència i Unió, CiU), es va comprometre a dinamitzar l'oficina del Pla estratègic comarcal 2010 per tal de presentar propostes alternatives al PTP DEL CAMP DE TARRAGONA [134].

Tot just una setmana després de la visita del president, el conseller de la vicepresidència, Josep Carod-Rovira (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), va ser a l'Arboç on també es van concentrar els membres de la Plataforma. En aquest cas sí que els va rebre i va proposar la creació

d'una comissió que negociés de manera directa amb els organismes implicats.

El projecte marcava molt la postura de les diverses candidatures. A l'Arboç, ERC i CiU s'hi mostraven en contra, mentre que el Partit Popular (PP) en criticava la manca de transparència. L'únic partit favorable era Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), ja que entenia que podia suposar un impuls per al poble mentre que el PSC no es manifestava. A Banyeres en canvi s'havia creat una llista ecosocialista a l'entorn de la Plataforma No Fem el CIM. També hi eren contraris CiU, mentre que els socialistes demanaven “condicions” per a acceptar-ho. Tanmateix els resultats van ser molt favorables als detractors del projecte: mentre que a l'Arboç es reeditava el pacte entre CiU i ERC, a Banyeres convergents i ecosocialistes feien fora a Avelino Menéndez (PSC), un dels batlles més favorables al Logis.

El rebuig unitari suposa la retirada de la partida pressupostària per al 2008

La posició contrària al projecte del Logis augmentava. Per exemple, l'1 d'agost cinc dels alcaldes més afectats, Martí Ventura (ERC) de Sant Jaume dels Domenys, Joan Plana (CiU) de l'Arboç, Salvador Sonet (CiU) de Llorenç del Penedès, José Maria Abril (ICV) de Banyeres i Josep Maria Puigibet (ERC) de la Bisbal, van firmar un manifest que exigia la “retirada total i definitiva del projecte”, ja que “no havia estat mai ni una necessitat ni una demanda del Penedès”. Així mateix acusaven la Generalitat d'ajudar a “perdre per sempre” una identitat comarcal configurada al llarg dels segles.



Cartells contra el CIM al Baix Penedès. Foto: Marta Casas

A final d'octubre, el nou president del Consell Comarcal, Jordi Sánchez (PSC), va proposar un espai de reflexió sobre la plataforma logística i el futur del territori. Sánchez, que no havia volgut contradir la posició del partit, explicava que “farien el primer gran debat a la comarca en tot el període democràtic, obert a polítics, entitats, sindicats, plataformes...”. En aquest sentit es mostrava favorable a redactar un pla director del Baix Penedès en el qual s'abordessin aquesta i altres qüestions, com el desdoblament de l'N-340. Així mateix afegia que “la Generalitat hauria d'escoltar un president comarcal socialista que té molt clar que si el CIM s'ha de fer no serà a canvi de res”.

Al cap de deu dies el grup parlamentari de CiU va anunciar que presentaria una esmena al pressupost de la Generalitat del 2008 per tal que els 10 MEUR projectats pel Logis Penedès es destinessin a una altra comarca si en el territori no hi havia consens. El diputat Josep Rull va qualificar l'actitud del Govern de “jacobina”, ja que primer es dibuixava el mapa i després s'afirmava que s'escoltaria el territori. “La nostra experiència ens diu que així no s'arriba enlloc”, afegia.

La proposta dels convergents es va dur parcialment a la pràctica. I és que el 23 de novembre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP)



Terrenys on es preveu localitzar el CIM Penedès, al costat de Banyeres Foto: Àlex Tarroja

anunciava que la partida es diluïa en un concepte genèric “d'actuacions a centres logístics”. D'aquesta manera, s'ajornava la decisió de l'inici de les obres i es posaven les bases per a la celebració del debat que reclamava el president comarcal. Tanmateix, tant des del Consell Comarcal com des del DPTOP, negaven que es tractés “d'un pas enrere”. Per la seva banda la Plataforma celebrava la decisió com una “victòria”, mentre que CiU i ICV ho atribuïen a les pressions dels seus grups parlamentaris contra el projecte. Una pressió a la qual també s'havia sumat ERC, i en menor mesura el PP.

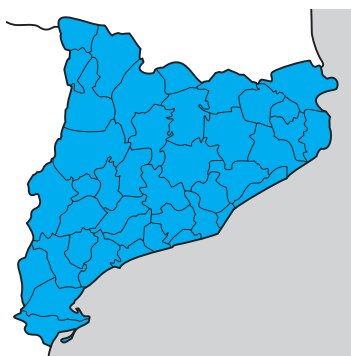
Menys optimista es mostrava l'alcalde de l'Arboç que continuava manifestant la se-

va oposició total. “No estic segur que això sigui tal com ho expliquen. Potser ho retiren d'aquesta partida però ho inclouen en una altra i, per tant, la podran fer servir igualment”, va afirmar. I afegia: “No podem negociar si es fa més bonic, si es col·loca aquí o allà o si es fa més o menys sostenible. Simplement no el volem”.

AUV-MMM

Més informació

nofemelmim.org
www.cimalsa.cat



Es posen en funcionament quatre noves centrals èliques i el Govern n'autoritza la construcció de vuit més. Mentre diversos estudis mostren que l'energia èlica podria proveir un percentatge molt elevat de la demanda elèctrica, el Govern de la Generalitat prepara un nou decret per a rellançar la construcció de parcs amb l'objectiu d'assolir els 3.500 MW de potència instal·lada el 2015. Al desembre un miler de persones es manifesten contra la "massificació èlica" a les Terres de l'Ebre.

Antecedents | 2003:27; 2004:56; 2005:38; 2006:36

L'energia èlica és una font d'obtenció d'energia elèctrica neta, ja que, a diferència de les centrals tèrmiques i nuclears, no produeix emissions atmosfèriques ni residus. D'aquesta manera, esdevé una eina per a disminuir l'emissió dels gasos d'efecte hivernacle, principalment el CO₂, responsables, almenys en part, del canvi climàtic. A més, es tracta d'una energia renovable, és a dir, inesgotable, que en més o menys quantitat es troba a tot el món.

A Catalunya els primers parcs èlics van aparèixer als anys vuitanta, tot i que no fou fins a final dels noranta que el Govern de la Generalitat va decidir apostar-hi amb més força amb la presentació de diversos plans per a impulsar-los que van desembocar el 2004 en un mapa de recursos èlics que identificava les zones que oferien més possibilitats per a l'aprofitament del vent en la generació d'energia. El 2005 es va aprovar el **Pla d'Energia de Catalunya 2006-2015** [2005:120] que preveia arribar a una potència instal·lada d'energia èlica de 1.500 MW el 2007 i de 3.500 MW el 2015. Paral·lelament, al llarg dels darrers anys havien començat a aparèixer nombrosos projectes de centrals èliques, ma-

JORITÀRIAMENT situades al sud de Catalunya. Diverses entitats ecologistes, malgrat manifestar-se favorables a aquest tipus d'energia, rebutjaven el model d'implantació dels parcs èlics per l'excessiva concentració que se'n feia al sud del país i perquè, a parer seu, no tenia en compte aspectes com l'impacte sobre el paisatge, el medi ambient i la comunitat local.

Amb tot, a final de 2006 hi havia 11 parcs construïts (225 MW), 45 d'autoritzats (1.421 MW) i 37 en tràmits administratius (1.010 MW).

Diversos estudis mostren el potencial èlic

El mes d'abril de 2007 l'organització ecologista Greenpeace va presentar l'informe *Renovables 100%*, realitzat per l'Institut d'Investigació Tecnològica de la Universitat Pontifícia de Comillas (Madrid), on s'assegurava que el 2050 tota la demanda energètica produïda a l'Estat espanyol podria procedir de fonts renovables, especialment l'èlica i la termosolar. En el cas de Catalunya l'escenari previst per l'organització ecologista constaria de 20.310 MW de potència instal·lada, dels quals un

35,9% serien de centrals termosolars, un 34,6% d'energia èlica terrestre, un 9,7% d'energia hidràulica, un 6,2% d'energia èlica marina i el 13,5% restant d'altres fonts com les ones, les centrals de biomassa o la geotèrmica.

En el cas de l'energia èlica terrestre això suposaria que caldria instal·lar a Catalunya 7.030 MW: 31 vegades més que la potència instal·lada en aquells moments, quasi cinc vegades més de l'autoritzada i el doble del que preveu el Pla d'Energia de Catalunya 2006-2015. Comportaria, a més, ocupar un 7% del territori català, si bé Greenpeace recordava que la utilització del sòl per part de l'èlica no era exclouent ni incompatible amb altres usos (com ara els agrícoles o els ramaders) i que la densitat d'ocupació seria de menys de dos aerogeneradors per km² en terreny pla, i menys de quatre en terreny accidentat.

El mes de juny es va presentar un estudi similar a l'anterior, promogut per la Fundació Terra, amb el títol *Catalunya solar. El camí cap a un sistema elèctric 100% renovable a Catalunya*. En l'informe, coordinat pel vicepresident d'Eurosolar Josep Puig, s'assegurava que construir les instal·lacions necessàries perquè la demanda elèctrica fos satisfeta íntegrament amb energies renovables costaria 58 € anuals per persona si els equipaments es fessin per al 2050 i 84 € si es fessin fins al 2035. L'estudi coincidia amb el de Greenpeace en considerar que la principal aportació elèctrica es faria amb energia èlica i solar.

Pla per a rellançar l'energia èlica

El mes de setembre el Departament d'Economia i Finances –a través de la Direcció General d'Energia– va anunciar que elaboraria un decret regulador de la implantació de l'energia èlica. L'objectiu era rellançar la construcció de parcs èlics facilitant les ubicacions més adequades i simplificant els tràmits administratius. D'aquesta manera es pretenia assolir l'objectiu d'instal·lar una potència èlica de 3.500 MW el 2015, com



Parc èlic del coll dels Feixos, al Baix Camp limitant amb el Priorat. Foto: Àlex Tarroja



preveia el Pla d'energia, i arribar als 5.000 MW posteriorment.

El decret, que s'elaboraria en coordinació amb el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), delimitaria les zones de desenvolupament prioritari de l'energia eòlica, que serien aquells espais on coincidissin un règim de vents òptim, un impacte ambiental i paisatgístic mínim i la proximitat amb línies elèctriques existents. En el cas del règim de vents es partirà del mapa de recursos eòlics que va presentar el Govern de la Generalitat a final de 2004, on s'assenyalaven l'Empordà, el litoral tarragoní i de les Terres de l'Ebre i la zona compresa entre l'interior de Tarragona i el sud de Lleida com a millors espais on col·locar aerogeneradors. Un cop catalogades aquestes zones, el Govern adjudicarà per concurs públic la construcció de parcs eòlics als projectes que s'ajustin més als requeriments tecnològics, ambientals, paisatgístics i de consens social.

El decret, que també impulsava la creació de PARCS SOLARS [114], preveia una finestra única per a simplificar els tràmits d'autorització a la Direcció General d'Energia que aglutinaria els informes d'Energia, Medi Ambient i Urbanisme, de tal manera que només hi hauria una exposició pública. D'aquesta manera es pretenia reduir a un any el temps necessari per a aprovar els projectes de noves implantacions.

Manifestació a les Terres de l'Ebre contra la massificació eòlica

El 15 de desembre un miler de persones es van manifestar a Tortosa per rebutjar les agressions de les quals, segons creien, eren objecte les Terres de l'Ebre. Els manifestants protestaven pel risc de transvasament de l'Ebre (SEQUERA [179]), pel MAGATZEM TEMPORAL DE RESIDUS NUCLEARS [80], pel projecte de DIPÒSIT SUBMARÍ DE GAS I LA PLANTA DE TRACTAMENT A ALCANAR I VINARÒS [53], per la massificació

eòlica a la TERRA ALTA [38] i per la possible instal·lació de parcs eòlics davant el delta de l'Ebre. Entre les entitats que convocaven la manifestació n'hi havia de contràries al model d'implantació de l'energia eòlica com la Plataforma en Defensa de la Terra Alta i Salvem la Mar de l'Ebre. En els parlaments finals s'afirmava que les Terres de l'Ebre no havien de ser "ni l'abocador ni el generador d'energia del país".

Precisament en relació amb la CENTRAL EÒLICA MARÍTIMA DEL DELTA DE L'EBRE [2006:33], a començament del 2007 l'Ajuntament de Sant Carles de la Ràpita va aprovar una moció unitària de rebuig al projecte, que preveia instal·lar 144 aerogeneradors davant la costa del delta de l'Ebre. No obstant això el consistori va descartar la idea de fer un referèndum, com havien proposat anteriorment, perquè encara no s'havia rebut cap projecte concret ni s'havia sabut res més de l'empresa que el projectava, Capital Energy SL, que únicament havia sol·licitat la concessió d'una zona marítima a la Direcció General de Costes.

Quatre parcs eòlics més construïts

Durant els darrers mesos de 2007 es van posar en funcionament quatre nous parcs eòlics, amb un total de 118 MW: el parc de la Serra del Tallat (33 aerogeneradors i 49,50 MW), ubicat entre Vallbona de les Monges (les Garrigues) i Blancafort (Conca de Barberà); el parc de la serra de Vilobí (27 aerogeneradors i 40,5 MW) entre els termes de Fullella i Tarrés (les Garrigues); el parc Rubió II (17 aerogeneradors i 25,5 MW), entre Rubió i Òdena (Anoia), i el parc el Motarro (2 aerogeneradors i 2,64 MW) a Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant (Baix Camp). En canvi es van desballestar els 6 aerogeneradors del parc eòlic de Roses, inaugurat el 1990, que havien quedat obsolets (CENTRALS EÒLIQUES DE L'EMPORDÀ [39]). D'aquesta manera ja hi havia 14 centrals eòliques construïdes (5 al Baix Ebre, 4 al Baix Camp, 2 a l'Anoia, 1 a les Garrigues, 1 a la Terra Alta i 1 de compartida entre l'Urgell i les Garrigues). Això representava una

potència instal·lada de 342,4 MW, molt lluny dels 1.500 MW previstos al Pla d'energia per al 2007.

D'altra banda, durant el mateix any el Govern de la Generalitat va autoritzar 8 noves centrals eòliques que, un cop construïdes, sumarien 160,8 MW: Coll de la Garganta (la Torre de l'Espanyol, a la Ribera d'Ebre), els Pessells (Horta de Sant Joan, Terra Alta), la Collada (el Perelló, Baix Ebre), les Forques (Forès i Passanant, la Conca de Barberà), Pla de Tossalet (Tarrés i Fullella, les Garrigues), Serra de Vilobí II (Tarrés i Fullella, les Garrigues), Serra Comunera (Capmany, Alt Empordà) i Serra de l'Hoste (Capmany, Alt Empordà). D'aquesta manera ja eren 49 les centrals eòliques autoritzades, que sumarien 1.527,75 MW de potència instal·lada. Les comarques amb més parcs eòlics autoritzats eren la Terra Alta (13), les Garrigues (8) i l'Alt Empordà, l'Anoia i la Conca de Barberà (6 cada un).

Finalment 25 parcs més estaven en tramitació, un cop se'n va publicar l'anunci d'informació pública al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC), i van restar pendents de l'autorització administrativa. En conjunt, sumaven una potència de 711,65 MW. L'Anoia i la Ribera d'Ebre, amb 4 parcs, eren les comarques amb més parcs en informació pública, seguides de l'Alt Empordà i el Baix Camp (3).

Per al 2008 es preveia que el govern aprovés el Decret d'implantació eòlica, amb l'objectiu d'agilitar l'aprovació de nous parcs i assolir els 3.500 MW de potència instal·lada el 2015.

MJP

Més informació

www.eoliccat.net
www.gepec.org
www.greenpeace.org/espana/reports/renovables-100-catalunya

CENTRALS ÈOLIQUES DE LA CONCA DE BARBERÀ 37



El desplegament de l'energia èolica es va consolidant a la Conca de Barberà. El Consell Comarcal, els diferents ajuntaments i les empreses promotores presenten el mapa èolic local sense massa oposició. Si bé el Consell retira set projectes èolics per evitar la concentració de molins al territori, més de deu es troben en diferents fases d'execució. A final d'any, el de Tallat i el de les Forques són els que estan més avançats.

Al nord-est de la comarca de la Conca de Barberà s'hi estén la serra del Tallat, una de les serralades que, conjuntament amb les de Queralt i Rubió, formen part de la Serralada Prelitoral Catalana. Als vessants d'aquesta serra hi ha tot un seguit de municipis, com Forès, Passanant, Conesa o Savallà del Comtat, en el territori dels quals s'estan configurant diferents projectes de parcs èolics.

Des de l'any 2003, els municipis de Forès i Passanant i el nucli de Belltall saben que compartiran el parc èolic de les Forques (I i II), amb 15 aerogeneradors amb torres de 78 m que tindran un rotor de 90 m de diàmetre i que generaran una potència global de 30 MW. El de Montargull, que afectarà els termes municipals de Llorac, Santa Coloma de Queralt i Talavera (a la veïna comarca de la Segarra), tindrà 22 aerogeneradors i 44 MW de potència global. Aquests parcs estaven promocionats per l'empresa GERRSA, participada per GAMEA, un dels principals fabricants d'aerogeneradors del món.

L'any 2004 es va fer públic el projecte de la **SERRA DE TALLAT** [2005:42], compartit pels municipis de Vallbona de les Monges, a l'Urgell, i Passanant i Belltall, a la Conca de Barberà. Aquest parc estava projectat amb 33 aerogeneradors formats per torres tubulars de 80 m d'alçada i un rotor de 77 m de diàmetre, i un cop acabat estava previst que tindria una potència global de 49.500 KW. El parc disposaria d'una subestació elèctrica pròpia a la zona de Montblanquet i la inversió estimada pel seu promotor, Acciona Energia, era d'uns 43 MEUR.

L'any 2005 va sortir a informació pública l'autorització de la subestació elèctrica de Montargull i de la línia elèctrica aèria d'alta tensió d'interconnexió entre aquesta i la subestació elèctrica de la central de les Forques. Els prop de 16 km d'aquesta línia afectarien Santa Coloma de Queralt, Conesa, Forès i Passanant. També es van

fer públics tres projectes nous a Conesa: el parc Conesa I, amb 15 aerogeneradors i 30 MW; el Conesa II, que seria compartit amb Forès, amb 7 aerogeneradors i prop de 3 MW, i el Savallà, ubicat entre Forès i Savallà del Comtat, amb 10 aerogeneradors i 20 MW. Aquests tres nous projectes també eren impulsats per GERRSA. El mateix any també va sortir la informació pública de la subestació elèctrica del parc de Tallat.

El recompte de centrals èoliques l'any 2007

A principi de març, el Consell Comarcal de la Conca de Barberà va dir que set dels parcs èolics que estaven projectats a la comarca havien estat cancel·lats. Aquests parcs eren promoguts per l'empresa Establecimientos Industriales y Servicios, S. L. i eren els de Conesa Est i Oest, les Piles, Llorac, Pontils i Savallà I i II.

Segons el mateix Consell, el més avançat de tots els projectes era el de la serra de Tallat, i en aquells moments estava a punt de començar a construir-se un nou parc a la serra de Vilobí que afectaria els municipis de Senan, Montblanc i l'Espluga de Francolí i Tàrrès i Fulleda, a la comarca

de les Garrigues. L'autorització administrativa estava aprovada per als parcs de les Forques I i Montargull. A informació pública es trobaven el parc èolic de les Forques II, l'ampliació de Montargull, Conesa I i II i Savallà. I havien iniciat la tramitació sis nous projectes: el Pla de Codony, als termes municipals de Santa Coloma de Queralt i les Piles de Gaià, el de Serra Mortella a Santa Coloma de Queralt, Argençola (Anoia) i Talavera, l'ampliació del Savallà i el de Suró a Llorac, Talavera i Montoliu de Segarra, el de Portella a Santa Coloma de Queralt i Argençola i el Moriscot a Santa Coloma de Queralt.

Avança la construcció dels parcs

A principi de gener van engegar les obres de construcció del parc del Tallat. Entre el gener i el juliol es van començar a muntar els aerogeneradors al costat de la carretera C-14, per bé que no es van poder connectar a la xarxa elèctrica a l'estiu, tal com havia previst Acciona. El motiu d'aquest retard va ser atribuït a problemes de la posada en funcionament de la línia d'evacuació elèctrica que GERRSA havia construït aquell mateix any entre la subestació de les Forques I i l'estació



Central èolica de les Forques, a Forès. Foto: Àlex Tarroja

transformadora de les Comes, de Red Eléctrica de España (REE) a l'Espluga de Francolí. Segons van dir les dues companyies eòliques, faltava que REE donés la posició de connexió de l'energia provinent dels parcs a la xarxa general. Quan aquest problema va quedar solucionat, es van començar a provar els aerogeneradors amb la intenció que funcionessin definitivament a final d'any.

Quant al parc de les Forques I, l'empresa GERRSA havia arribat a un acord amb els propietaris de setanta parcel·les afectades per la construcció d'aquest parc, tot i que en quedaven quatre pendents de negociació. L'acord assolit fixava el preu de l'expropiació a 18.000 € per hectàrea. El mes d'abril es van aixecar les actes d'expropiació per aquests quatre afectats, que s'havien de personar als respectius ajuntaments de Passanant i Forès. GERRSA va poder començar a construir el parc a l'octubre amb la intenció que els molins estiguessin construïts a final d'any. El de les Forques II continuava els tràmits administratius a l'Ajuntament de Passanant i a l'octubre estava pendent d'obtenir la proposta de resolució ambiental. La intenció de



Central eòlica de la serra del Tallat, prop de Belltall. Foto: Àlex Tarroja

GERRSA era tenir la llicència administrativa i el projecte de construcció el 2009.

A l'octubre, gràcies a les gestions del Consell Comarcal, es va fer públic que la línia d'evacuació de la central de Savallà seria soterrada amb l'objectiu de minimit-

zar-ne l'impacte visual. A Montargull, al seu torn, s'havia començat a construir la subestació elèctrica, amb la intenció que pogués entrar en funcionament la tardor del 2008.

ESR



A la Terra Alta es continua debatent el desplegament eòlic. El 2007, la tramitació dels projectes avança amb l'aprovació inicial del Pla especial urbanístic del parc eòlic de Vilalba dels Arcs, la Fatarella i Corbera d'Ebre. En relació amb les línies d'evacuació, el Departament de Treball i Indústria anuncia la sol·licitud d'autorització administrativa per la línia de la Fatarella-Almatret-Maials i el conseller d'Obres Públiques aprova definitivament el Pla especial urbanístic de la línia d'evacuació d'AERTA. Però veïns de la Fatarella, plataformes i algun partit polític continuen expressant el seu malestar pels projectes eòlics a la seva comarca.

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

La Terra Alta és una comarca situada al sud de Catalunya que no ha experimentat severes transformacions ni industrials ni de creixement urbà. La seva poca població (prop de 13.000 habitants l'any 2007) viu essencialment de l'agricultura, tot i que darrerament ha començat a explotar algun dels seus recursos turístics com el tram de la Via Verda de l'antiga línia minera de la Val de Zafan o els itineraris relacionats amb la Batalla de l'Ebre.

D'ençà que l'energia eòlica s'ha d'implantar a Catalunya, la Terra Alta apareix com a comarca preferent. La presència del vent necessari per a produir electricitat va quedar referendada pel Mapa de recursos eòlics de l'any 2004, aprovat pel Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i l'Institut Català d'Energia (ICAEN) i per les sol·licituds de diferents empreses per a construir parcs eòlics al Departament de Treball i Indústria.

L'any 2005 es va presentar públicament la societat per a l'Aprofitament de les Energies Renovables de la Terra Alta (AERTA), grup d'empreses que tenia per a objectiu

impulsar 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 2006, vuit estacions ja tenien autorització administrativa mentre que quedaven pendents la d'Horta de Sant Joan i la de Ribarroja i ja estava en funcionament el parc eòlic de les Comes, a Vilalba dels Arcs, amb una potència real de 3MW.

La construcció dels parcs eòlics ha d'anar acompanyada de la seva línia d'evacuació, que ha de transportar l'energia produïda fins a les estacions hidroelèctriques des d'on es distribuirà per la xarxa. En el cas de la Terra Alta, AERTA va començar el tràmit del Pla especial urbanístic de la línia d'evacuació davant la Comissió Territorial d'Urbanisme de les Terres de l'Ebre (CTUTE), que el va aprovar inicialment el setembre del 2006. El projecte preveia que la línia tindria 120 torres d'alta tensió, amb una subestació a la Fatarella per on s'evacuaria el 50% de la potència energètica fins a l'estació hidroelèctrica de Ribarroja. Una segona línia sortiria des de la Fatarella i portaria una altra part de la

producció energètica cap a Maials (el Segrià), on hi havia una altra estació hidroelèctrica.

Aquest desplegament eòlic no tenia el consens de la població comarcal, part de la qual estava agrupada o donava suport a les accions de protesta que organitzava la Plataforma en Defensa de la Terra Alta

Parcs eòlics i línia d'evacuació el 2007

El Pla especial urbanístic del parc eòlic dels termes municipals de Vilalba dels Arcs, la Fatarella i Corbera d'Ebre, un dels vuit que ja tenia autorització administrativa, va ser aprovat inicialment per la CTUTE el març del 2007. Aquesta central eòlica ocuparà 158 ha, tindrà 64 aerogeneradors de 80 metres d'alçada, produirà 150 MW i la promourà COPCISA, constructora terrassenca, que hi invertirà uns 90 MEUR. Després de l'aprovació inicial d'Urbanisme, el projecte va quedar a l'espera del document de referència que havia de redactar el DMAH i que havia de definir les pautes de protecció ambiental per a la promotora així com el procés de participació ciutadana. El 8 de novembre del 2007 (*Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*, núm. 5004) es va iniciar el procés d'informació pública d'aquest pla, procés que permetria presentar al·legacions al projecte al llarg dels 45 dies següents.

En relació amb la línia d'alta tensió, cal dir que el gener del 2007, els promotors de la línia d'evacuació des de la Fatarella cap Almatret i Maials van sol·licitar l'autorització administrativa del projecte als serveis territorials del Departament de Treball i Indústria de Lleida. Aquesta línia d'evacuació estava promoguda per l'empresa Aprofitament d'Energies Renovables de l'Ebre (AERE). El pressupost d'aquesta obra rondava els 1,35 MEUR i la línia tindria una longitud de prop de 9 km, 23 torres de suport i 10 aïlladors. Al llarg del procés d'informació pública es van rela-



Detall del parc eòlic de les Comes vist des de Vilalba dels Arcs. Foto: Àlex Tarroja



Parc eòlic de les Comes i torre d'evacuació a Vilalba dels Arcs. Foto: Àlex Tarroja

cionar també els béns i drets afectats per aquesta instal·lació als particulars i als ajuntaments implicats en el seu traçat.

El 14 de maig de 2007, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal i Farreras (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) va aprovar el Pla especial urbanístic de la línia d'evacuació elèctrica produïda pels parcs eòlics de la Terra Alta promoguda per AERTA. Aquesta línia afectarà els termes municipals d'Horta de Sant Joan, Caseres, Batea, Gandesa, Corbera d'Ebre, Vilalba dels Arcs, la Fatarella i Ribarroja.

Aquest projecte havia estat objecte de diversos recursos. El gener del 2007, la Plataforma en Defensa de la Terra Alta va fer públic que, com que s'havia desestimat el recurs d'alçada que havien presentat a final del 2006, ara presentarien un recurs contenciós-administratiu al Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC). Aquest recurs va ser admès a tràmit el mes de març

del 2007 i es fonamentava en el fet que, a parer seu, AERTA ignorava que el traçat de la línia passava per espais inclosos a la *XARXA NATURA 2000* [2006:199], protegits per la presència especial d'espècies de fauna, com l'àliga cuabarrada. El recurs també al·legava que el projecte no seguia els requisits demanats per l'Avaluació d'impacte ambiental, ja que hi havia zones per on hauria de passar la línia on encara no s'havia fet la prospecció de la fauna afectada.

A l'octubre, AERTA va notificar l'imminent inici de les obres de la subestació de la Fatarella. Aquesta subestació ocuparà una superfície de 5.100 m² i tindrà un pressupost de 3,7 MEUR i a través d'ella s'evacuarà l'energia elèctrica dels parcs eòlics promoguts per les empreses del grup cap a Ribarroja i Maials.

La Fatarella focalitza les protestes contra la línia d'evacuació

L'agost del 2007 l'Ajuntament de la Fatarella era un dels pocs ajuntaments que enca-

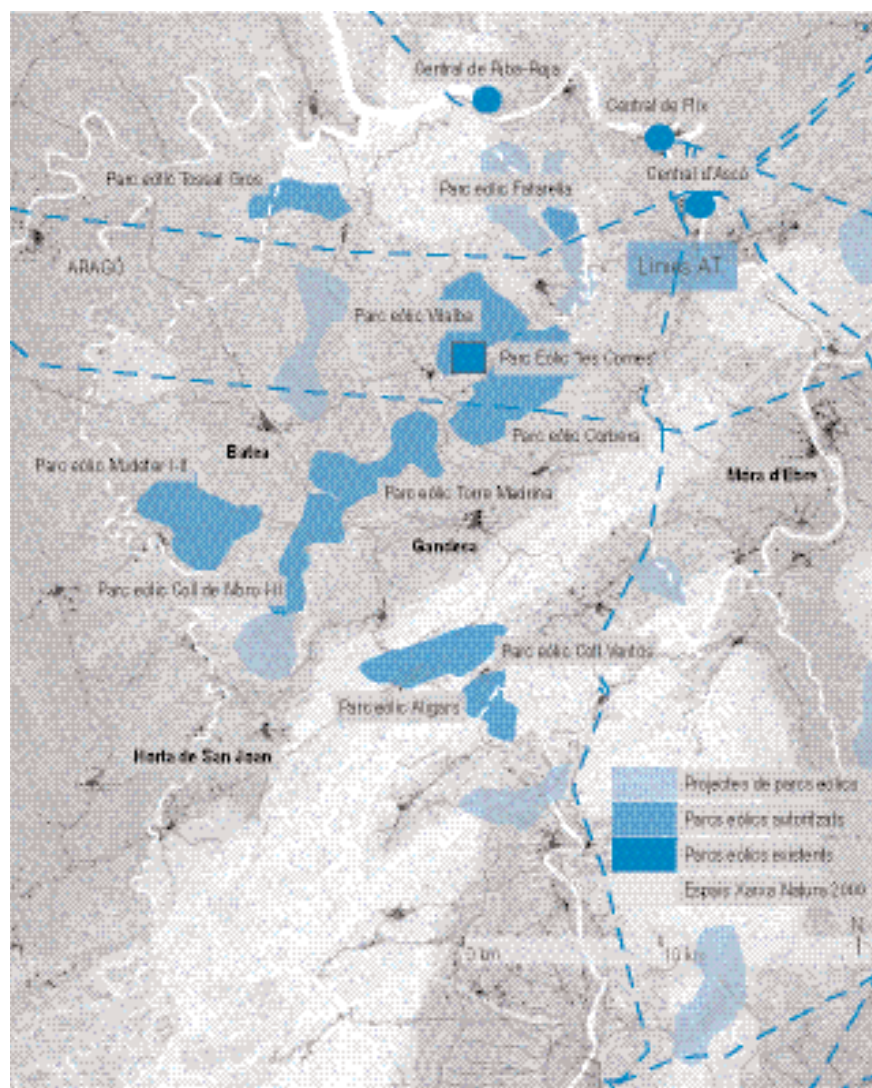
ra no havia concedit la llicència d'obres a AERTA per tal que pogués començar la construcció de la línia d'evacuació. L'alcaldeessa Carme Pelejà, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), va informar que no hi havia cap motiu per negar aquesta llicència, ja que aquesta obra estava declarada d'utilitat pública. A l'octubre els tres regidors del grup municipal de Convivència i Progrés-Unió per la Terra Alta (CIP-UPTA), fins llavors socis d'ERC, van presentar la dimissió de les regidories que ocupaven perquè a parer seu, l'equip d'ERC no havia informat correctament sobre la implantació de la línia d'evacuació. Aquesta dimissió va facilitar l'entrada a l'equip de govern municipal del grup de Convergència i Unió (CiU).

Per altra banda, hi havia un grup de propietaris fatarellencs que havien acceptat els imports que els havia assignat AERTA per les terres afectades pel traçat de la línia, mentre que uns altres no. Tot i que aquest grup estava a l'espera que el jurat d'expropiacions fixés el preu de venda dels terrenys, això no impediria que AERTA pogués entrar a les finques i comencés les obres. Part d'aquest grup d'afectats es va associar a una nova plataforma, Associació en Defensa de la Terra i el Vent de Tots, contrària a la concentració de parcs eòlics a la Fatarella.

Al novembre, tres veïns de la Fatarella que allora eren membres d'aquesta nova associació van presentar un recurs de reposició contra la concessió de llicències urbanístiques per a la construcció de la línia d'evacuació i del parc eòlic al municipi. Els advocats que van redactar el recurs es basaven en el fet que les llicències no es podien concedir per a un parc eòlic el pla especial del qual encara no estava aprovat definitivament, alhora que qüestionaven la línia perquè encara no estava definida la



Tota la serra entre Vilalba dels Arcs i la Fatarella estaria ocupada per parcs eòlics. Foto: Àlex Tarroja



potència de generació dels parcs eòlics a més de semblar-los prematura la concessió d'una llicència d'obres per a una subestació elèctrica a la qual no hi arribarà electricitat de manera immediata.

Aquestes accions van anar acompanyades d'una convocatòria de concentració al municipi el mateix mes de novembre, que bàsicament volia denunciar allò que els convocants, és a dir, l'Associació en Defensa de la Terra i el Vent de Tots, entenien com una "massificació" de centrals eòliques a la comarca i al municipi. Tot i haver signat un acord en contra de la massificació eòlica,

ERC, partit que governava a la Fatarella, no hi va assistir.

Manifestos contra la concentració de parcs eòlics

Al llarg de l'any, els opositors a la concentració de parcs eòlics van elaborar diferents manifestos on van expressar les seves opinions. El març del 2007, la Plataforma en Defensa de la Terra Alta va anunciar que estava preparant una moció que pensava presentar a tots els ajuntaments de la comarca per a denunciar la situació i lamentar que, a parer seu, no existís un debat comarcal sobre el desplegament eòlic que permetés

estudiar en profunditat alternatives a aquesta proposta. L'objectiu de la Plataforma era que els plens municipals debatessin els punts que ells defensaven i que es posicionessin.

El novembre del 2007, ERC va signar un acord per a aturar la massificació eòlica de la comarca a més de demanar que no s'autoritzi ni es donés suport a noves implantacions als municipis en què governa aquest partit. El projecte d'ERC era que aquest acord es debatés en una moció al Consell Comarcal de la Terra Alta i també als ajuntaments on tenia presència política, és a dir, a la Fatarella, Corbera d'Ebre, Gandesa i Bot. Aquest acord es va signar pocs dies abans de la concentració que es preveia a la Fatarella, a la qual no hi va assistir ERC.

Pocs dies després, la Plataforma va emetre un comunicat on analitzava i valorava els set punts de l'acord d'ERC, i va encoratjar aquest partit polític a treballar per aconseguir: la reversibilitat de les centrals eòliques en tràmit, el respecte als escenaris de la Batalla de l'Ebre, l'ampliació del Parc Natural dels Ports així com una implantació eòlica racional. També els va demanar que aquest acord de partit es convertís en un acord comarcal, tal com succeïa al PRIORAT [2006:40], en què s'impliquessin, a més de la resta de partits polítics, les associacions i entitats de la societat civil terraltenca.

L'any 2008 es preveia la continuació de les tramitacions administratives dels diferents projectes eòlics, l'inici de les obres dels projectes autoritzats i la continuació de les accions populars per a aconseguir un pacte per un desplegament eòlic racional des del punt de vista de les plataformes.

ESR

Més informació

lamarfanta.blogspot.com
perso.wanadoo.es/terralta/articulos.htm
www.gepec.org
www.plataformaterralta.com

39 CENTRALS EÒLIQUES DE L'ALT EMPORDÀ



Diversos ajuntaments i entitats de l'Alt Empordà mantenen l'oposició a tres centrals eòliques que ja disposen d'autorització administrativa i que se situarien a la Jonquera, Portbou i Colera. L'Ajuntament de la Jonquera aprova inicialment un pla especial urbanístic per limitar els parcs eòlics en un sol sector del municipi, al costat d'un polígon industrial, per evitar la instal·lació d'aquestes infraestructures a les carenes. Durant el 2007 s'autoritzen dos nous parcs eòlics que s'afegeixen als quatre que ja estaven autoritzats, mentre la Generalitat elabora un mapa eòlic de l'Empordà que serviria per a delimitar les àrees més idònies per a la seva implantació.

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



Per causa del fort vent que s'hi registra, l'Alt Empordà fou la comarca pionera en la implantació de l'energia eòlica a l'Estat espanyol, amb la instal·lació d'una central a Garriguella el 1984, per bé que a partir de 1992 va quedar fora de servei. El 1990 va entrar en funcionament una nova central eòlica a Roses, amb sis molins i una potència instal·lada de 0,59 MW. Després de la presentació del mapa eòlic de Catalunya que el 2002 va fer el Govern de la Generalitat, van aparèixer projectes de parcs eòlics en diversos municipis de la comarca. A final de 2006 quatre d'aquests nous havien rebut autorització administrativa, si bé no se n'havia iniciat cap: el parc Tramuntana situat a Portbou (disset aerogeneradors i 21,25 MW), el parc Banyes de la Mercè de Capmany (tres aerogeneradors i 4,60 MW), el parc Molinars de Colera (tretze aerogeneradors i 26 MW) i el parc eòlic de la Jonquera (disset aerogeneradors i 49,50 MW). La presentació d'aquests projectes va generar divisió d'opinió entre els alcaldes i l'oposició per part de diversos col·lectius, entre els quals Salvem l'Empordà, que alertaven dels impactes ambientals i paisatgístics que podien ocasionar.

Reclamen la paralització del parc Tramuntana

El gener de 2007 la Plataforma Cívica Antimolins de Portbou va iniciar una campanya contra el parc eòlic Tramuntana, que havia estat autoritzat per la Generalitat el 2002. Així l'entitat va emetre un informe jurídic al Ministeri d'Afers Estrangers en el qual reclamava aturar el parc, va presentar un recurs d'alçada al Departament de Treball contra l'autorització administrativa i va informar sobre el projecte a diversos ministeris del Govern francès i a ajuntaments de la Catalunya Nord. La plataforma considerava que la central eòlica posava en perill la candidatura del vessant mediterrani dels Pirineus (a l'Alt Empordà i al Rosselló) a ser considerada patrimoni comú de la humanitat, informava que no tenia en compte la XAR-

XA NATURA 2000 [2006:199] i denunciava que tenia defectes de tramitació.

A final del mateix mes l'alcalde del municipi veí de Cervera de la Merenda (el Rosselló), Jean Claude Portella, va manifestar la seva oposició al projecte en considerar que tindria un impacte paisatgístic important. Portella recordava que el parc se situaria just al costat de la frontera i que part dels molins serien visibles des del nucli urbà de Cervera.

Pel que fa a l'Ajuntament de Portbou, l'equip de govern, format per Convergència i Unió (CiU), es mostrava favorable al parc eòlic Tramuntana pels beneficis econòmics que comportaria per al municipi. En canvi els dos grups de l'oposició —el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC)— s'hi oposaven en considerar que malmetria un "espai d'un gran valor ecològic i humà".

L'Ajuntament de la Jonquera vol regular els parcs eòlics

A final de març l'Ajuntament de la Jonquera va aprovar inicialment, per unanimitat, un pla especial urbanístic per regular la construcció de parcs eòlics dins el terme municipal. El pla només permetia ubicar els parcs al sector de mas Morató i Cumanera, a l'entrada sud del municipi, descartant-ne així la instal·lació en carenes. Segons l'alcalde de la Jonquera i president del Consell Comarcal de l'Alt Empordà, Jordi Cabezas (CiU), aquesta zona "ja està degradada perquè hi ha molt a prop els polígons industrials i la zona comercial". Mentre no s'aprovés de manera definitiva el pla especial, l'Ajuntament havia aplicat, des del maig de 2006, una moratòria a la instal·lació de qualsevol parc dins el terme municipal.

En cas que la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) aprovés definitivament el pla es rebutjarien els diversos projectes de centrals eòliques que s'ha-

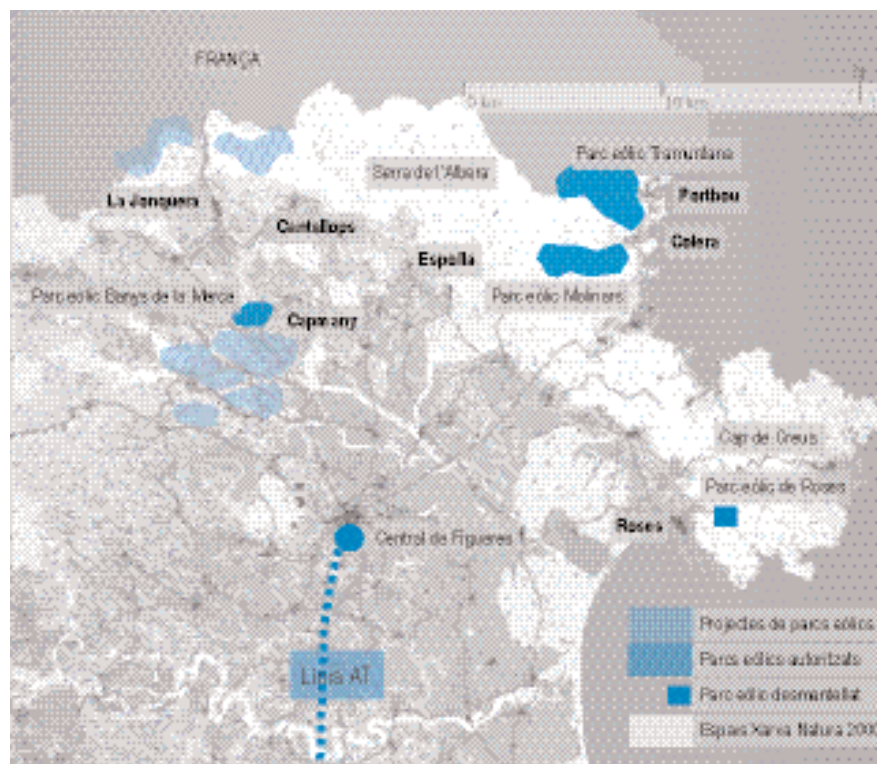
vien presentat al municipi. No quedava clar, però, si aquesta situació també afectaria el parc eòlic de la Jonquera —17 aerogeneradors i 21,25 MW—, ja que, malgrat que també se situava fora de l'àrea delimitada i tenia el rebuig de l'Ajuntament, ja havia estat autoritzat per la Generalitat. Pel gerent de l'Institut Català de l'Energia, Ferran Relea, l'empresa havia iniciat els tràmits abans de l'aprovació de la moratòria i per tant difícilment li seria aplicable el pla. Per contra, l'alcalde de la Jonquera, Jordi Cabezas, recordava que encara no havien sol·licitat el permís d'obres a l'Ajuntament. Uns mesos més tard la promotora del parc, Windmaster Spain S.L., va interposar un recurs contenciós administratiu contra el pla especial.

El mes de juliol Salvem l'Empordà i l'Associació Respectem l'Albera (ARA) van interposar també un recurs contenciós administratiu, en aquest cas contra l'aprovació definitiva del parc eòlic de la Jonquera, publicada al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) el juny de 2006. Les dues entitats argumentaven que el parc eòlic, que se situaria a la serra del Portell, s'ubicava en una ruta migratòria d'ocells i tindria un fort impacte territorial, i recordaven també que l'Ajuntament de la Jonquera estava tramitant una planificació per a regular la implantació de l'energia eòlica al seu municipi.

Front comú de tres ajuntaments contra dos parcs

Les eleccions municipals del mes de maig van portar canvis importants a l'Ajuntament de Portbou. CiU, malgrat que continuava sent la força més votada, perdia la majoria absoluta i l'alcaldia anava a parar a mans d'Antoni Vega (PSC), amb el suport d'ERC. El nou alcalde es va manifestar contrari al parc eòlic Tramuntana i va enunciar que estudiaria jurídicament la possibilitat de no atorgar la llicència, si bé reconeixia que seria complicat atès que ja disposava d'autorització per part de la Generalitat.





El 24 d'agost els alcaldes dels ajuntaments de Portbou, Colera, Llançà i Port de la Selva van signar un manifest de rebuig contra dos centrals eòliques ja autoritzades, el parc Tramuntana de Portbou i al parc Molinars de Colera. Els batlles advertien que no s'oposaven a l'energia eòlica sinó a aquests projectes en concret que, en la seva opinió, afectarien negativament el paisatge i, de retruc, el turisme.

També durant el mes d'agost es van desballestar els sis aerogeneradors de la central eòlica de Roses, propietat de la companyia elèctrica Endesa. Un cop retirats, els molins van passar a ser utilitzats per a la divulgació i pedagogia de l'energia eòlica, i es van anar repartint entre museus i escoles gràcies a un conveni signat entre Endesa i l'Associació Eòlica de Catalunya (Eolicat),

que agrupa les empreses del sector. Construït el 1990, el parc eòlic de Roses havia quedat completament obsolet, ja que cada aerogenerador produïa 0,10 MW, un volum molt allunyat dels 3 MW que pot produir-ne un de nova generació. Tot i que Endesa havia proposat a la Generalitat renovar les instal·lacions amb nous aerogeneradors, aquesta opció no va prosperar ja que el Pla especial de protecció del medi natural i el paisatge del PARC NATURAL DEL CAP DE CREUS [2004:125], aprovat el juny de 2006, no admetia aquest tipus d'ús.

Dos nous parcs eòlics

Durant la primera meitat de 2007 es van aprovar dos nous projectes de centrals eòliques, ambdues al municipi de Capmany: el parc Serra de l'Hoste (tres aerogeneradors, 5 MW) i el parc Serra Comunera (tres aeroge-

neradors, 5 MW). D'aquesta manera a final d'any ja eren sis els parcs eòlics autoritzats, que sumarien un total de 111,35 MW. No obstant això, només tres –els projectats a Capmany– tenien el recolzament de l'Ajuntament, fet que podria dificultar l'obtenció de la llicència urbanística necessària per a acabar els tràmits administratius.

Una vintena més de projectes –alguns dels quals al nord del Baix Empordà– estaven en tràmits administratius, la major part dels quals, amés, tenien el rebuig dels ajuntaments. Únicament els ajuntaments d'Espolla i Biure acceptaven els parcs eòlics projectats, mentre que a Sant Climent Sescebes i Vilopriu es mostraven disposats a estudiar-los.

Mentrestant els departaments de Medi Ambient i Habitatge, Indústria i Política Territorial treballaven en l'elaboració d'un mapa eòlic de l'Empordà que delimités les zones més idònies per a la implantació de centrals eòliques, i confiaven en llestir-lo el 2008. El delegat de Medi Ambient a Girona, Emili Santos, considerava que s'havien de cercar llocs energèticament eficients, que aprofitessin les infraestructures energètiques existents i que respectessin el paisatge i la biodiversitat. El principal debat se centrava en la possibilitat d'ubicar els parcs eòlics a les carenes o no. Per a Salvem l'Empordà i per a diversos alcaldes el fort impacte territorial que ocasionaven no compensava el major marge de beneficis i recordaven que a molts països els parcs eòlics s'instal·laven al voltant de les autopistes. En canvi, Eolicat assegurava que a les carenes la producció era tres vegades superior i l'impacte ambiental variava poc.

MJP

Més informació

www.iaeden.cat

40 CENTRALS NUCLEARS D'ASCÓ I DE VANDELLÒS



Les tres centrals nuclears catalanes realitzen parades per a carregar combustible. Durant aquest any, Ascó 1 és la central que funciona millor i Ascó 2 la que registra més incidents. Vandellòs 2 aprofita la recàrrega de combustible del mes de maig per començar les obres de construcció dels nous sistemes de refrigeració. L'Associació Nuclear Ascó-Vandellòs comença els tràmits per a ampliar les llicències de funcionament de les centrals fins al 2021, cosa que provoca les queixes dels grups ecologistes. El Govern espanyol no es pronuncia en relació amb el pla de tancament de les centrals anunciat pel president José Luís Rodríguez Zapatero l'any 2006.

Antecedents | 2005:34; 2006:41



L'ús civil de l'energia nuclear a Catalunya va començar l'any 1974 amb la posada en marxa de la central Vandellòs 1 (Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, Baix Camp). La resta de centrals del país, és a dir, Ascó 1, Ascó 2 (Ascó, Ribera d'Ebre) i Vandellòs 2 (Vandellòs i l' de l'Infant, Baix Camp), van entrar en funcionament durant la segona meitat dels vuitanta.

L'Associació Nuclear Ascó-Vandellòs (ANAV), una agrupació d'empreses formada pel Grupo Endesa i Iberdrola, és l'encarregada de l'explotació de les centrals. Segons aquesta entitat, els reactors existents produeixen anualment més de 24 mil milions de kWh d'electricitat, aproximadament el 75% de l'energia elèctrica generada a Catalunya.

El 25 d'agost de 2004 es va trencar el coll de boca d'una canonada del sistema terciari de refrigeració de Vandellòs 2. Aquest incident, qualificat amb el nivell 2 segons l'escala internacional de successos nuclears (INES),¹ va ser el més greu ocorregut a Catalunya des del tancament de Vandellòs 1 i va evidenciar la necessitat de renovar el sistema de refrigeració de la central, afectat per la corrosió produïda per la utilització d'aigua de mar.



Al marge d'aquesta última, però, la resta d'incidències registrades a les centrals catalanes han estat sempre menors, tot i ser nombroses, i, segons el Consell de Seguretat Nuclear (CSN), cap no ha comportat mai riscos per als treballadors, la població o el medi. Malgrat tot, les centrals catalanes continuaven essent les més problemàtiques de l'Estat, cosa que els ecologistes, amb Greenpeace i Ecologistes en Acció de Catalunya (EeAC) al capdavant, atribueixen a l'envelliment de les instal·lacions. Aquestes entitats demanaven als governs espanyol i català un calendari per al tancament de les centrals i també ho feia Iniciativa per Catalunya-els Verds (ICV).

A principi de juny de 2006, el president del Govern espanyol, José Luís Rodríguez Za-

patero, es va comprometre a complir la promesa electoral del Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE) de dur a terme una progressiva reducció del paper de l'energia nuclear, mentre que els cercles empresarials es pronunciaven repetidament a favor del relançament d'aquesta energia.

Ascó 1, la més fiable; Ascó 2, la més problemàtica

A final d'agost de 2007, es va haver d'aturar Ascó 1 per la impossibilitat de reparar una avaria al circuit d'oli que, de feia uns dies, havia obligat a reduir a la meitat la potència del reactor. Davant d'aquesta aturada, el portaveu de l'ANAV, Eugeni Vives, va destacar que Ascó 1 havia romàs connectada a la xarxa 476 dies sense interrupció, des que el 10 de maig de 2006 havia sortit de la recàrrega, cosa que, segons Vives, demostrava la fiabilitat de la central.

A final d'octubre Ascó 1 es va aturar de manera programada per dur-hi a terme la recàrrega d'un terç del combustible. Aquesta operació, que té lloc cada divuit mesos, va durar fins a la primeria de desembre, moment en el qual la central es va tornar a connectar a la xarxa elèctrica.

Per la seva banda, Ascó 2 va restar aturada tot el mes d'abril per una recàrrega de combustible que va comportar la substitució de seixanta-vuit de les cent cinquanta-set peces d'urani del reactor. Malgrat que durant l'aturada es va aprofitar per a dur a terme totes les operacions de manteniment i millores tècniques programades, pocs dies després de tornar a funcionar, la central es va haver d'aturar novament per causa d'una errada en el funcionament del sistema de control electrònic: de manera accidental, aquest sistema va produir el tancament d'una vàlvula de regulació del pas de l'aigua a un dels tres generadors de vapor de la central i, en no circular l'aigua, els sistemes de seguretat van aturar el reactor.

La central es va tornar a posar en marxa al cap de poques hores, però l'incident es va

repetir fins a dues vegades més els dies següents i, de nou, a final de mes d'abril. Per aquest motiu, el CSN va instar la direcció de la central a elaborar un estudi en profunditat per a determinar l'origen exacte de l'avaria. Paral·lelament, el CSN hi va realitzar inspeccions durant el mes de maig i va detectar que eren dues les vàlvules que no funcionaven correctament. Per això va decidir qualificar com a incident de nivell 1 la darrera de les aturades, no pas pel risc –que va ser nul en tots els casos– sinó per la reiteració de les incidències i pel fet que fos una inspecció del CSN i no pas la planta mateixa qui detectés l'origen de la darrera avaria.

Un cop detectada i arreglada l'avaria, la central va continuar funcionant sense incidències fins a mitjan octubre, quan es va haver de tornar a aturar, aquest cop, segons l'ANAV, per una pèrdua de pressió del circuit d'aire comprimit a la zona de bombeig d'aigua del riu cap a la central. Tanmateix, en aquesta ocasió la planta només va aturar la seva activitat durant poc més de vint-i-quatre hores.

Al cap de l'any, Ascó 2 va ser la central que va registrar un major nombre de successos notificables, amb un total de divuit, per davant de Vandellòs (quinze) i Ascó 1 (set).²

Millores al sistema de refrigeració de Vandellòs 2

A mitjan abril, Vandellòs 2 es va haver d'aturar durant un dia a causa d'un escalfament detectat en la connexió d'un dels interruptors que connecta la central amb la xarxa elèctrica. Uns quants dies més tard, a començament de maig, la central va iniciar un període de recàrrega de combustible que es va allargar fins al 10 de setembre perquè es va aprofitar per a instal·lar un nou sistema de refrigeració per als generadors dièsel de la central. També es van començar a preparar les instal·lacions per a la construcció dels dos nous sistemes de refrigeració addicionals per a casos d'emergència.³ Segons va explicar el director de la central, César Can-



Centrals nuclears i torre de refrigeració d'Ascó. Foto: Àlex Tarroja

dás, l'objectiu era disposar de dos sistemes de refrigeració totalment independents del circuit marí i que, en cas d'emergència, permetessin a la central refrigerar-se durant un mes de manera autònoma.

A començament de desembre, durant unes proves de control d'aturada, es va produir una caiguda imprevista d'algunes de les barres de control del reactor, cosa que va obligar a aturar la central. Aquesta incidència va comportar l'activació, per primera vegada en la història de Vandellòs 2, de l'estat de prealerta, que es va mantenir durant 45 minuts. Tanmateix, el CSN va qualificar l'incident de nivell 0, ja que va considerar que no hi havia hagut risc real per a la població ni per als treballadors. A final de mes, el CSN va dictaminar que la causa de l'incident havia estat una errada en una de les targetes electròniques d'activació del banc de parada de la central i, després de canviar la targeta, la central va tornar a entrar en funcionament.

Nuclears fins al 2021?

A principi de gener, la vicepresidenta primera del Govern espanyol, María Teresa Fernández de la Vega, va afirmar que el seu executiu no es plantejava la possibilitat d'autoritzar la construcció de nous reactors i va reiterar que mantenia el compromís de reduir progressivament el pes de l'energia nuclear en el conjunt de centrals de producció d'electricitat.

Tanmateix, al llarg de l'any es van produir diverses manifestacions de l'empresariat català a favor de l'energia nuclear. En aquest sentit es van posicionar tant la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB) com la de Girona (CCG), que van organitzar jornades per a tractar el paper de l'energia nuclear a Catalunya.

D'altra banda, a final de novembre va tenir lloc a Salamanca la trobada organitzada pel CSN per donar a conèixer els resultats anuals de les centrals de l'Estat espanyol. En el marc d'aquesta trobada, Enrique Bordiu, director general de l'ANAV, va defensar que el creixement de la demanda obligava a posar en marxa sis o set reactors nuclears nous a l'Estat espanyol fins al 2030, amb un total de 10.000 MW de potència. L'encariment del preu del petroli, l'obligació de reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle i la seguretat del subministrament i l'estabilitat del preu del combustible eren, segons Bordiu, els principals arguments a favor de la nuclear. L'ANAV estimava que el període entre la petició de la llicència i l'entrada en funcionament de les centrals nuclears era de nou anys, per la qual cosa urgia el govern a iniciar-ne els estudis previs pertinents.

A les mateixes jornades, l'ANAV va anunciar que havia iniciat els tràmits per a renovar els permisos d'explotació de les seves centrals, que vencien el 2010 en el cas de Vandellòs 2 i el 2011 en el cas d'Ascó 1 i Ascó 2. L'Associació confiava obtenir el vistiplau del CSN

perquè els tres reactors continuessin funcionant fins al 2021. També va informar que la inversió a les seves instal·lacions havia incrementat els darrers anys i que el 2008 s'arribaria fins als 54,5 MEUR per als dos reactors d'Ascó i a 51,4 a Vandellòs.

Els ecologistes, en contra de perllongar el seu funcionament

Per la seva banda, a mitjan octubre i coincidint amb la celebració del divuitè aniversari de l'accident de Vandellòs 1 que en va motivar el tancament, membres d'EeAC van lamentar que les forces amb representació parlamentària continuessin sense crear una comissió d'investigació de l'impacte ambiental, social i econòmic de les centrals catalanes. Tanmateix, el portaveu de l'entitat, Eloi Nolla, va fer públic que ICV s'havia ofert per a mirar de fixar una compareixença al Parlament de Catalunya que permetés exposar els seus arguments tant als ecologistes com als responsables de les centrals.

A final de novembre, davant l'anunci de la voluntat de l'ANAV de perllongar la vida de les seves centrals, EeAC va manifestar el seu rebuig tant a la construcció de noves centrals, com a la renovació de les llicències de les existents, i va assenyalar que la manca d'inversions era conseqüència del descredit d'aquest sector. Així mateix, l'entitat ecologista va recordar que les reserves d'urani no són il·limitades i que els costos de l'energia nuclear havien d'incloure tant les despeses de gestió dels residus, com els costos per a la salut i la seguretat dels treballadors i de les poblacions properes a les instal·lacions.

Per al 2008, s'esperava la continuació de les obres a Vandellòs 2 i, segons l'ANAV, el final de les obres s'avançaria al calendari previst ja que es preveia que es completarien abans de la recàrrega de combustible següent, programada per al gener de 2009.

MSM-X3EA

Més informació

www.anav.es
www.csn.es
www.100x100renovables.net

1. 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. Per exemple, l'accident de Vandellòs 1 que va motivar el tancament d'aquesta central va rebre una qualificació de nivell 3 en aquesta escala.

2. Com a referència, les centrals d'Almaraz, Garoña i, sumaven un total de catorze incidències, i la de Cofrents, deu.

3. Un dels nous sistemes funcionaria amb aigua dolça i l'altre amb aire, la qual cosa requeria la construcció d'una bassa d'aigua dolça 30.000 m³ i de dues xemeneies de refrigeració.

41 CENTRE PENITENCIARI MAS ENRIC (EL CATLLAR)



L'increment de la població reclusa impulsa el govern de la Generalitat a redactar el Pla director d'equipaments penitenciaris 2004-2010. Aquest preveu, entre altres coses, construir un centre penitenciari a la població del Catllar, en substitució de la presó de la ciutat de Tarragona, massificada i obsoleta. El nou centre, amb capacitat per a 500-750 reclusos, s'ubica als terrenys de Mas Enric, al sud-oest del terme municipal. Salvades les reticències inicials, els polítics locals confien en el benefici i les mesures compensatòries que aportarà l'equipament al municipi.



El centre penitenciari Mas Enric del Catllar és un dels nous complexos previstos pel PLA DIRECTOR D'EQUIPAMENTS PENITENCIARIS 2004-2010 [2005:123], que respon a la peremptorietat de substituir la presó de la ciutat de Tarragona, de l'any 1951, excessivament massificada, per una instal·lació moderna i amb més capacitat per a interns. El sostingut creixement de la població reclusa dels darrers anys empenyia no tan sols a augmentar el nombre de places disponibles sinó també a millorar i modernitzar les infraestructures penitenciaris per poder dur a terme la finalitat del centre amb eficàcia.

El Catllar, municipi de la comarca del Tarragonès, limita al sud amb el terme municipal de Tarragona. La població, de 3.751 habitants (2007), amb una economia eminentment agrícola, ha vist com s'incrementava el nombre d'urbanitzacions (fins a arribar a 28), cosa que ha donat pas a la dispersió de la població i a l'increment de segones residències.

El projecte de centre penitenciari

Els terrenys destinats a la construcció del centre penitenciari estan ubicats a la finca Mas Enric, al sud-oest del terme municipal, a prop de l'autopista AP-7, on hi havia un campament militar abandonat. Des de final dels anys noranta, els terrenys pertanyien a una immobiliària. Es tracta de 70 ha, de les quals 37 les ha d'ocupar la presó, 28 són per a la franja de protecció i 4 per als accessos al complex. Es preveu que disposi d'edificis externs, on s'ubicaran el control d'accessos, la direcció del complex, els serveis als treballadors i aparcaments; edificis intermedis, en els quals es durà a terme les relacions entre els presos i l'exterior: ingressos, trasllats i visites; edificis interns, on hi haurà els mòduls residencials de règim tancat, atenció especialitzada, mòduls de sancionats, serveis mèdics, activitats esportives i altres. Es preveu envoltar els edificis interns per un mur de 6 m d'alçada. Per tal

de reduir l'impacte paisatgístic s'aprofitarà l'orografia del terreny de manera que el mur extern de la presó no sigui perceptible. Pel que fa als edificis intermedis i exteriors, tindran una alçada màxima de tres plantes, i la planta superior quedarà lleugerament per sota de la cota del terreny.

Segons el Pla director d'equipaments penitenciaris, el complex de Mas Enric complirà amb la funció de centre per a preventius, dones i joves i també servirà per al compliment de penes. Estarà dotat de 500 cel·les, amb una capacitat per a 500 o 750 interns, atesos per uns 375 treballadors, i es preveu atribuir a l'obra una inversió aproximada de 72 MEUR. El projecte guanyador és de l'Estudi P/S/P Arquitectura SCP i Roger Páez Blanch, escollit entre una trentena de propostes.

Reaccions i compensacions

L'any 2000, el govern de CIU, a través de la consellera Núria de Gispert, ja havia fet públic que s'estudiava la possibilitat d'ubicar un centre penitenciari a la població. La comunicació definitiva que es va fer l'abril del 2005 a l'Ajuntament del Catllar, segons la qual el municipi havia estat designat com a destinació d'un centre d'internament, va provocar el rebuig de les forces polítiques i de la població (veïns de les urbanitzacions van crear la plataforma cívica "No a la presó"). Consideraven que es volia situar el complex massa a prop de nuclis habitats, amb la qual cosa es condicionaven les perspectives de creixement del municipi i s'al·legava que tot plegat afectaria el valor paisatgístic de l'indret. El ple de l'Ajuntament del 7 de juny de 2005 va manifestar, per unanimitat, el rebuig al projecte. El setembre de 2005, una delegació catalana integrada per alcaldes de municipis que tenien previst d'instal·lar-hi presons (el Catllar, Figueres, Sant Joan de Vilatorrada, Sant Llorenç d'Hortons, Tàrraga) i representants del Departament de Justícia de la Generalitat van visitar la presó de la ciutat alemanya de Shende,

model europeu en matèria de centres penitenciaris, amb la finalitat d'intercanviar impressions i experiències.

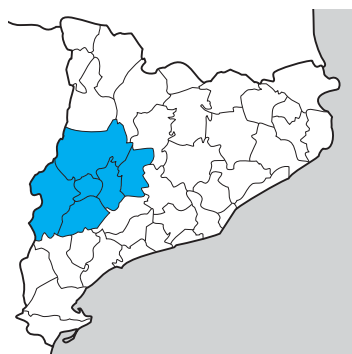
Superades les reticències inicials, la majoria de forces polítiques del municipi valoraven, el maig de 2007, els beneficis que comporta l'assumpció d'un complex d'aquestes característiques per a una població, tant pel que fa a beneficis fiscals, dinamització econòmica del municipi, creació de llocs de treball, com a millores en la seguretat. El consistori preveu millorar, com a contrapartida, la xarxa de sanejament i els accessos a les urbanitzacions. El febrer del 2007, l'entitat ecologista GEPEC (Grup d'Estudis i Protecció dels Ecosistemes del Camp) es lamentava de la instal·lació del centre dins la corona verda del llevant tarragoní i exigia el compliment de les compensacions promeses, per part del govern, amb la recuperació ambiental de la zona.

El 9 de febrer de 2007, el conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal, va aprovar definitivament el Pla especial urbanístic per a la construcció del centre esmentat al municipi del Catllar. El mateix mes s'aprojava el POUM, on es recull la nova figura del centre penitenciari com a equipament del municipi en sòl no urbanitzable i destinat a aquest ús. Es preveu iniciar les obres de construcció de l'equipament durant el segon semestre del 2008, amb la intenció que el centre entri en funcionament entre el 2009 i el 2010, segons l'ordre de prioritats que estableix el Pla director d'equipaments penitenciaris.

NTB

Més informació

www.elcatllar.org
www.gepec.org



Els principals agents del món empresarial, sindical, universitari i polític de les Terres de Lleida es reuneixen el 15 de desembre a Tàrraga per signar el manifest Compromís per Lleida, escenificant la unitat d'acció de la societat lleidatana en l'assoliment de més capacitat de decisió davant les administracions autonòmica, estatal i comunitària pel que fa als principals reptes de futur.

La primera pedra de tot el procés posterior de debat i reflexió sobre el present i el futur de les Terres de Lleida fou la presentació, el 29 de maig de 2004, del *Manifest de Vallbona de les Monges: per un canal Segarra-Garrigues per al segle XXI*. En el document, impulsat per una mostra diversa de la societat civil (paguesia, sindicats, món universitari, entre altres) i signat per mig miler de persones, es demanava una gestió sostenible del CANAL SEGARRA-GARRIGUES [25] i s'efectuaven propostes en aquest sentit.

De gener a abril de 2005 es van celebrar les jornades de reflexió i debat "Per un canal Segarra-Garrigues per al segle XXI", organitzades pel Manifest de Vallbona, amb la col·laboració de la Universitat de Lleida (UdL) i el patrocini de la Fundació Territori i Paisatge de Caixa Catalunya.

L'abril de 2007 tingueren lloc a Lleida les jornades "Lleida, compromís de futur", organitzades pel *Diari Segre* i la UdL, amb la col·laboració del Manifest de Vallbona i el Departament de Geografia i Sociologia de la UdL. Les jornades s'estructuraren en quatre àrees de debat: L'aigua, la gran riquesa i el gran interrogant; Els reptes i expectatives de l'agroindústria; El valor i potencial del territori com a patrimoni col·lectiu; i Dinàmiques i projectes territorials a la regió de Lleida.

Els agents econòmics i socials de les Terres de Lleida fan front comú

Uns 200 representants i 111 d'entitats del món empresarial, sindical, universitari i de diversos consistoris¹ van donar suport al manifest *Compromís per Lleida*, un document organitzat en forma de decàleg, que reclamava un gran pacte per a fer les obres pendents i fomentar els sectors econòmics lleidatans, a més d'establir les bases per a un gran pacte de progrés de les comarques lleidatanes. L'acte va tenir lloc el 15 de desembre a l'Ateneu de Tàrraga, sota l'impuls dels promotors del Manifest de Vallbona.

L'alcalde de Tàrraga, Joan Amézaga, va inaugurar l'acte i va assenyalar el document com a punt de partida per a la implicació de tots els sectors amb l'objectiu que les comarques de Lleida esdevinguessin claus en el desenvolupament de Catalunya.

L'encarregat de la lectura del manifest fou el rector de la UdL, Joan Viñas, que va destacar-ne com a punts claus la potenciació del sector agroalimentari com a base actual de l'economia lleidatana, el desenvolupament de les grans infraestructures, la millora de les comunicacions i el desplegament d'un projecte ambiciós de futur a partir de la construcció del canal Segarra-Garrigues.

El president de la Diputació de Lleida, Jaume Gilabert, i l'alcalde de Lleida, Àngel Ros, van expressar el seu total suport al document, considerant-lo com una fita històrica i una oportunitat de sumar esforços a la recerca dels objectius comuns.

El decàleg del "Compromís per Lleida"

El document s'estructurava en deu punts: el reforçament del sector agroalimentari com a base actual de l'economia de Lleida, impulsant aquelles activitats i sectors amb un valor afegit més gran; el foment i la promoció d'aquells productes i activitats que aprofitin els recursos del territori i contribueixin al manteniment dels seus valors mediambientals i patrimonials, a la fixació de la població local i a la seva projecció exterior; el desenvolupament de les funcions i competències de la UdL com a instrument al servei de la recerca en matèria agroalimentària, de l'aparició de noves iniciatives en el sector de les biotecnologies i les tecnologies de la informació i en el desenvolupament de tecnologies aplicades a l'aprofitament dels recursos locals; l'aplicació de les tecnologies d'aprofitament i gestió modernes a la gestió integrada del cycle de l'aigua; el desplegament d'un projecte ambiciós de desenvolupament dels

secans a partir de la construcció del canal Segarra-Garrigues; el desplegament i aprofitament de grans infraestructures que aportin un servei real al territori; la millora de les comunicacions al servei del conjunt del territori i el manteniment dels seus valors ambientals i patrimonials en general; el desenvolupament dels serveis i les funcions metropolitanes atenent criteris d'equilibri i compensació entre territoris; la cura i promoció del patrimoni natural i cultural, com un valor inherent de la pròpia activitat agrària i les formes de vida de Lleida; i un esforç especial d'acció territorial concertada i de projecció exterior per part de les institucions i administracions locals.

La reacció del Govern

El president Montilla va aprofitar la sessió de control al Parlament del 19 de desembre per a expressar la implicació del seu Govern amb les Terres de Lleida, fent referència al manifest *Compromís per Lleida*.

Alguns dels exemples emprats per Montilla per a ratificar aquest compromís foren el Pla d'acció per a l'alimentació i l'agricultura ecològiques, el contracte global d'explotació, la promoció de les exportacions i de la internacionalització del sector agroindustrial català, les accions engegades per a fomentar la competitivitat, la qualitat i la creació de nous productes i serveis del sector turístic, el programa d'inversions universitàries, el Pla d'infraestructures de recerca, les obres en curs en matèria de regadiu, el VIGENT PLA D'INFRASTRUCTURES DEL TRANSPORT DE CATALUNYA [2006:116] (PITC), o L'AEROPORT DE LLEIDA-ALGUAIRE [8].

Els impulsors del manifest tenien pensat organitzar unes jornades de debat i seguiment de les propostes contingudes en el document durant la primera meitat de 2008.

JRMR

1. Donaren suport al document els alcaldes dels ajuntaments de Bellpuig, Llardecans, Lleida, Sant Martí de Maldà, Tàrraga i Tornabous, a més dels presidents del Consell Comarcal del Segrià i la Diputació de Lleida.

43 CONTAMINACIÓ ACÚSTICA I OCI NOCTURN A BARCELONA



A final del 2006, l'Ajuntament de Barcelona tanca la sala de ball La Paloma a causa de les molèsties per soroll ocasionades als veïns. La direcció de la sala i l'Ajuntament acorden realitzar noves proves de sonometria, que són boicotejades pels veïns. A final d'any, La Paloma presenta el seu projecte de reforma a l'Ajuntament. D'altra banda, es modifica l'Ordenança municipal de les activitats i dels establiments de concurrència pública per a autoritzar els bars musicals a tocar música en directe i l'Ajuntament compra la sala Cibeles per fer-hi habitatge públic i equipaments.



L'estiu de l'any 2005 va entrar en vigor un protocol municipal que agilitava la clausura de locals irregulars, conegut popularment com "tancament exprés". Com a conseqüència de l'aplicació d'aquest protocol, l'Ajuntament de Barcelona va precintat 256 bars, restaurants i sales de festa durant tot l'any 2006, vint més que el 2005. Aquests tancaments temporals o permanents es basaven en diferents incompliments de la legislació: el 28% per no respectar els horaris fixats i un 23% per oferir un servei per al qual no estaven autoritzats, com ara oferir menús en locals de degustació o fer ball i discoteca en bars sense permís. Els tancaments per raó de soroll no van ser generalitzats. Pel que fa a la distribució per districtes, l'Eixample va ser el que va concentrar un major nombre de locals precintats, concretament 72, mentre que a Ciutat Vella se'n van tancar 60, 26 a Sants-Montjuïc i 25 a Gràcia.

Croada contra el soroll a Barcelona

El 20 de desembre de 2006, l'Ajuntament va emetre una ordre de cessament de negoci per a la sala de ball La Paloma, situada al carrer del Tigre del barri del Raval (districte de Ciutat Vella), a causa de la queixa que havien presentat alguns veïns pel soroll que generava la sala de nit. La direcció de La Paloma va sostenir que les proves esgrimides per l'Ajuntament eren nul·les, ja que s'havien fet de manera irregular i amb aparells de medició no homologats.

El propietari de la sala, Pau Solé, es va comprometre a cessar de manera momentània l'activitat del local en compliment de l'ordre municipal per a evitar que es precintés la sala i va emplaçar l'Ajuntament a buscar una solució. Solé va recordar els esforços tècnics i humans que la sala havia fet per ser respectuosa i cívica en la seva activitat i va advertir que el tancament del local posava en perill el futur del centenar de persones que hi treballa-

ven. Així mateix, va demanar que es tingués en compte la seva importància com a símbol internacional del patrimoni cultural i històric de la ciutat. Finalment, va agrair el suport que havien rebut per part de la societat i els mitjans durant aquells dies.

El 12 de gener de 2007, l'Ajuntament es va reunir amb la direcció de La Paloma. Les dues parts van acordar fer nous controls de soroll engegant la música a dins la sala com si estigués funcionant de manera normal, però sense públic. D'altra banda, van decidir estudiar detingudament per on passava el soroll, a fi de dissenyar un pla d'intervenció. L'Ajuntament va anunciar, també, el seu compromís de subvencionar les obres que hauria de fer la sala. Segons la direcció de La Paloma, l'execució del projecte depenia completament dels ajuts públics, ja que la sala estava protegida pel catàleg de patrimoni i la intervenció per a adequar-la a les normes sobre contaminació acústica era molt costosa.

Aquesta decisió va indignar la resta de locals d'oci nocturn que tenien una ordre de tancament, i aquests van acusar l'Ajuntament d'oferir un tracte preferent a La Paloma. Concretament, la Federació Catalana de Locals d'Oci Nocturn (Fecalon), en representació dels locals precintats per sorolls com ara El Cangrejo, Macumba, Lasermon, El Palacio de la Salsa i Soweto, va enviar una instància on reclamava per escrit a l'Ajuntament que seguís la mateixa metodologia de sonometria per a tots els locals i que creés, per a cada cas, una comissió mixta entre els propietaris i els tècnics municipals. Aquesta comissió facilitaria els passos que s'havien de seguir quan s'expedientés un bar i quan s'hagués de deixar accedir els tècnics als habitatges dels veïns per fer-hi les mesures de soroll. Segons fonts del districte de Ciutat Vella, no hi havia cap diferència de tracte envers La Paloma, i l'única particularitat era que, un cop s'haguessin acordat les obres d'in-

sonorització, aquesta podria beneficiar-se d'una subvenció pel fet de tractar-se d'un edifici amb un interior catalogat.

Polèmica pels mètodes d'anàlisi del soroll

El consistori barceloní va contractar l'empresa Business Strengths Engineering que utilitzava uns aparells de sonometria no homologats, la qual cosa va generar un fort debat. A final de gener, Joan Puigdollers, regidor de Convergència i Unió (CiU), va recordar en una comissió municipal que no hi havia cap document que certifiqués que els micròfons utilitzats estaven homologats especialment per a fer mesures a l'interior dels habitatges. En el cas de La Paloma sobre la taula, l'oposició va acusar l'Ajuntament, a més, de no tenir cap protocol comú per tancar els locals nocturns sorollosos.

D'altra banda, el 25 de gener, veïns dels carrers del Tigre i del Lleó afectats pel soroll i contraris a l'ús de La Paloma com a discoteca, van impedir amb una cassolada que els tècnics poguessin fer les mesures de so previstes a La Paloma. A més, en la majoria dels catorze pisos on s'havien de fer les proves, els veïns no hi van deixar entrar els tècnics, que anaven acompanyats de notari. Mercedes March, gerent de La Paloma, va anunciar que, atesa la impossibilitat d'accedir als pisos, se'n demanaria l'accés per via judicial.

Aquell mateix dia, en la sessió plenària del districte de Ciutat Vella, Oriol Pineda, portaveu de CiU, va denunciar una queixa formulada pels veïns de La Paloma amb què explicava que aquesta sala havia anat adquirint diversos baixos de tota l'illa de cases i que els havia connectat de manera que en aquell moment eren part del recinte, i això creava un efecte xemeineia que feia que s'escoltés la música dins de les cases.

Pocs dies després, els veïns van anunciar en una roda de premsa al Col·legi d'Ar-



quitectes de Barcelona que s'oposarien a la sol·licitud judicial que havien fet els treballadors de La Paloma perquè se suspengués el tancament de la sala, ja que aquests no tenien legitimitat activa per a demanar aquesta suspensió. Amb tot, els veïns van anunciar que no estaven disposats a permetre les mesures de so fins que no hi hagués una metodologia rigorosa.

La Paloma presenta el seu projecte de reforma

Després de l'estiu, els propietaris de La Paloma es van reunir amb el tinent d'alcalde, Carles Martí (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), i amb la regidora de Ciutat Vella, Itziar González (PSC), per presentar-los oficialment una proposta d'insonorització de la sala seguint els criteris de l'expert en acústica arquitectònica, Higiní Arau, elaborada poc abans de l'estiu. Martí va reiterar durant la reunió el seu compromís d'atorgar una subvenció a La Paloma per al projecte d'insonorització de la sala.

Tot i que al principi es pensava que la insonorització de La Paloma es podria resoldre simplement actuant sobre un dels murs de la sala, la proposta d'Higiní Arau suggeria la necessitat d'aïllar completament la sala dels edificis contigus, restablint el rectangle original de la planta de l'edifici i anul·lant les connexions fetes entre diferents immobles de l'illa, una obra molt costosa.

A final d'any, dotze mesos després del tancament de la sala, el Districte de Ciutat Vella, a través de l'Institut de Cultura, va iniciar el procés per a finançar el projecte de remodelació. Ara bé, el Districte va posar com a condició que les obres permetessin l'adequació del local a les condicions de la seva llicència original, o sigui, com a sala de festes, i no com a discoteca. D'altra banda, l'obra que s'hi fes hauria de respectar el caràcter patrimonial de l'edifici i havia de ser econòmicament viable.

Música en directe a Barcelona

Com a conseqüència de l'ordre de cessament d'activitat de La Paloma, l'Associació de Sales de Concert de Catalunya (ASACC)

va expressar en un comunicat que les sales de concerts se sentien assetjades per les administracions, ja que s'estava criminalitzant aquest tipus de locals. El comunicat esmentava altres locals que passaven per les mateixes dificultats, com el London Bar i el Jazzsi, de Barcelona; el casino de Berga, i la sala Zero de Tarragona. L'associació va demanar a les administracions que deixessin de tractar la música en directe com a soroll i que fos considerada com una expressió cultural més. Per això, l'ASACC proposava que la Llei d'espectacles i activitats recreatives que s'havia d'aprovar al cap de poc temps reconegués aquests locals com a espais de cultura.

Com a protesta contra l'enduriment de les normatives que regien aquesta activitat, les sales de concert catalanes que pertanyien a l'ASACC van celebrar un concert gratuït a cada sala durant la setmana del 5 a l'11 de febrer.

A Barcelona, l'Ordenança municipal de les activitats i dels establiments de concurrència pública no autoritzava els establiments amb llicència de bar musical a tocar música en directe, encara que el volum fos baix. De fet, només podien oferir legalment música en directe les discoteques, sales de ball, sales de festa amb espectacle i cafès teatre o concert. El mes de febrer, a partir d'una reunió entre l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, i representants de l'ASSAC, es va acordar començar els tràmits per a modificar aquest punt de l'ordenança, que es va fer efectiu el mes de setembre, amb la inclusió d'una nova categoria: bar musical amb música en directe. Gràcies a aquesta mesura, a partir del 2008 se sumarien al centenar d'establiments que ja oferien música en directe a Barcelona 191 locals més que disposaven de llicència de bar musical. D'altra banda, el consistori va anunciar que destinaria 1 MEUR per a subvencionar el condicionament i insonorització dels locals.

Per la seva part, la Generalitat estava treballant a principi d'any per modificar la Llei que regula els espectacles i les activitats re-

creatives, i el mes de març va anunciar la intenció d'ampliar els horaris dels locals d'oci nocturn perquè poguessin tancar a partir de l'estiu de 2007 entre dos quarts i tres quarts de quatre, i les discoteques, entre les sis i dos quarts de set del matí si estaven en poblacions turístiques. Aquest anunci va alertar els veïns dels locals nocturns que patien molèsties pel soroll i va fer reprendre les reivindicacions contra la contaminació acústica a Barcelona.

L'Ajuntament compra la sala Cibeles

La sala Cibeles de Barcelona, situada al carrer de Còrsega, havia tancat l'estiu del 2005 després de diverses denúncies dels veïns per molèsties de soroll. El 15 d'octubre, després de deu mesos de negociacions, l'Ajuntament de Barcelona va acordar amb el propietari de la sala Cibeles, Pau Solé, la compra de l'edifici per 7,2 MEUR. Solé, també propietari de La Paloma, havia rebut altres ofertes, com la del grup Arsenal per construir-hi un gimnàs.

L'Ajuntament havia previst convertir La Cibeles en un centre de promoció de la creació artística, i també valorava la possibilitat d'aixecar-hi pisos públics, que es destinarien a joves i gent gran, i d'encabir-hi algun equipament de caràcter local consensuat amb les entitats del districte de Gràcia. Al subsòl, l'Ajuntament volia fer-hi un aparcament públic.

Tot i que l'edifici no estava protegit en el catàleg arquitectònic de l'Ajuntament, s'intentaria conservar la façana de l'antiga sala de festes, que formava part del patrimoni sentimental de molts barcelonins.

JRL-X3EA

Més informació

www.bcn.es
www.fecalon.com
www.infoconcerts.cat
www.lapaloma-bcn.com

44 CONTAMINACIÓ AL PORT DE TARRAGONA



El fenomen de la contaminació marítima i atmosfèrica al port de Tarragona té els seus inicis i orígens en el complex petroquímic de Tarragona i en l'activitat portuària pròpiament dita. Dos episodis de vessaments de fuel per accident provoquen reaccions per part dels afectats, dels pescadors i de l'alcalde de Vila-seca. D'altra banda, la contaminació produïda per la càrrega i descàrrega de carbó també és objecte de denúncia per part de Greenpeace.



La contaminació és un fenomen extens a tot el litoral català. Al PORT DE TARRAGONA [158], però, és un problema que s'inicia als anys seixanta amb la instal·lació de les primeres indústries químiques i que, en les darreres dècades, ha anat adquirint gran complexitat per la diversa causalitat i pels medis diferents que afecta. Dels inicis ençà, s'han repetit episodis de vessaments al mar de substàncies tòxiques (per accidents o deguts a la normal activitat de la indústria i el port, o també per residus urbans); de contaminació atmosfèrica per males olors (procedents de la indústria química), per emissió de partícules en suspensió a l'aire (procedents de les activitats de càrrega i descàrrega de mercaderies al port –carbó, cereals, etc. –), o per emissió de gasos de la indústria.

Els vessaments de fuel, que provenen d'accidents a la planta de Repsol i a la monoboia, o de les plataformes petroleres (a Tarragona n'hi ha tres) solen produir taques de dimensions variables a la superfície del mar, que impliquen un greuge ambiental per a la qualitat de les aigües i els seus ecosistemes i que acaben tenint una afectació econòmica, tant al sector turístic, per l'embrutiment de les platges, com al sector pesquer.

Existeixen altres fonts de contaminació marítima: els vessaments des de vaixells per fugues o operacions rutinàries (neteja de sentines) que solen ocórrer al mar; i els residus, generats per la indústria química, que aboquen al mar aigües residuals amb elevada càrrega orgànica i no biodegradable a través de vuit emissaris, després d'haver passat el filtre de les depuradores pertinents. Tot plegat s'esdevé, a més, en una zona d'alta concentració urbana i socioeconòmica.

La implicació de l'administració i agents responsables

Per a prevenir i pal·liar la pol·lució produïda per causes i agents diferents, administracions i entitats implicades han elaborat i

signat plans i convenis específics en l'àmbit tarragoní. L'any 2003, l'Associació Empresarial Química de Tarragona (AEQT) presentava el Pla d'activació de contingències mediambientals (PACMA) per a combatre i prevenir episodis de males olors que causen molèsties, establint una coordinació amb el Centre Nacional d'Emergències de Catalunya (CENCAT) i els Parcs Químics de Seguretat. L'any 2004 s'aprovava la segona revisió del Pla d'emergència exterior del sector químic de Tarragona (PLASEQ-TA), elaborat per la Direcció General d'Emergències i Seguretat Civil del Departament d'Interior, amb el patrocini de l'AEQT i el Port de Tarragona. El pla pretenia ser un instrument per a minimitzar l'impacte d'accidents greus de la indústria química. Per una altra banda, el PLA DIRECTOR DE LES ACTIVITATS INDUSTRIALS I TURÍSTIQUES DEL CAMP DE TARRAGONA [2005:122] dibuixa una sèrie d'estratègies i mesures correctores per als agents contaminants de l'àmbit territorial.

El novembre del 2005, l'AEQT i el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) van signar un conveni de col·laboració per a aconseguir unes repercussions ambientals menors de la indústria química, per mitjà de l'aplicació de mesures d'autocontrol i realitzant verificacions i seguiments continus. GEPEC-Ecologistes de Catalunya lamentava que l'esmentat acord no servís perquè l'administració exercís un control molt més rigorós sobre les empreses químiques responsables de la contaminació del medi. El juliol del 2007 es va revisar amb un nou pacte per tal que les 30 empreses agrupades en la patronal adoptessin mesures per a atenuar episodis de contaminació per ozó. El novembre de 2006, l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT) presentava un pla de mesures ambientals per a cinc anys, que tenia com a objectius lluitar contra la contaminació en mercaderies especials, exercir un control de la contaminació de l'entorn, la gestió de residus, obres d'ampliació del port i actuacions generals (Parc de Bombers i control del consum d'aigua i energia). En aquest sentit, l'APT es va

adherir al conveni internacional MARPOL per a la recollida de residus dels vaixells (mercants, de pesca i esbarjo). La coexistència de tots aquests instruments i la participació de diverses administracions no ha evitat, de vegades, en situacions d'emergència certa descoordinació entre l'Estat i la Generalitat, com la que es va produir l'octubre del 2007, segons reconeixia el director general de Protecció Civil de la Generalitat, Josep Ramon Mora.

Accidentalitat reiterada i accions de protesta

El 5 de gener i el 23 d'octubre de 2007 es van produir vessaments de cru, per accident, a la monoboia de Repsol, davant del port, que van obligar a activar el pla d'emergències CAMCAT. El president de la Confraria de Pescadors, Esteve Ortiz, es lamentava de l'accident del mes d'octubre i anunciava accions legals contra l'afectació que l'incident podia representar per al sector. Per als pescadors, un accident així pot significar diversos dies sense poder sortir a pescar, amb les consegüents pèrdues econòmiques que aquest fet genera. El delegat del govern a Tarragona, Xavier Sabaté, manifestava que "es fa difícil explicar per què al segle XXI encara succeeixen aquesta mena de fets". Aquests esdeveniments van provocar reaccions de protesta de l'alcalde de Vila-seca, població afectada per la taca de fuel, el qual lamentava que les declaracions oficials sobre les conseqüències de la fuga no s'ajustessin a la realitat.

D'altra banda, Greenpeace duia a terme el mes de novembre, amb el seu vaixell *Artic Sunrise*, accions de protesta contra la càrrega i descàrrega de carbó al port. L'entitat ecologista es felicitava perquè el secretari general de Prevenció de la Contaminació i Canvi Climàtic admetia, després d'aquests fets, que l'Estat espanyol hauria de reduir la dependència del carbó.

CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA A SANT FELIU DE LLOBREGAT 45



La proposta d'utilitzar residus orgànics i llots de depuradora com a combustible alternatiu a la cimeterna de Sant Feliu de Llobregat (el Baix Llobregat) desperta l'oposició d'entitats veïnals i ambientalistes agrupades entorn de la Plataforma Aire Net. Des de l'Ajuntament s'assegura que el procés es durà amb la màxima transparència i que, de moment, només s'utilitzaran restes com les del marro de cafè o de poda. Tanmateix, la possible venda de la planta a un grup irlandès frena tot el procés –tant l'autorització d'ús de combustibles alternatius com la concessió de la llicència per a adequar-se a la normativa ambiental–, que queda suspès indefinidament.

L'any 1967 es va fundar a Sant Feliu de Llobregat –a uns 300 m de l'actual nucli urbà– la fàbrica de ciment Sanson que produeix ciment blanc a partir de roques calcàries. La planta forma part del grup mexicà CEMEX, líder del sector tant en l'àmbit espanyol com en el mundial. La presència de la planta a la capital del Baix Llobregat ha ocasionat els darrers anys crítiques de moviments veïnals i ambientalistes, no només per la contaminació atmosfèrica sinó per les molèsties causades pel pas de camions. En aquest sentit, la clausura de la pedrera de Santa Creus d'Olorda a Collserola obligava a traslladar la matèria primera passant pel barri de les Grasses de Sant Feliu. Per a solucionar-ho, s'havien posat sobre la taula propostes com un vial pel torrent del Duc (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV) o per la vall del Cerdanet (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC) o la demanda del cessament de l'activitat per part de la Plataforma Cívica en Defensa de Collserola (PCDC).

Incineració de residus o combustible sostenible?

L'abril de 2005 es va aprovar un conveni entre el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), els sindicats i Ciment Català, patronal del sector a Catalunya, per iniciar una fórmula pilot de crema de llots de depuradora com a combustible de les cimeteres. Aquests residus són considerats, segons el DMAH, com a biomassa, però tenen un problema afegit: que poden contenir elements de procedència diversa. La directora de Qualitat Ambiental i exregidora d'Urbanisme de Sant Feliu, Maria Comellas (IC-V), va reconèixer que no es podrien fer servir els llots de la població per la presència de metalls pesants.

El desembre de 2006 entitats ambientalistes i veïnals es van reunir convocades pel Centre d'Ecologia i Projectes Alternatius (CEPA) amb la intenció d'abordar el problema de la contaminació. Consideraven que la situació es podia agreujar amb el projecte d'incinerar residus no només a Sant Feliu sinó a la planta de Ciments

Molins de Pallegà. Finalment, la prova pilot es va posar en marxa el febrer de 2007. Concretament s'utilitzava marro de cafè (1.000 tm) i restes de poda (850 tm) per a substituir un 5% del coc de petroli. Des de CEMEX s'assenyalava que "substituir petroli per restes de residus orgànics" no podia representar més que un "benefici per a tothom". Per la seva banda, el DMAH citava fonts del Departament de Salut segons les quals "en cap cas els paràmetres de qualitat de l'aire podien empitjorar".

Des d'un àmbit veïnal, el 21 d'abril es va constituir la Plataforma Aire Net que pretenia "oposar-se frontalment a qualsevol projecte de coïncineració a la Sanson". En una de les primeres accions els representants de la plataforma van assistir al ple municipal amb mascaretes perquè volien demanar als representants polítics que es definissin, de manera clara, sobre el projecte. Així mateix, van canalitzar la presentació d'al·legacions (unes 300 d'individuais més les de caràcters col·lectiu) al



Fàbrica de ciment Sanson, a Sant Feliu de Llobregat. Foto: Àlex Tarroja



projecte presentat pel DMAH a començament de maig.

Criticaven que, a canvi de produir el ciment més barat, la comarca patia l'emissió de substàncies com ara dioxines o furans. Per altra banda, assenyalaven com a element crític la inclusió a la llista d'elements a incinerar la fracció orgànica de la brossa. I és que des de la Plataforma Aire Net es recordava que el tractament d'aquesta fracció a partir dels ecoparcs era molt defectuosa a causa del model de recollida amb contenidors compartimentats (rebuig i orgànic). Tampoc no entenien que el DMAH considerés biomassa els llots de depuradora –tal com es recollia en un reial decret del Ministeri d'Economia–, fet que contradeia un altre reial decret, en aquest cas del Ministeri de Medi Ambient.

El 22 de juny es va convocar una manifestació contra el projecte de coïncineració que va reunir unes 500 persones. Així mateix, es va anunciar que s'havien recollit més de 4.000 signatures. L'alcalde de Sant Feliu, Juan Antonio Vázquez (Partit dels

Socialistes de Catalunya, PSC), assegurava que no permetria utilitzar llots de depuradora si abans no es feien proves.

El mes de setembre el portaveu de la plataforma Eduard Giménez es va reunir amb l'alcalde de Sant Feliu i el regidor de Medi Ambient, Carles Soriano (ERC), per manifestar la preocupació pel suport de l'Ajuntament al projecte. Des del consistori es va proposar la creació d'una comissió mixta entre Ajuntament, plataforma, DMAH i CEMEX, però des de la Plataforma Aire Net aquesta iniciativa es va descartar ja que consideraven que "el seu únic interlocutor era l'administració local". Així mateix, van mostrar el desacord amb la llista de possibles elements que es volia incinerar i desqualificaven l'informe tècnic presentat, ja que no estava firmat per un col·legiat. Soriano, en canvi, entenia que els estudis estaven avalats per la Generalitat i que, per tant, eren fiables. Així mateix, es comprometia a tenir un màxim control en el procés just quan mancaven poques setmanes per tal que es pogués concedir la llicència a CEMEX.

A final de setembre es feien públiques les negociacions de CEMEX per vendre part dels seus actius a Europa i als Estats Units d'Amèrica –entre les quals la Sanson– a la irlandesa CLH. Aquest fet va suposar, segons va anunciar el DMAH, l'aturada temporal del projecte i l'adequació ambiental a la Llei 3/98. Per la seva banda, la Plataforma Aire Net demanava una moratòria a qualsevol tipus d'incineració, fet que va rebre l'oposició de l'alcalde de Sant Feliu. L'any es tancava sense conèixer la resolució del procés de venda de la cimitera, la qual cosa n'ajornava sine die la concessió de la llicència i el vistiplau a la utilització de combustibles alternatius.

AUV-MMM

Més informació

airenet.contralaincineracio.bloc.cat
www.cemex.es
www.santfeliu.cat
www.santfeliu.net



La tramitació del projecte de descontaminació dels residus dipositats al pantà de Flix avança més lentament que no es preveia i no és fins a final d'any que se n'obre la licitació. El Ministeri de Medi Ambient anuncia que les obres no començaran fins al 2008 i que acabaran a mitjan 2011, un any més tard del que s'havia previst inicialment. La seguretat i la possible contaminació de les aigües superficials i subterrànies durant la fase d'extracció dels residus preocupa i per això es dissenya un pla d'emergències. D'altra banda, avança el projecte de recuperació del meandre de Flix.

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

Al setembre de 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 d'aquest incident va generar una alarma social, a la qual les administracions van respondre amb un pla d'actuacions per a 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 administracions implicades en la resolució del problema va decidir extreure els 700.000 m³ 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.

Un nou calendari per al projecte de descontaminació

El 20 de febrer de 2007 es va reunir la Comissió de Seguiment del projecte. Durant la reunió, el secretari per al Territori i la Biodiversitat del MMA, Antonio Serrano, va explicar que els treballs de descontaminació no s'iniciarien fins a final d'any o començament del 2008. Això comportaria que s'acabarien a mitjan 2011, un any més

tard de la data prevista inicialment. Per complir aquest calendari, Serrano va anunciar que el projecte es licitaria a l'agost i s'adjudicaria a final d'octubre. El responsable del MMA va explicar que el cost rondaria els 180 o 200 MEUR.

Durant la reunió, la societat estatal Aguas de las Cuencas Mediterràneas S.A. (Acua-med) va presentar els resultats de la prova pilot feta l'estiu de 2006 i va confirmar que l'opció d'extreure els fangs era viable. Així mateix, la prova va servir per a millorar la manera de tractar els sediments contaminats.

La reunió va servir també per a conèixer més detalls dels treballs de descontaminació. El projecte preveia la construcció d'un mur de 1.397 m de longitud a l'interior del pantà que aïllaria els sediments tòxics del cabal corrent del riu. L'extracció dels fangs s'efectuaria amb una draga de succió de 250 m³/h de capacitat. Els residus extrets es transportarien a una planta de tractament situada a l'interior del recinte d'Ercros per sotmetre'ls a diferents processos de descontaminació que els convertirien en "no perillosos". Posteriorment es transportarien a través d'una cinta de 6,5 km fins a l'abocador del Racó de la Pubilla, que s'hauria de condicionar i



Fàbrica d'Ercros amb els residus sedimentats al pantà de Flix. Foto: Àlex Tarroja

ampliar per rebre els residus. D'altra banda, es construiria una depuradora d'aigües també dins el recinte d'Ercros.

La seguretat del projecte de descontaminació

A mesura que s'apropava la data per a iniciar l'extracció dels residus, augmentava la preocupació social per la seguretat del projecte i per la possible contaminació dels aqüífers i l'aigua de l'Ebre durant el procés de retirada dels fangs. A final d'abril, la ministra de Medi Ambient, Cristina Narbona, reconeixia que la descontaminació comportava riscos ambientals i que per aquest motiu el MMA i la Generalitat estaven elaborant un pla d'emergències.





Detall de la fàbrica d'Ercros, al municipi de Flix. Foto: Àlex Tarroja

A mitjan setembre, el secretari general del Departament d'Interior, Joan Boada, va presentar el pla d'emergències, que establia les mesures per a afrontar qualsevol incident que es pogués produir durant el procés de neteja. El pla preveia un centre de comandament avançat instal·lat a Flix que coordinaria directament diferents grups: un de salvament i rescat, un de control i intervenció ambiental, els grups logístics i el grup sanitari.

Boada va explicar que en cas de contaminació greu de l'Ebre durant la neteja del pantà, es tallaria la captació de l'aigua del minitransvasament i la xarxa del Consorci d'Aigües de Tarragona quedaria connectada als pous d'emergència que es construirien a Campredó. Pel que fa a la resta d'abastaments urbans que capten l'aigua a través de pous, el subministrament es garantiria mitjançant camions cisterna.

Recuperació del meandre de Flix

Al llarg del 2006 es va dur a terme també la tramitació administrativa del projecte pro-

mogut pel MMA per a la recuperació ambiental del meandre de Flix, situat aigües avall del pantà. A mitjan abril de 2007, el MMA en va aprovar la inversió definitiva: 7,1 MEUR per a executar una cinquantena d'actuacions destinades a restaurar i estabilitzar els marges del riu.

Tot i aquesta inversió, les actuacions no solucionarien el problema principal del meandre: l'escassa circulació d'aigua fruit de l'existència de preses hidroelèctrica riu amunt. Per aquest motiu, l'alcalde de Flix, Pere Muñoz (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC) va reclamar que s'agilitessin les negociacions entre la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE) i les empreses hidroelèctriques per a establir un règim hídic que garantís un cabal ecològic.

Nou endarreriment de l'inici de les obres

Malgrat el calendari anunciat per Serrano a final de febrer, en acabar l'any les obres de descontaminació no s'havien iniciat. Al des-

embre el MMA va obrir la licitació del projecte de descontaminació amb un pressupost de 200 MEUR i se'n preveia l'adjudicació per a final de març de 2008.

D'altra banda, a final d'any restava pendent de resoldre's el recurs que havia interposat Ercros contra la resolució judicial de l'Audiència Provincial de Tarragona de desembre de 2006; aquesta resolució instava l'empresa a pagar una part dels treballs de descontaminació que seria proporcional als abocaments realitzats entre el 1988 i el 1993.

XBR-X3EA

Més informació

www.acuamed.com
www.mma.es/secciones/agua
www.reservanaturalsebes.org

CONTAMINACIÓ DEL RIU LLOBREGAT A SALLENT 47



L'explotació de potassa a Sallent provoca l'acumulació dels residus de l'activitat al runam del Cogulló. El seu creixement genera controvèrsies entre la població del Bages. El mes de novembre l'empresa Iberpotash sol·licita el trasllat d'una línia elèctrica per tal de poder augmentar l'alçada del runam. Aquest tràmit té el suport del comitè d'empresa de la mina i l'oposició del col·lectiu Prou Sal! que lliura a l'Ajuntament i a la Comissió Territorial d'Urbanisme 1.400 al·legacions. Des d'aquest col·lectiu s'assenyala com a principals impactes la salinització dels recursos hídrics de la població i l'afectació en el paisatge.

L'explotació minera de la potassa a Balsareny, Cardona, Súria i Sallent (el Bages) es va iniciar a la dècada dels trenta del segle passat. Cinquanta anys més tard, la intensificació de l'activitat va provocar el creixement dels runams –acumulació de clorur sòdic, la ganga de l'explotació– especialment els del Cogulló (Sallent) i el Fusteret (Súria). En el conjunt de les explotacions s'aboquen diàriament 10.000 tones de residu fet que suposa una acumulació d'un volum de 75 milions de tones. Les mines van ser fins a l'any 1998 propietat de Potasas del Llobregat i Súria K, any en què les va adquirir Iberpotash, empresa de la multinacional israeliana Dead Sea Works i que controla el monopoli mundial de potassa per a fertilitzants. Actualment a Sallent hi treballen uns 500 miners.

El runam del Cogulló és el que té major volum (20 milions de tones) i que creix de manera més intensa (1,4 milions de tones anuals). Està situat sobre la falla del Guix i aquest fet agreuja les filtracions de sal. Des de la seva creació s'han salinitzat diversos torrents, aqüífers i fonts i fins i

tot el mateix riu Llobregat. D'aquesta manera va ser necessari construir una potabilitzadora per a garantir l'abastament de la població i l'any 1998 aixecar un col·lector de salmorres, que recull aigua salinitzada i l'envia fins al mar.

Per altra banda, el desembre de 2003 el fiscal de Medi Ambient del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) va demanar al jutjat d'instrucció de Manresa l'obertura de diligències contra Iberpotash per un presumpte delicte “contra els recursos naturals i el medi ambient”. La decisió de la fiscalia es basava amb la “manca d'impermeabilització que impedeixi l'escolament dels lixivats o la seva filtració al subsòl”. Arribava després d'una denúncia de la plataforma Montsalat l'any 1997 per la salinització dels recursos hídrics de la comarca. Més de quatre anys després, el jutjat de Manresa no l'ha tramitat.

L'octubre de 2006 l'enginyeria Grup Solucions conjuntament amb la plataforma Montsalat van presentar un projecte per a impermeabilitzar els runams. Es proposa-

va cobrir amb un coberta impermeable –de geotèxtil i polietilè– que evités que l'aigua de pluja dissolgués la sal i en canvi es pogués recollir en dipòsits i usar per reg o abastament domèstic. Per altra banda, el sòl cobert s'aprofitaria energèticament amb la instal·lació de plaques solars fotovoltaïques. També proposaven efectuar una prova pilot al runam de Vilafunys a Balsareny. Dies després Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) reclamava al Ministeri de Medi Ambient (MMA) una inversió de 46 MEUR per a “resoldre la salinització al Bages, un problema ambiental i sanitari greu”.

La plataforma Prou Sal! Impulsa de nou el debat

El juny de 2007 es va constituir a Sallent el col·lectiu Prou Sal! amb l'objectiu de denunciar “el crim ecològic comès per Iberpotash”. A banda de les conseqüències al medi ambient criticaven que el “runam havia esdevingut un tabú” i que “l'empresa practicava un xantatge, utilitzant els treballadors per continuar tapant les seves irregularitats ambientals, laborals i de salut”. Així mateix, recordaven la



Panoràmica de la fàbrica de potasses i el runam salí del Cogulló. Foto: Àlex Tarroja





Runam salí, amb el barri de la Botjosa en primer terme. Foto: Àlex Tarroja

gran despesa pública que havia calgut per a mitigar els impactes de l'activitat minera. La primera acció del col·lectiu va ser la penjada d'una gran pancarta de 125 m² al runam del Cogolló.

El 17 d'agost es va produir el trencament del col·lector de salmorra a l'alçada d'Olesa de Montserrat. L'incident va obligar a emmagatzemar durant dos dies l'aigua salinitzada a les basses de les mines, així mateix va provocar l'enfonsament d'un tram de la carretera C-55 que va restar tancada al trànsit una setmana. El mateix dia el col·lectiu Prou Sal! denunciava un altre incident en aquest cas a Sallent. Afirmaven que el dia 7 d'agost la rasa impermeable que envolta el runam del Cogolló sobreixia –la bomba que condueix l'aigua cap a un col·lector estava aturada– i l'aigua salinitzada baixava en forma de torrent muntanya avall “destruint la vegetació que trobava al seu pas”.

El mes de setembre l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) va licitar el projecte de “Reducció de l'impacte ambiental del runam inactiu de Vilafruns de Balsareny” per un import total de 9 MEUR. Es tractava de la prova pilot del projecte presentat l'octubre de 2006 per part de Grup Solucions i la plataforma Montsalat. Aquesta decisió va ser molt criticada per part de Prou Sal! que considerava de nou que les despeses corrien a càrrec de l'erari públic mentre que els guanys eren per a l'empresa. En aquest

sentit assenyalaven que els beneficis declarats d'Iberpotash eren superiors al cost del projecte. Per altra banda, recordaven que si la prova pilot tenia èxit, implementar aquesta solució al conjunt dels runams podia suposar 90 MEUR, nou vegades el pressupost anual de l'Ajuntament de Sallent.

El 22 d'octubre la regidoria de Medi Ambient de l'Ajuntament de Sallent va anunciar que l'empresa Sorea –encarregada de l'abastament d'aigua a la població– estudiava les causes de l'alt índex de salinització a la planta potabilitzadora. El regidor Xavier Serramallera (Convergència i Unió, CiU) explicava que s'havia demanat la col·laboració a Iberpotash ja que els indicis assenyalaven com a possible focus el clavegueram del barri de la Botjosa, situat sota els runams de potassa (runam de 2,3 milions de metres cúbics i actualment sense activitat). Finalment, des de l'Ajuntament i Sorea es va descartar aquesta possibilitat.

Polèmica per l'ampliació del runam

El col·lectiu Prou Sal! va convocar el 9 de novembre una concentració davant de l'Ajuntament de Sallent per a expressar la seva negativa al trasllat d'una línia elèctrica situada en el límit del runam del Cogolló. Els ambientalistes sospitaven que Iberpotash volia tornar a demanar-ne el trasllat per tal d'augmentar l'alçada dels abocaments. Segons el seu portaveu Eloi Escudé, el trasllat seria el primer pas per a l'ampliació del runam, un

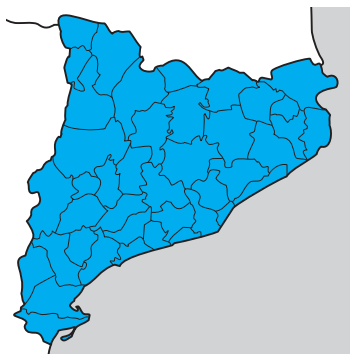
tràmit que requereix una requalificació dels terrenys i que suposaria un mínim d'un any i mig. “El trasllat de la línia elèctrica resol-dria, per a Iberpotash, el problema de manera temporal mentre es fan els tràmits urbanístics” explica Escudé. Cinc dies després, l'empresa sol·licitava de manera oficial a l'Ajuntament el permís per a traslladar les línies elèctriques. Paral·lelament, Prou Sal! iniciava una recollida de signatures per tal de demanar al consistori sallentí que denegues el trasllat. En aquest sentit, el 19 de desembre el col·lectiu va presentar 1.400 al·legacions a l'Ajuntament en les quals s'incidia en l'impacte paisatgístic, la contaminació de les aigües i la qualificació com a sòl forestal de la zona afectada pel trasllat de la línia. El paquet d'al·legacions es va lliurar posteriorment a la Comissió Territorial d'Urbanisme, òrgan encarregat de donar el vistiplau definitiu del projecte. Des del comitè d'empresa d'Iberpotash –format per la Unió Sindical Obrera de Catalunya (USOC), Comissions Obreres (CCOO), la Unió General de Treballadors (UGT) i la Confederació General del Treball (CGT) – es demanava el “trasllat immediat de les torres d'alta tensió del Cogolló”, ja que es tractava d'una actuació “absolutament necessària” per a garantir l'activitat minera. En aquest sentit reclamaven a l'Ajuntament de Sallent i a la Generalitat un acord per a agilitar el procés.

Per la seva banda, Iberpotash va anunciar dies abans una inversió de 40 MEUR en les instal·lacions mineres de Sallent, Súria i Balsareny. Segons fonts dels sindicats era la primera vegada des de la compra de les mines l'any 1998 que l'empresa hi destinava una quantitat important de diners, fet que “podria garantir la continuïtat de l'activitat”. Des dels consistoris també se celebrava la decisió i es recordava que bona part d'aquesta inversió “serviria per a reduir l'impacte ambiental dels runams”.

AUV-MMM

Més informació

sallent.cat
www.iberpotash.com
www.prousal.org



L'any 2007 es fan tres reunions de la comissió bilateral Estat–Generalitat encarregada de desplegar el nou Estatut: abordar els traspàs de competències i el càlcul de les inversions. Dos dels principals elements de debat són la gestió dels aeroports i la transferència de Rodalies. En el primer cas, tan sols es posa en marxa la ponència per redactar la proposta de transferència de les instal·lacions de Girona, Reus i Sabadell, mentre que en el segon el president del Govern espanyol promet que es farà el gener de 2008. Tanmateix, l'any s'acaba a l'espera de celebrar una nova reunió bilateral i amb la percepció que la qüestió de Rodalies s'allargaria.

El 25 de febrer es va constituir la comissió bilateral Estat–Generalitat per a desplegar el nou ESTATUT D'AUTONOMIA DE CATALUNYA [2006:56]. Concretament aquesta comissió té com a objectius tractar els traspàs de competències i abordar el càlcul de les inversions per al Principat. A banda d'aquesta comissió, hi havia dues subcomissions previstes: afers econòmics (ja creada) i d'infraestructures (pendent). El ministre d'Administracions Públiques, Jordi Sevilla (Partido Socialista Obrero Español, PSOE) va manifestar l'endemà de la primera reunió de la bilateral que es mostrava disposat a abordar el traspàs i les inversions al servei de RODALIES [66] en la següent trobada de la comissió. Sevilla responia d'aquesta manera al conseller de Relacions Institucionals, Joan Saura (Iniciativa per Catalunya–Verds, ICV), que havia demanat tractar “específicament” les “infraestructures de l'Estat a Catalunya” en la segona reunió de la bilateral que es podria celebrar abans del 15 d'abril. Tanmateix, el Govern català no volia esperar fins a aquesta data per abordar solucions als problemes que registraven els serveis de Renfe. En aquest sentit Saura proposava que en la reunió ja s'hi dugués “un diagnòstic comú” en relació “amb els problemes, les inversions i les competències”.

Respecte a la subcomissió d'infraestructures, el Govern català en va nomenar el 20 de març els seus representants, encapçalats pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC); el conseller del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) Francesc Baltasar (ICV), i Joan Puigercós (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), conseller de Governació i Administracions Públiques (DGAP). La comissió mixta d'infraestructures havia de desplegar les inversions previstes a l'Estatut sobre aquesta matèria, que preveia “en la disposició addicional tercera? que la inversió de l'Estat al Principat per als pro-

pers set anys s'havia d'equiparar a l'aportació catalana al Producte Interior Brut (PIB) espanyol.

El traspàs de Rodalies ajornat

El 3 d'abril el vicepresident del Govern, Josep-Lluís Carod-Rovira, va marcar les prioritats del Govern a traspassar la gestió de Rodalies i els aeroports, i es va centrar primer en la xarxa secundària (GIRONA [6], REUS [9] i SABADELL [2005:4]) per abordar després la gestió del PRAT DE LLOBREGAT [5]. Carod esperava que Rodalies i els aeroports secundaris es traspassessin per la “via ràpida” i que es poguessin completar abans de finalitzar el 2007.

El 16 d'abril es produïa la segona reunió de la bilateral en la qual es va iniciar el procés de transferència d'aeroports secundaris i ordenació del litoral, però no pas de Rodalies. En aquest sentit es va aprovar la creació d'una ponència per tal d'elaborar una proposta de desclassificació dels aeroports de Girona, Reus i Sabadell com a interès general.

Malgrat que es va decidir posposar l'estudi del traspàs de Rodalies, sí que es va crear un grup de treball per a analitzar l'estat de les inversions pendents i posar les bases per a l'obertura de la ponència de traspàs. Precisament les inversions era l'element que frenava la transferència, tal com van reconèixer el conseller Saura i el ministre Sevilla. Fonts de Presidència van indicar que José Montilla (PSC) preferia esperar dos mesos i tenir un compromís de garantia de les inversions econòmiques, del personal i de la gestió.

A final de mes, el Congrés de Diputats aprovava una moció d'ICV ?transaccionada amb ERC i el PSOE? per tal que es constituís la ponència per a transferir les Rodalies en la reunió següent de la comissió bilateral. La diputada del PSC, Teresa Cunillera, ho valorava positivament i assenyalava que aquella “era la manera de treballar, a partir de l'acord entre governs”.

El 18 de juny el conseller Joan Saura va anunciar que la reunió següent de la comissió bilateral es preveia per al dia 17 de juliol. En aquella reunió el conseller de Relacions Institucionals veia imprescindible que “s'obris formalment la ponència de Rodalies” i que quedés clar “un horitzó temporal per al seu traspàs”. Així mateix afegia que el Govern esperava que es concretessin les ponències en marxa i que es tirés endavant la proposta de consorci per a gestionar l'aeroport del Prat. Altrament, feia balanç del desplegament en el primer aniversari del referèndum de l'Estatut i considerava que “les coses anaven bé, però que haurien d'anar molt millor”.

Al cap de dos dies el Govern espanyol va anunciar que presentaria una proposta per a la gestió dels aeroports secundaris abans de la reunió de la bilateral del 17 de juliol. Des del Govern català, el president José Montilla recordava que la Generalitat volia un paper “determinant” en la gestió del Prat. D'aquesta manera ratificava les paraules del secretari per a la Mobilitat Manel Nadal (PSC) que davant dels empresaris catalans havia afirmat que en la negociació “s'havien perdut en reclamar insistentment el 51% de pes en el consorci” quan el que comptava era que no es poguessin prendre decisions importants ?nomenament del director, definició d'estratègia econòmica o l'establiment de tarifes i del personal? sense el vot de la Generalitat. Nadal afegia que l'aposta del Govern era per un model mixt públic-privat (predominant a Europa). Finalment reclamava que a la reunió del 17 de juliol es creés la ponència per a procedir a la desclassificació dels tres aeroports secundaris com a camí per a la “transferència pura i dura”, que era “allò que volia la Generalitat”, afirmava Nadal. Per al secretari per a la Mobilitat, els “tres eren molt millorables” i al mateix temps advertia a l'Estat que havia de mantenir les inversions engegades a Reus per valor de 200 MEUR.

Compromís de Zapatero

En el marc del debat de política general celebrat a començament de juliol al Congrés



dels Diputats, el president del Govern espanyol José Luis Rodríguez Zapatero (PSOE) es va comprometre a fer efectiu el traspàs de Rodalies el gener de 2008. Tot plegat a partir d'una interpel·lació del diputat de Convergència i Unió (CiU), Josep Antoni Duran i Lleida, que, posteriorment, declarava que “es tractava de la primera transferència important i s'assolia gràcies al treball de Convergència i Unió”.

El fet que l'anunci de Zapatero fos fruit d'una interpel·lació parlamentària del principal partit de l'oposició al Parlament de Catalunya va provocar una certa polèmica. En aquest sentit, Joan Saura remarcava que realment era fruit de les converses entre governs i recordava que el mateix president José Montilla ja havia anunciat una setmana abans que “s'estava en la bona línia”. El conseller de Relacions Institucionals també va advertir de la “complexitat del traspàs” i va exigir-ne les inversions necessàries per tal que “no esdevingués un llast per a la Generalitat”.

Tanmateix, en la resolució aprovada al Congrés no es va fer cap tipus de referència a la xarxa de serveis regionals de Renfe. La voluntat del Govern català era, tal com va afirmar el conseller del DPTOP Joaquim Nadal, primer encaminar el traspàs de Rodalies i posteriorment incorporar-hi les competències en regionals en “el mateix paquet”.

Finalment, el 17 de juliol es va produir la tercera reunió de la comissió bilateral que es va saldar amb acords de traspàs de competències menors, la creació de la ponència per a estudiar el traspàs de Rodalies ?anunci que Zapatero ja havia fet al Congrés? i cap referència a la desclassificació dels aeroports secundaris. Així mateix, tot i l'anunci d'ERC, tampoc no es va parlar de peatges.

Aquests resultats discrets van provocar que José Montilla afirmés que “les coses podrien anar millor”, tot i valorar positivament la reunió; en contraposició, però, el portaveu parlamentari de CiU, Felip Puig es mostrava “profundament decebut” pel “ritme lent que Zapatero imposa en el desenvolupament de l'Estatut”. Per la seva banda, el president del Partit Popular de Catalunya (PPC), Josep Piqué, qualificava la reunió de “gran operació de propaganda” i de “tufillo electoralista”, ja que a la pràctica no s'havia acordat cap traspàs important. Dies després, el conseller del DGAP, Joan Puigcercós, advertia que “el Govern no acceptaria el traspàs de Rodalies sense la inversió” i que la reunió clau de la bilateral seria la següent, perquè s'abordaria “el tema dels aeroports i els rescats dels peatges sobre la taula”.

A començament de setembre continuaven els treballs sectorials relacionats amb el desplegament de l'Estatut en matèria d'infraestructures i les inversions derivades. En aquest sentit, el grup de treball dedicat a negociar la metodologia de càlcul de les inversions ?en funció de la disposició addicional tercera? no havia arribat a cap acord. El mateix conseller Nadal declarava el 6 de setembre que “temia que l'Estat volgués regatejar”.

Per altra banda, la ponència que tractava el traspàs de Rodalies ?on, a banda del Ministeri de Foment (MIFO) i el DPTOP, hi participava l'Ajuntament de Barcelona? va acordar que la proposta estaria llesta abans de la bilateral prevista per al 10 de desembre ?la quarta de l'any? per tal de fer possible la promesa de Zapatero de fer efectiva la transferència el gener de 2008.

Situació insostenible

Les incidències en la xarxa de Rodalies ?que havien estat contínues al llarg de l'any? van viure un punt clau amb els esvorancs que es van produir en l'excavació del túnel per al FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [62] a Bellvitge (l'Hospitalet de Llobregat) els dies 15, 17 i 20 d'octubre. Aquestes incidències van provocar el tall total de les línies de Rodalies 2 i 10, de la línia Llobregat dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i parcialment dels serveis de mitjana i llarga distància de Renfe.

El 9 de novembre, en resposta a una situació que havia esdevingut insostenible, la Plataforma pel Dret a Decidir (PDD) va convocar una manifestació per al dia 1 de desembre contra el caos ferroviari. Després d'una manifestació massiva, el mes de febrer de 2006 la PDD tornava al carrer per protestar contra la “deixadesa i el menyspreu” de l'Estat espanyol i el dret a decidir en infraestructures per part del poble català.

La marxa va reunir entre 200.000 i 700.000 persones segons fonts del comandament conjunt de Mossos d'Esquadra i Guàrdia Urbana i dels organitzadors, respectivament. Darrere el lema “Som una nació i diem prou”, va rebre el suport de més de 200 entitats, partits polítics com ERC, ICV, CiU i les Candidatures d'Unitat Popular (CUP) i unes 500 personalitat del món artístic, cultural i esportiu. També hi va destacar la presència dels expresidents de la Generalitat, Jordi Pujol (CiU) i Pasqual Maragall.

El PSC, partit que no va participar a la mobilització, va subratllar “la hipocresia que representava la presència de CiU a la marxa per la seva responsabilitat en el caos de les infraestructures”. Per la seva banda, el conse-

ller Joaquim Nadal considerava que el fet més important del dia era el restabliment del servei de Rodalies que, justament, havia coincidit amb la manifestació. Tot i això reclamava “un pas endavant de l'Estat per comprometre's amb Catalunya”.

La data de la quarta bilateral

Després de la manifestació de l'1 de desembre, el centre d'atenció es va desplaçar vers la data de celebració de la quarta reunió de la comissió bilateral. Malgrat que a priori estava programada per als volts del 10 de desembre, va passar aquesta data sense cap tipus de notícia. Tanmateix, el 14 de desembre la vicepresidenta del Govern espanyol, Maria Teresa Fernández de la Vega, afirmava que “no hi havia motius d'alarma” i que se celebraria segurament el 27 de desembre. En canvi, el conseller de Relacions Institucionals mostrava el seu escepticisme en afirmar que “les negociacions havien esdevingut més lentes i difícils i que la Generalitat només acceptaria la convocatòria si hi havia garanties d'obtenir-ne resultats”. Quatre dies més tard, Joan Puigcercós _en condició de portaveu del Govern_ augmentava el to de les crítiques i advertia que la reunió de la bilateral “estava marcada per llei” i que si no se celebrava seria un “incompliment greu” per part de l'Estat. Descartava que se celebrés el 27 de desembre i fixava el 14 de gener _data de dissolució de les Corts espanyoles_ com a termini màxim.

Després de dies d'especulacions, el 28 de desembre es va anunciar que la bilateral se celebraria el 10 de gener a la seu del Ministeri d'Administracions Públiques a Madrid i que estaria presidida per la ministra Elena Salgado. A banda d'això, dos dies abans es constituïria la subcomissió d'infraestructures i finançaments, encarregada d'analitzar i elaborar una proposta de compliment de la disposició addicional tercera.

L'any es tancava amb la convocatòria de la bilateral però amb la percepció que el traspàs de Rodalies no es concretaria el mes de gener, tal com havia promès Rodríguez Zapatero. Així mateix, calia tenir en compte l'escenari electoral, amb la convocatòria d'eleccions generals per al març de 2008.

AUV-MMM

Més informació

www.ciu.cat
www.decideixodecidir.cat
www.gencat.cat/ptop
www.map.es
www.mifo.es

QUI ÉS EL CULPABLE?

Joan Subirats i Humet

Catedràtic de Ciència Política. Universitat Autònoma de Barcelona

Ens trobem en plena explosió de ciutadans empenyats, que expressen el seu descontentament i el seu malestar de manera irada contra aquells que es considera responsables del que ens passa, tant si ho són com si no. Els polítics, de qualsevol condició i afiliació, veuen com se'ls considera culpables de les exigències i contrarietats de la vida quotidiana, tinguin o no a veure amb l'assumpte concret de què es tracti. Uns ho són per acció i altres, per omissió. Uns, per tenir competències en el que s'esdevé; altres, per formar part de l'enrenou. Potser és injust, pensaran alguns dels incriminats, però, de fet, si quan les coses van bé els sentim atribuir-se les bones notícies, no podem deixar d'atribuir-los les dolentes quan això s'esdevé. És una conseqüència més de la desconnexió entre sistema polític i ciutadania. L'erosió de confiança és significativa, tant en l'eix de la legitimitat (sentir-nos pròxims als qui s'aclamen com els nostres representants; compartir les seves visions i aspiracions) com en l'eix de la funcionalitat (la seva capacitat per a donar respostes factibles a problemes col·lectius). I només es podran restablir els llaços si s'aconsegueix treballar en totes dues direccions. Una mica més de visió compartida, una mica més de gestió efectiva.

Vivim en societats en les quals, d'una manera notable, la gent ha anat reduint vincles o relacions personals. Deia Ricardo Petrella que els tres elements que han estat essencials per a fundar les comunitats i nacions contemporànies han estat la identitat, la confiança i la solidaritat. Sense les dues primeres no hi haurà solidaritat, i sense solidaritat és molt difícil parlar de societat. El problema que tenim és que cada vegada som menys societat perquè no abunda la solidaritat, i de mica en mica disminueixen els espais i els béns que podríem considerar propis o simplement comuns, i que ens exigirien així una administració compartida i consentida d'aquests espais i béns col·lectius. No predomina la sensació que estiguem fent una travessia

col·lectiva i, per tant, falta el sentit que tots som en part responsables del que ens passa o dels que no ens passa. És evident que les coses no han funcionat com haurien d'haver funcionat i que hi ha responsables indiscutibles d'això. Però no hauríem d'obcecar-nos amb els missatgers. La desconnexió amb l'esfera pública converteix els polítics, curiosament, en l'única cosa que ens uneix, en aparèixer com la diana preferida d'un gran pím, pam, pum col·lectiu.

D'altra banda, l'evolució mateixa de la gestió pública i dels seus mecanismes de funcionament ha augmentat les incomprendions i els esquinços. Es fragmenten les responsabilitats sobre els serveis bàsics. Uns s'ocupen de les vies i els altres, dels trens. Uns foraden i els altres tapen. No hi ha una entitat que s'ocupi del transport ferroviari (ja no podem proferir el clàssic "la culpa és de Renfe"), sinó diverses plataformes, agències o empreses que comparteixen (o no) la tasca d'acoblar vies, trens, passatgers, informació i manteniment. No hi ha ningú que puguem considerar responsable únic del fet que l'aigua que bevem tingui la màxima qualitat possible, sinó que les culpes es distribueixen entre companyies, agències reguladores, confederacions hidrogràfiques i ministeris i departaments implicats. La major part de serveis públics han patit les envestides de la modernització i (com mostrava Ken Loach a la magistral La cuadrilla pel que fa a la privatització dels ferrocarrils britànics) els efectes de la segmentació de tasques i responsabilitats. La fractura dels antics monopolis en ens, agències i empreses de tota mena i grau de presència pública ha generat una notable difusió de responsabilitats. I, ahora, ha provocat canvis dràstics en la política de personal, amb centenars de jubilacions anticipades, proliferació de contractes d'autònom (dependent) i generalització de la precarietat. El resultat ha estat moltes vegades l'encariment de les prestacions, l'augment dels riscos laborals i la reducció de serveis als trams o zones menys rendibles.

Les coses bàsiques no són de tothom, i cada vegada ho són menys. L'aigua, el sòl, l'aire, el sol, l'educació, la salut... veuen com se'n condiciona l'accés, com se'n facilita l'ús privatiu. Cal que recuperem el sentit col·lectiu que ens ajudi a preservar allò que resulta incongruent de mercantilitzar, ja que no pot ser objecte d'una lògica que posi l'apropiació privada de beneficis per damunt dels valors solidaris i humanitaris que fonamenten la nostra vida en comú. El principi de la vida en comú ens hauria de connectar amb el principi de la democràcia (entesa en la seva dimensió igualitària i no només com a regles de selecció d'elits) i amb el principi d'una economia de béns comuns i de responsabilitat individual i col·lectiva sobre

aquests béns. Tenim a mà nombrosos exemples de propietat comuna que, respectant importants àmbits de propietat privada, manté la capacitat de decisió i gestió de béns essencials per a la comunitat que són en mans col·lectives. Exemples d'això en trobem a les nostres tradicions encara vives en valls i pobles, en explotacions d'aigua o en moltes col·lectivitats d'Amèrica Llatina, d'Àfrica o d'Àsia. Cal que explorem vies noves de convivència i solidaritat per no caure en la desesperació i en explosions de malestar que apunten únicament a mitjancers poc decisius. Ens sobra cinisme pragmàtic i ens falta voluntat utòpica o, com diria Galeano, ganes de somiar.

Article publicat al diari El País el 15 de novembre

DECRET DE LEGALITZACIÓ DE LA CAÇA EN BARRACA A LES TERRES DE L'EBRE 49



La caça en barraca és una pràctica arrelada a les Terres de l'Ebre que utilitza coles per a caçar tords. Després d'alguns intents de regular aquest mètode, l'agost de 2007 el Departament de Medi Ambient i Habitatge presenta un projecte de decret que estableix un conjunt de condicions per a autoritzar la caça en barraca. Les entitats ecologistes duen a terme una campanya per a retirar el projecte al·legant que no és selectiu i que va en contra de la normativa comunitària. Finalment, i després de l'oposició de la Comissió Europea, el Govern català suspèn la tramitació del projecte, cosa que provoca diverses accions de protesta per part dels caçadors ebrencs.

La caça en barraca consisteix a impregnar de vesc o coles sintètiques pals petits que es col·loquen a la capçada d'un conjunt d'arbres anomenats "barraques". Els ocells que sobrevolen la zona s'hi queden enganxats i cauen dins el recinte, sovint encerclat per canyes o maons. Aquesta tècnica, que es practica a les Terres de l'Ebre –especialment a les comarques del Baix Ebre i el Montsià, està destinada a la caça d'algunes espècies d'ocells de la família dels túrdids, sobretot el tord comú i el tord ala-roig.

Una pràctica que s'utilitza també per a la captura d'algunes espècies de túrdids és el filat. Aquest mètode consisteix en l'ús d'una xarxa abatible de petites dimensions, associada a una piqueta d'aigua com a esquer, amb combinació d'un amagatall, tradicionalment fet de pedra o vegetació, des d'on el caçador guaita i acciona l'art per a la captura dels tords.

Històricament, aquests sistemes, que es podrien remuntar al segle XIII, anaven lli-

gats a l'activitat agrària i ajudaven, d'una banda, a preservar la producció de les oliveres dels danys que els túrdids provocaven, i, de l'altra, proporcionaven a la població rural un complement alimentari en les èpoques d'escassetat. Malgrat això, en èpoques recents aquestes pràctiques han acabat esdevenint una activitat de lleure molt arrelada en alguns termes municipals de les Terres de l'Ebre, que solen començar la temporada cap al 15 d'octubre.

Per la seva part, els grups ecologistes sempre s'han mostrat partidaris de prohibir aquestes tècniques en considerar que són un mètode cruel, massiu i no selectiu, de manera que és impossible controlar adequadament les espècies que hi moren. Segons els ecologistes, atès que els grups d'ocells migratoris són mixtos, a les xarxes hi cauen molts més ocells que els que es pretenen capturar, entre els quals no només hi ha el tord sinó també espècies protegides com ara el pit-roig, el tallarol de casquet, la cotxa fumada i la puput. D'altra banda, els ecologistes argumenten

que la Directiva europea d'ocells, de l'any 1979, prohibeix explícitament l'ús d'aquests mètodes al seu Annex IV.

El primer intent de regular de manera efectiva aquestes pràctiques per part del Govern català es va produir l'any 2003 amb l'aprovació de la Llei 22/2003 de protecció dels animals. L'article 9.2 d'aquesta norma prohibia "l'ús de coles o substàncies enganxoses com a mètode per a controlar animals vertebrats, excepte l'ús del vesc, amb l'autorització prèvia excepcional del Departament de Medi Ambient, en condicions estrictament controlades, de manera selectiva i de petites quantitats d'ocells, per a la caça del tord i la captura en viu d'ocells fringíl·lids". Aquestes autoritzacions previstes a la Llei es concedirien sempre que se'n demostrés la tradició.

L'any 2004 el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va dur a terme una experiència pilot per a garantir un sistema de caça del tord en barraca molt més selectiu que el que s'havia utilitzat fins llavors. Per la Resolució de 4 d'octubre de 2004, el DMAH va aprovar el procediment i els criteris que havien de regir les autoritzacions de manera individualitzada. Fruit d'aquesta Resolució, es van autoritzar dues-centes cinquanta barraques, es va establir un horari de caça restringit, es va prohibir l'ús de reclams elèctrics o electrònics per a atreure els ocells i es va fixar un màxim de dos-cents exemplars per punt de captura i temporada. Aquesta resolució va comportar diverses denúncies dels ecologistes davant la Unió Europea (UE).

Durant els anys 2005 i 2006 no es van atorgar autoritzacions, cosa que va provocar conflictes diversos entre els caçadors i els agents rurals que els denunciaven, i va comportar nombrosos judicis per la via penal contra caçadors en barraca.

El juliol de l'any 2006 es va modificar l'article 9.2 de la Llei 22/2003 afegint que, en



Concentració de suport a un caçador jutjat. Foto: ACN





Imatge d'un tord caçat amb vesc. Foto: ACN

el cas de l'ús del vesc, s'haurien de determinar per reglament les espècies d'ocells susceptibles de captura i les condicions i requisits aplicables. Per tant, es feia necessari un decret del Govern de la Generalitat per a concretar com dur a terme la caça en barraca.

El projecte de Decret per regular la caça en barraca entra a informació pública

A mitjan 2007, el DMAH va presentar un projecte de decret per a regular l'autorització excepcional per a la captura de túrdids amb els mètodes tradicionals del vesc i el filat. El projecte es va publicar el 8 d'agost i va restar a informació pública fins al 20 de setembre, dia que també acabava el termini per a presentar al·legacions.

Segons el projecte, la pràctica de la captura de túrdids mitjançant el mètode tradicional del vesc només s'autoritzaria en els termes municipals on s'havia mantingut la pràctica¹ i en uns llocs fixos de captura ("barraques" formades per un màxim de tres arbres adults i vius) degudament detallats. Les principals novetats que incloïa eren l'establiment d'un horari limitat per a la caça en barraca –de 23:30 a 9:30– i la incorporació d'uns fulls de control, un on els caçadors haurien d'inscriure cada dia el nombre de captures, i un altre de resum de captures al final de la temporada. El nombre màxim de captures, deia el projecte, es fixaria anualment mitjançant resolució de la direcció general competent en matèria de fauna cinegètica, en funció de l'estat i l'abundància de les poblacions de túrdids.

El projecte de decret considerava que les limitacions i restriccions que introduïa convertien la caça en barraca en un mètode de captura "totalment selectiu". En el cas del filat, el fet que calgués el fer-ne un accionament voluntari per part de la persona que l'utilitzés per a efectuar la captura també el faria del tot selectiu.

Per a superar les limitacions establertes per la Directiva d'ocells, la proposta de decret s'emparava en l'article 9 d'aquesta norma europea on es permet excepcionalment la captura de certes espècies d'ocells en petites quantitats, en unes condicions estrictament controlades i d'una manera selectiva.

Els caçadors, satisfets pel projecte de decret

El portaveu de l'Associació Cinegètica de Barraquistes de Catalunya (ACBC), Xavier Fontana, va manifestar la seva satisfacció pel projecte de decret, tot i que va reconèixer que hi havia algunes condicions massa restrictives com ara la imposició d'un horari.

Per la seva part, l'Ajuntament d'Ulldecona va reiterar el seu suport a la caça en barraca enviant una carta al conseller de Medi Ambient per animar-lo a aprovar el decret. El consistori va recordar que la caça en barraca era un mètode selectiu i tradicional molt arrelat al Montsià, que formava part de la identitat de les Terres de l'Ebre i que ajudava el sector oliverer a reduir la població de tords.

A començament d'octubre el delegat dels Serveis Territorials de Medi Ambient a les Terres de l'Ebre, Víctor Gimeno, va reconèixer que veia difícil aprovar el decret abans de l'inici de la temporada, previst per al 14 d'octubre. Malgrat això, Xavier Fontana va assenyalar que, encara que el decret no estigués a punt, els caçadors començarien la campanya igualment, assumint el risc de rebre denúncies. Fontana va manifestar també la ferma voluntat dels caçadors de complir escrupolosament el decret.

Reaccions contràries al decret, amb una campanya d'abast internacional inclosa

Els grups ecologistes van reaccionar de forma negativa. Van manifestar que el projecte de decret era molt semblant a la prova pilot del 2004, la qual, van recordar, tenia un expedient d'infracció obert contra el Govern espanyol. El portaveu de Depana, Manel Cunill, va afegir que el nou decret donaria cobertura legal a una pràctica prohibida a Europa, malgrat que hi havia lleis

de rang superior i sentències del Tribunal de Luxemburg que asseguraven que la caça en barraca no era una tècnica selectiva. Ignasi Ripoll, portaveu de SEO/BirdLife, va dir que el projecte era impropï d'un govern del segle XXI que es declarava progressista i va anunciar que, si s'aprovava el decret, el denunciarien a Europa.

Diverses entitats ecologistes, entre les quals hi havia SEO/Birdlife, Gepec, Ipcena, Ecologistes de Catalunya, Depana i l'Associació Ornitològica de les Terres de l'Ebre Picam-pall, van iniciar una campanya de recollida de signatures i adhesions d'abast internacional per tal de retirar el projecte de decret. En cinc setmanes, la campanya va recollir vint-i-una mil signatures individuals i sis-centes seixanta d'associacions i entitats, entre les quals hi havia universitats d'arreu del món.

L'Associació Nacional per a la Protecció i el Benestar dels Animals (ANPBA) va demanar, també, la retirada del projecte de decret i, com els grups ecologistes, va amenaçar de presentar una denúncia davant de la Comissió Europea (CE) si el Govern català no suspenia el decret.

El Consell de Protecció de la Natura (CPN), un òrgan consultiu del Govern català en matèria de protecció de la natura i del paisatge, va reunir-se el 26 de setembre i va informar negativament del projecte de decret. Segons el CPN, el text no garantia de manera adequada el compliment de les condicions que fixa l'article 9 de la Directiva d'ocells.

En l'àmbit polític, Joves d'Esquerra Verda (JEV), la branca juvenil d'Iniciativa per Catalunya-els Verds, van presentar al·legacions per a demanar la retirada del decret. Els JEV van disposar del suport de Jordi Guillot, secretari d'organització d'ICV (partit que governava el DMAH), el qual va reconèixer que la caça en barraca era un exemple clar de vulneració de la normativa comunitària de protecció dels animals.

El Govern català retira el projecte de decret per l'oposició de la Comissió Europea

El projecte de decret va rebre una vintena d'al·legacions de particulars, entitats i institucions que coincidien bàsicament en tres punts: era un procediment massiu i no selectiu, contravenia la normativa europea i tenia en contra sentències judicials del Tribunal Superior de Justícia.

El 5 d'octubre el director general de Medi Natural, Joan Pallissé, es va reunir amb

membres de la CE per tractar el projecte de decret. Segons Pallissé, la CE es va negar de forma rotunda a donar suport al decret perquè contravenia la directiva comunitària d'aus pel fet de ser un mètode cinegètic massiu i no selectiu.

Aquesta resposta, i el fet que la Generalitat no es volgués arriscar a una futura condemna per part dels tribunals europeus, va motivar que el DMAH suspengués la tramitació del projecte de decret. Pallissé va assenyalar que el vesc i el filat continuarien essent mètodes de caça no autoritzats i que el DMAH, a través dels agents rurals, continuaria fent inspeccions i obrint expedients sancionadors com havia fet fins llavors. El responsable de Medi Natural va negar que el DMAH hagués retirat el decret per les pressions dels grups ecologistes.

Els caçadors de les Terres de l'Ebre emprenen diverses accions de protesta

Les respostes de caçadors i ecologistes no es van fer esperar. El president de l'ACBC, Enriqué Marzá, va demanar al conseller de Medi Ambient, Francesc Baltasar, que dimitís perquè no havia sabut escoltar la gent de les Terres de l'Ebre. "De tradicions i costums, només n'hi pot haver a Barcelona" va afegir Marzá, que també va negar que la CE hagués "tombat" el decret ja que el govern català tenia plena competència per a aprovar-lo.

A final d'octubre, els alcaldes del Montsià es van reunir amb Joan Pallissé i li van plantejar la necessitat d'analitzar jurídicament el concepte "selectivitat" (si es refereix a la mort de l'animal o també a la captura), atès que era l'argument principal de la CE per no admetre la caça en barraca. A més, van plantejar la possibilitat de fer un estudi per

a valorar els danys que els tords provoquen en la collita d'olives.

El diumenge 4 de novembre unes set-centes persones es van manifestar a Alcanar contra la prohibició de la caça en barraca en un acte convocat per l'ACBC. Els manifestants van acusar els polítics i els ecologistes d'oposar-se a pràctiques que desconeixen i que tenen una gran importància social a les Terres de l'Ebre. L'ACBC va avançar també que el febrer de 2008 es faria una nova manifestació a Amposta per a defensar les tradicions del territori, incloent-hi la caça en barraca o els bous.

A mitjan novembre, l'ACBC, a través d'eurodiputats de diversos partits polítics, va demanar comparèixer davant la comissió de peticions de la UE per a explicar que la pràctica cinegètica de la barraca és selectiva i no massiva (atès que els animals es capturen vius) i per tant per a sol·licitar a la CE que no n'impedís la legalització.

Per la seva part, els grups ecologistes es van mostrar molt satisfets per la retirada del projecte de decret. El Gepec va demanar la dimissió de Joan Pallissé i de Víctor Gimeno pel ridícul que havien fet. Damià Vernet, portaveu del Gepec, va acusar Gimeno d'haver fet tot el possible per legalitzar la barraca i de fer "la vida impossible" als agents rurals i als cossos de seguretat. Si no dimitia, va dir, no es podria garantir que es respectés la legalitat vigent. Els ecologistes van alertar que la situació era encara més greu al País Valencià, on calculaven que hi havia més de quatre mil barraques.

L'ANPBA va mostrar també la seva satisfacció però va demanar al DMAH que donés un pas més definitiu presentant al Parla-

ment de Catalunya una petició expressa per a derogar urgentment l'article 9.2 de la Llei 22/2003, de protecció dels animals. Els grups ecologistes també van fer seva aquesta demanda.

Primera sentència contra un caçador en barraca

A final d'octubre, l'Audiència Provincial de Tarragona (APT) va dictar la primera sentència condemnatòria a un caçador en barraca per un delictes contra la fauna comès l'octubre de 2005. Segons la sentència, la supervivència de les aus capturades depèn de la voluntat del caçador, el qual ha de netejar l'au de seguida, cosa que no va fer l'acusat.

A mitjan novembre, però, la mateixa APT va emetre una sentència absolutòria contra un caçador en barraca. L'estament judicial va esgrimir, en aquell cas, que no eren comparables els efectes que podien tenir sobre la fauna l'ús del verí o d'explosius amb els efectes de la caça en barraca, malgrat que tots aquests mètodes es consideraven delictes pel Codi Penal (art. 336). La sentència conclouia que la infracció del caçador era una falta administrativa i no penal.

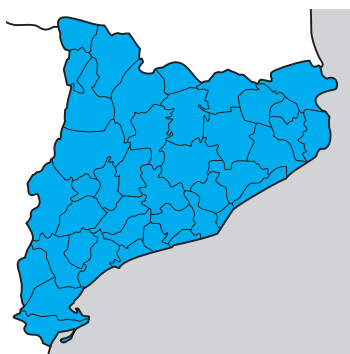
Fruit d'aquesta divergència, tant els caçadors com els grups ecologistes van demanar que s'unifiquessin els criteris.

XBR-X3EA

Més informació

mediambient.gencat.net/cat/ciutadans/participacio_publica/projecte_decret_turdids.jsp
www.gepec.org/barraca-i-filat

50 DECRET LLEI DE MESURES URGENTS EN MATÈRIA URBANÍSTICA



L'any 2007 el Govern de la Generalitat aprova el seu primer decret llei: el de mesures urgents en matèria urbanística. Aquesta norma adequa el marc legal urbanístic vigent a Catalunya amb els nous preceptes que emanen de la Llei de sòl, aprovada pel Govern espanyol el maig del mateix any. Però a més a més, amb el nou decret es faculta el Govern per a actuar directament en la classificació de sòl residencial per habitatge social a través dels plans directors urbanístics i la seva aplicació a les noves àrees residencials estratègiques.



A la dècada dels noranta, l'urbanisme va estar regulat pel Decret legislatiu 1/1990, de 12 de juliol, de refosa dels textos legals vigents a Catalunya en matèria urbanística. D'ençà de l'any 2002 a Catalunya s'han succeït un seguit de lleis per a regular l'activitat urbanística que van culminar amb el Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el **TEXT REFÓS DE LA LLEI D'URBANISME** [2005:95]. En aquest text es van regularitzar i harmonitzar els dos textos legals anteriors, això és la **LLEI 2/2002, DE 14 DE MARÇ, D'URBANISME** [2003:77] i la **LLEI 10/2004, DE 24 DE DES-EMBRE, DE MODIFICACIÓ DE LA LLEI 2/2002** [2004:105].

Per altra banda, l'Administració de l'Estat tramita i aprova l'any 2007 la nova **LLEI DEL SÒL** [79] que, al seu torn, substituïa la Llei del règim del sòl i valoracions de l'any 1998 i que és la que havia inspirat tota la normativa catalana fins a la data.

En el moment de l'aprovació d'aquesta llei de l'Estat, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal i Farreras (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va dir en unes jornades organitzades per l'Associació de Promotors i Constructors de Barcelona (APCE) que el Govern havia d'adaptar de manera ràpida i sense tràmit parlamentari la normativa catalana sobre urbanisme amb la llei estatal del sòl, per tal d'evitar el predomini de la segona sobre la primera i per a garantir la seguretat jurídica dels ciutadans.

El primer decret llei de la Generalitat

L'harmonització del conjunt de textos normatius urbanístics aprovats pel Govern de Catalunya amb la Llei del sòl aprovada pel Govern espanyol es va fer amb l'aprovació del Decret llei 1/2007, de 16 d'octubre, de mesures urgents en matèria urbanística. Aquesta figura legislativa està prevista en l'article 64 de l'Estatut de Catalunya de l'any 2006 i és la primera vegada que l'empra el Govern.

El Decret s'estructura en dos títols. En el primer es concreta el significat dels nous conceptes formulats per la llei estatal del sòl en el marc de la legislació urbanística catalana, mentre que en el segon títol es detallen els canvis que afecten el Text refós de la llei d'urbanisme per tal de fer plenament coherent tot el cos normatiu.

Des d'un punt de vista conceptual, es pot destacar que l'aprovació de la Llei del sòl ha suposat la modificació del sistema de valoració del sòl, i això vol dir que el valor del sòl urbanitzable serà fixat en funció de la situació en què es trobi i no segons les expectatives de planejament, mentre que el sòl no urbanitzable es valorarà segons les rendes agràries. El Decret també determina que s'han d'augmentar les reserves obligatòries de sòl per habitatge protegit, de tal manera que els municipis de més de 10.000 habitants i les capitals comarcals hauran de reservar prop del 30% del sòl per a les tipologies d'habitatge protegit que ja estan regulades i un 10% adicional per a una noves tipologies que es puguin crear, mentre que els municipis de menys de 10.000 habitants només n'hauran de reservar el 30%. També s'estableix que un POUM haurà de ser revisat quan es vulgui impulsar una modificació de planejament que per si sola, o amb les modificacions aprovades els tres darrers anys, comporti un increment de sòl urbanitzable superior al 20% del sòl ja classificat com a urbà o urbanitzable. També demana nous documents al planejament, com l'informe de sostenibilitat econòmica.

Les àrees residencials estratègiques

El Decret llei modifica les atribucions dels plans directors urbanístics previstes en el Decret 1/2005 per tal de permetre el desenvolupament de les noves àrees residencials estratègiques. La delimitació d'aquestes àrees comportarà la qualificació immediata del sòl per a usos residencials per tal de fer front a la demanda d'habitatge social estimada en el **PACTE NACIONAL DE L'HABITATGE**

[103]. En aquest document s'ha detectat una demanda no satisfeta de 200.000 habitatges requerits d'ajut públic, i una formació estimada de 240.000 noves llars amb ajuda de suport públic fins al 2016.

Les àrees residencials seran actuacions d'interès supramunicipal i la seva configuració es farà amb els plans directors urbanístics, als quals se'ls faculta per a classificar sòl i, si escau, modificar la classificació urbanística del sòl prevista en el planejament municipal vigent. El Decret llei defineix a l'article 19 els requisits que haurà de complir l'ordenació de cada sector residencial, que es poden resumir en: una densitat mitjana mínima de 50 habitatges per hectàrea, una qualificació de sòl suficient per tal que, del total de la promoció, el 50% sigui destinat a habitatge de protecció pública, una dotació suficient per a sistemes d'espais lliures i equipaments, els costos dels quals aniran a càrrec de l'administració actuant, això és la Generalitat i un desenvolupament urbà inspirat en principis de sostenibilitat tant pel que fa a la integració en el medi com pel que fa als subministraments energètics.

Els ajuntaments que participin en aquest programa rebran els sectors amb l'obra d'urbanització finalitzada i els equipaments necessaris construïts. El desenvolupament d'aquests sectors serà impulsat a través de consorcis on, a més de l'administració local, hi participarà l'Institut Català del Sòl (Incasol).

Els plans directors urbanístics per a les àrees estratègiques seran elaborats, prèvia consulta del Govern als ajuntaments, en un termini de setze mesos, i la intenció és que aquest nou planejament permeti la construcció de la meitat dels habitatges socials previstos.

ESR

Més informació

www.gencat.cat/diari/4990

DEPURADORA DE L'ALT MARESME (PINEDA DE MAR I SANTA SUSANNA) 51



A final de 2006, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) fa públic el projecte de depuradora de l'Alt Maresme i l'acord amb els alcaldes de Santa Susanna i Pineda de Mar per localitzar-la en uns terrenys costaners. Però al llarg del 2007 el ple de l'Ajuntament de Pineda de Mar aprova diferents mocions en les quals es demana al DMAH ubicar la depuradora en una localització alternativa. Finalment, el DMAH i els ajuntaments als quals la depuradora ha de donar servei acorden la recuperació d'un antic projecte per a situar la depuradora a la pedrera de Montpalau, als municipis de Tordera i Pineda de Mar.

Antecedents | 2005:53; 2006: 50

L'Estació Depuradora d'Aigües Residuals (EDAR) de l'Alt Maresme és la infraestructura que ha de tractar les aigües residuals generades pel sistema format pels municipis de Pineda de Mar, Calella, Santa Susanna, Malgrat de Mar i Palafolls.

Aquests municipis disposaven des de l'any 1982 d'una planta de pretractament, una xarxa de col·lectors i un emissari submari però encara no tenien una EDAR. El primer projecte de depuradora, redactat l'any 1994, va rebre nombroses al·legacions i se'n va proposar la ubicació en uns terrenys agrícoles. Tot i que es va licitar el projecte i es van adjudicar les obres mai no es va arribar a executar. L'any 1999, els ajuntaments afectats es van posar d'acord perquè la localització de l'EDAR fos la pedrera, ja en desús, de Montpalau, al terme municipal de Tordera, i una part del de Pineda de Mar. Amb això, es va redactar un nou projecte entre els anys 2000 i 2001 i es va anul·lar l'anterior adjudicació d'obres. El nou projecte va rebre favorablement la formulació de declaració d'impacte ambiental, per la qual cosa es van licitar i concedir les obres l'any 2003. No obstant això, l'any 2005 el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH)¹ va descartar aquest projecte, ja que la ubicació de l'EDAR a la pedrera, muntanya amunt i per sobre de la C-32, implicava haver de bombar les aigües residuals diversos quilòmetres des del centre de gravetat del sistema situat a la costa, la qual cosa encaria el projecte i comportava un elevat consum energètic. Finalment i després d'estudiar diferents opcions, l'Agència Catalana d'Aigua (ACA) va proposar situar la depuradora en uns terrenys al litoral just al límit dels termes de Santa Susanna i Pineda de Mar.

Aquesta decisió va aixecar una important contestació institucional, com la de l'alcalde de Pineda de Mar, i també social, especialment de l'Associació de Veïns del barri de Bellamar de Pineda, d'Unió de Pagesos (UP) i d'associacions hoteleres i de comerciants, que veien perillar la qualitat ambien-

tal de la costa. El marc polític i social d'oposició va fer emergir diferents propostes alternatives de localització, fins que a final de l'any 2006 els ajuntaments de Santa Susanna i Pineda de Mar van pactar amb l'ACA localitzar l'EDAR en uns terrenys a primera línia de mar, a tocar de l'actual sistema de pretractament. L'àmbit quedava limitat per la línia de ferrocarril i per la de la costa, tot dibuixant una forma de lletia, fet que va fer que popularment els terrenys es bategessin amb el nom de la Lletia.

Aquesta decisió va provocar una crisi política en el govern de Pineda de Mar, format per Convergència i Unió (CiU), el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC). Els dos anteriors partits van acusar l'alcalde Joan Morell (CiU) d'haver pres la decisió sense consultar la resta de grups. Joan Morell va defensar la seva postura com a única manera de desencallar definitivament el projecte. Finalment, el grup municipal d'ERC va abandonar el govern municipal i poc després l'alcalde va expulsar el grup del PSC.

El govern de Pineda de Mar replanteja la seva decisió

En iniciar-se l'any 2007, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP), Joaquim Nadal (PSC), va manifestar que no donaria suport a una iniciativa de construcció de l'EDAR sense un acord de ple de cada un dels ajuntaments implicats, de manera que el seu departament no donaria cap autorització de modificació del planejament que permetés localitzar la depuradora. Una modificació que, per altra banda, l'Ajuntament de Pineda de Mar encara no havia aprovat, fet que impedia l'inici de les obres.

Des d'un vessant local, la situació política de Pineda de Mar va canviar. En el ple del 26 de gener, tots els grups municipals, inclòs el grup de govern de CiU, van votar a favor d'una moció presentada pel grup del PSC en què es rebutjava el projecte de

construcció de l'EDAR als terrenys de la Lletia i es demanava al DMAH que aquesta es localitzés a l'àmbit del pla de Grau de Malgrat de Mar, per bé que es proposava com a segona alternativa la recuperació de l'emplaçament de la pedrera de Montpalau.

Poc després, les eleccions municipals de maig de 2007 van comportar un canvi en el govern de Pineda de Mar, el qual es va compondre pel PSC i ERC, amb Xavier Amor (PSC) com a nou alcalde. Aquest, que en el seu programa electoral havia inclòs la promesa que l'EDAR no s'ubicaria a primera línia de mar, es va posicionar a favor de cercar un nou emplaçament per a la depuradora i va defensar el pla de Grau com la millor opció, tot i que també es va mostrar favorable al de la pedrera de Montpalau com a segona alternativa, en cas que aquesta incorporés el tractament terciari, a més de certes millores ambientals de l'entorn de la pedrera. També va recordar que la ubicació de la pedrera arrossegava ja el consens polític local des de l'any 2004. No obstant això, els grups municipals de CiU, el Partit Popular (PP) i 100xcent Pineda entenien que l'única ubicació correcta per l'EDAR era el pla de Grau, i la Plataforma Salvem la Riera de Pineda sobretot temia l'afectació que podien tenir les canalitzacions d'aigües residuals a la riera, entre la pedrera i la costa. El mes de juliol de 2007 el ple municipal de Pineda de Mar va aprovar una moció presentada pels grups del govern en la qual tornaven a demanar a l'ACA que es pronunciés sobre la possibilitat de localitzar la depuradora al pla de Grau o bé a Montpalau. Mentrestant l'Ajuntament de Pineda de Mar encara no havia qualificat els terrenys com a sòl d'equipaments.

Amb això, i davant la necessitat de comunicar a la Unió Europea (UE), abans del 15 d'octubre, els canvis de dates d'execució del projecte per tal de no perdre els 14,4 MEUR d'ajuts del Fons de Cohesió de l'UE,² l'ACA i el DMAH van convocar, per al mes de setembre, una reunió amb els alcaldes i el Consell Comarcal per tal de cer-





Una vista de la pedrera de Montpalau, on es localitzarà la depuradora Foto: Àlex Tarroja

car un consens definitiu sobre la localització de l'EDAR. Segons l'ACA, una de les alternatives que es tornarien a posar sobre la taula era la de recuperar el projecte de la Pedrera de Montpalau.

L'ACA es decideix per la Pedrera de Montpalau

Finalment, a final de setembre, l'ACA va fer públic l'acord amb el Consell Comarcal del Maresme i l'Ajuntament de Tordera per a construir l'EDAR a l'antiga pedrera de Montpalau, dins dels termes municipals de Tordera i de Pineda de Mar, tot mantenint el pretractament ja existent a la façana litoral, per al qual s'incorporaria un projecte de millora. L'acord es va produir amb el consens dels ajuntaments de Tordera, Pineda de Mar, Cal·lella, Santa Susanna, Palafolls, Malgrat de Mar, del Consell Comarcal del Maresme i de representants de les forces polítiques amb representació comarcal.

L'ACA va justificar aquesta decisió sobretot per la facilitat administrativa i de reducció al mínim del calendari d'aprovacions que representava aquesta opció, atès que l'expedient del projecte del 2003 encara era vigent. Aquest incloïa la qualificació urbanística correcta, l'aprovació definitiva del projecte constructiu, la declaració d'impac-

te ambiental (DIA) favorable i les actuacions del procediment d'expropiació fins a l'acord d'urgent ocupació, a més del contracte de concessió d'obra pública a l'empresa COPISA, cosa que permetia complir els terminis establerts per la UE.

Segons l'ACA, també calia resoldre tan aviat com fos possible la depuració de les aigües dels cinc municipis de l'Alt Maresme i donar compliment al mandat de la Directiva en matèria de sanejament.

L'ACA també reconeixia que no havia estat possible assolir prou consens institucional, polític i social per a executar el projecte de la Llentia, que era el que havien considerat òptim des del punt de vista hidràulic, tècnic, paisatgístic i urbanístic.

El projecte de l'EDAR

El projecte d'EDAR proposat aquesta vegada incorpora alguns aspectes diferenciadors respecte de l'aprovat el 2003 que mantenen totes les millores tècniques i d'integració territorial incorporades en el projecte de la Llentia, especialment sobre insonorització i minimització del soroll. Així, la instal·lació es preveu semicoberta i paisatgísticament integrada en l'entorn. També es preveu realitzar una restauració ambiental de la pedrera amb

critèris de bioenginyeria, a més de la construcció d'un centre d'interpretació ambiental sobre el cicle de l'aigua.

Una de les novetats més destacades és la incorporació del tractament terciari de les aigües residuals, tot permetent l'aprofitament de l'aigua depurada per a recarregar l'aqüífer profund de la Tordera. A més, també es recull una modificació del traçat de les canonades per fora de la riera de Pineda, recollint la demanda de l'Ajuntament de Pineda de Mar. Segons l'ACA, el fet de localitzar l'EDAR a la pedrera també permet no afectar cap sòl protegit ni agrícola.

La depuradora es dimensionarà per a servir a 100.000 habitants equivalents en temporada baixa i 216.000 en temporada alta, i es preveu la possibilitat d'ampliació fins a 324.000.

Pel que fa la relació de la depuradora amb el municipi de Tordera, que no es preveu que hi connecti la seva xarxa d'aigües residuals, segons l'alcalde Joan Carles Garcia (CiU), la ubicació triada finalment afavorirà el municipi atès que hi ha un compromís de l'ACA de construir a Tordera quatre depuradores a les urbanitzacions per tal que es resolgui definitivament el tractament de les seves aigües, a més d'un acord amb el DMAH per a la construcció d'un local social per als veïns del barri de Sant Pere del Riu de Tordera, el més proper a la futura depuradora.

Previsions

L'ACA preveia que al llarg dels primers dies de 2008 es pogués fer la licitació del contracte de coordinació de seguretat i salut de les obres de l'EDAR per poder iniciar-les a mitjan del mateix any, amb una durada prevista de dos anys.

ARR

Més informació

mediambient.gencat.net/aca
www.pangea.org/salvemlariadepineda/
www.tordera.org

1 Després de les eleccions autonòmiques de 2004 i el consegüent canvi de govern, el Departament de Medi Ambient va passar a ser titularitat d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), essent conseller en Salvador Milà.

2 El finançament via fons de cohesió és en virtut de la decisió de la Comissió Europea de 14/6/2004, en el marc del projecte 2004.ES.16C.PE.002.



L'episodi de sequera de 2007 provoca que el mes de març s'anuncii l'acceleració del procés per a construir la tercera dessaladora de Catalunya —projecte inclòs al PHN— entre Barcelona i Tarragona. Finalment, el mes de desembre es fa públic que s'ubicarà a Cunit i que produirà 20 hm³. Mentre que la PDE considera que es tracta d'una interconnexió de xarxes —CAT i ATLL— camuflada, el DMAH ho nega, ja que afirma que serà una instal·lació que només podrà bombar aigua al sud o al nord però no pas rebre'n. CiU, per la seva banda, lamenta la lentitud del procés i acusa al tripartit d'enganyar al territori.

Diversos municipis del Garraf i el Baix Penedès havien patit el darrer terç del segle XX dificultats molt severes d'abastament d'aigua. La construcció de les xarxes de distribució d'Aigües Ter Llobregat (ATLL) i del Consorci d'Aigües de Tarragona (CAT) van poder solucionar la situació. Tanmateix, el gran creixement dels darrers anys ha provocat de nou una situació precària en la qual coincideixen pràcticament la demanda amb els recursos disponibles. Així mateix, a mitjà termini, el DMAH preveu que la població de l'àmbit del CAT augmenti en 510.000 persones.

S'especula amb una dessaladora a Cubelles

A causa de l'episodi de SEQUERA [2005:179] que va afectar Catalunya la tardor i l'hivern de 2005 es va posar sobre la taula un dels projectes inclosos al PLA HIDROLÒGIC NACIONAL [2003:97] (PHN), una dessaladora entre Barcelona i Tarragona. Així, a final d'octubre, el conseller de Medi Ambient (DMAH) Salvador Milà (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV) va suggerir com a emplaçament el municipi de Cubelles (el Garraf) per tal que pogués donar servei tant a la xarxa del CAT com a ATLL. Milà recordava que aquesta infraestructura no suposaria una interconnexió i en canvi augmentaria l'autonomia d'ambdós sistemes de distribució. Fonts no oficials parlaven d'una producció de 15 hm³ anuals i la instal·lació a redós de la central tèrmica. L'Ajuntament de Cubelles va expressar el desconeixement sobre el projecte i la negativa a acollir-lo.

Es recupera el projecte

De nou, l'episodi de SEQUERA [179] de 2007 posava sobre la taula la problemàtica de L'ABASTAMENT A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA (AMB) [1]. Per a afrontar una situació que el conseller del DMAH Francesc Baltasar (ICV) considerava "delicada", el març de 2007 es va anunciar que després de les eleccions municipals del mes de maig es decidiria la ubicació de la tercera dessaladora.

El novembre de 2007 la situació s'havia agreujat. Per Francesc Baltasar es tractava de "la pitjor sequera de la dècada" i aquest fet va suposar prorrogar el Decret de sequera per tal d'accelerar obres previstes en els propers tres anys per un valor de 163 MEUR. Entre altres mesures es va decidir facilitar el procés d'expropiació de terrenys per a la construcció de la dessaladora del Baix Penedès-Garraf (20 hm³). Segons el DMAH, el procediment d'urgència permetria construir-la en un termini d'un any i entrar en funcionament fins i tot abans que la del Llobregat (60 hm³).

Dies després Manolo Tomàs, portaveu de la Plataforma en Defensa de l'Ebre (PDE), valorava molt negativament el projecte ja que considerava que en connectar-se a les xarxes del CAT i ATLL esdevenia la interconnexió de xarxes, un dels projectes retirats del PHN.

Per la seva banda, Jaume Forcadell, president d'ICV a les Terres de l'Ebre, va lamentar la interpretació de la PDE. Entre altres qüestions va assenyalar que el projecte precisament pretenia que el Camp de Tarragona reduís la dependència de l'aigua de l'Ebre i que s'instal·larien "vàlvules antiretorn" de tal manera que en cap cas l'aigua de la xarxa del CAT pogués passar a la xarxa d'ATLL, és a dir, que l'aigua només podria sortir de la dessaladora però mai entrar-hi.

En canvi, el diputat de CiU i expresident del CAT, Francesc Sancho, va confirmar que feia temps que sabien que la dessaladora esdevindria la interconnexió de xarxes. Malgrat lamentar "l'engany" del tripartit al territori va defensar obertament el projecte: "Si la interconnexió es gestiona amb un sistema reversible, l'Ebre podria ser també una conca receptora".

La negativa de Cubelles l'any 2005 d'acollir el projecte provocava que s'assenyalés Cunit (el Baix Penedès) com a possible emplaçament per a la planta. Tanmateix, la seva alcaldessa, Judit Alberich (Partit dels Socia-

listes de Catalunya, PSC), va negar el 25 de novembre que hi hagués cap decisió en ferm tot i que es mostraven disposats "a parlar-ne".

Es confirma que la tercera dessaladora serà a Cunit

El DMAH va anunciar el 21 de desembre que Cunit acolliria la tercera dessaladora del Principat. El projecte tindria un pressupost de 85 MEUR i es posaria en funcionament a la primavera de 2010.

La planta podria bombar aigua a ambdues xarxes: a la tardor i a l'hivern cap al nord —per a emmagatzemar-la als embassaments de les Conques Internes (CIC) — mentre que a l'estiu —quan es produeix una punta de demanda a les zones turístiques del Camp— cap al sud.

Francesc Baltasar va reiterar que en cap cas no es tractava d'una interconnexió de xarxes, ja que tècnicament era impossible". Per al conseller, es tractava també d'"una gran oportunitat" per a la xarxa de l'Ebre en cas de necessitat.

Els alcaldes del Baix Penedès i el Garraf van rebre amb satisfacció la notícia. L'alcaldessa de Cunit va destacar que es tractava d'una instal·lació amb un impacte paisatgístic molt reduït, ja que s'instal·laria fora de la trama urbana, concretament als terrenys de Mas Pairot, al vessant interior de l'autopista C-32.

Malgrat que el projecte estava molt definit, hi havia incertesa sobre el seu finançament i el model d'explotació. Altrament, des de CiU es criticava el retard de quatre anys per a decidir l'emplaçament i basar tot l'abastament de l'AMB en la dessalació, energèticament poc sostenible.

AUV-MMM

Més informació

www.atll.cat
www.ccaait.cat



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



A final d'agost de 2007 es fa públic el projecte de dipòsit submarí i planta de tractament de gas al municipi de Vinaròs, molt proper al poble d'Alcanar. A partir d'aquell moment l'oposició al projecte la lidera la Plataforma en Defensa de les Terres de la Sénia i l'Ajuntament canareu, mentre que el consistori de Vinaròs pren una posició molt més ambigua. El Ministeri d'Indústria i l'empresa Escal UGS accepten finalment traslladar la planta terrestre a un paratge interior més allunyat dels nuclis habitats tot i que consideren innegociable el dipòsit submarí. L'any finalitza a l'espera de la concessió definitiva del projecte.



El 2 d'agost de 2007 el *Butlletí Oficial de l'Estat* (BOE) publicava l'inici del període d'exposició pública del denominat projecte Castor, que consistia en un dipòsit de gas natural submarí i una planta de tractament terrestre situats just al límit entre el Principat i el País Valencià. En aquest sentit l'emplaçament de la planta terrestre era al terme municipal de Vinaròs (Baix Maestrat) però a tant sols a 2 km del poble d'Alcanar (el Montsià). Tanmateix, fins al dia 20 —una setmana abans de finalitzar el període per a presentar al·legacions— el projecte no va saltar a l'arena pública i mediàtica.

Els detalls del projecte Castor

La instal·lació gasista, que projectava l'empresa Escal UGS —participada majoritàriament per la canadenca Eurogas—, constava de tres actuacions: una plataforma marina, una planta de tractament terrestre i dos gasoductes. El projecte té com a gran objectiu augmentar la seguretat del subministrament de gas —permetria abastir una tercera part de la demanda estatal durant cinquanta dies—. Aquest combustible fòssil, procedent d'Algèria, és el que ha tingut un creixement més gran al llarg dels darrers anys tant en el sector domèstic com en l'industrial.

La instal·lació marina estaria situada a 22 km de la costa i tindria dos espais diferenciats: en un s'injectaria i extrauria el gas dels pous; mentre que en l'altre es comprimiria per a injectar-lo o s'assecaria per a distribuir-lo cap al continent a través dels gasoductes. Així mateix es planificava la perforació de dotze pous submarins —que se sumarien a un de ja existent fruit d'una antiga extracció petrolífera— amb una capacitat total de 1300 milions de m³.

En el cas de planta terrestre la superfície prevista era de 6,7 ha amb dues xemeneies i una torxa de més de 50 m d'alçada. El procés de tractament també era

dobte, tant per a permetre'n l'emmagatzematge al dipòsit submarí com per distribuir-lo a través de la xarxa.

Gran mobilització a la Sénia

El 21 d'agost es va realitzar a Alcanar l'assemblea constituent de la Plataforma en Defensa de les Terres del Sénia (PDTs), col·lectiu que sorgia per oposar-se al projecte Castor. Set-centes persones, tant d'Alcanar com de municipis veïns de la comarca de la Sénia van omplir l'auditori canareu. Des de la Plataforma s'alertava de l'impacte en l'economia de la zona: "Compatibilitzar la planta amb el turisme serà molt complicat".

La ràpida mobilització del territori va provocar les reaccions dels diversos partits polítics i institucions. En aquest sentit el conseller de Medi Ambient, Francesc Baltasar (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), va recordar que l'única administració amb competències era el Ministeri d'Indústria i que la documentació del projecte només s'havia lliurat a la Generalitat Valenciana. Representants locals de Convergència i Unió (CiU), Esquerra Re-

publicana de Catalunya (ERC), Partit Popular (PP) i Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) van coincidir a qualificar-lo de molt negatiu i van prometre estudiar-lo i demanar explicacions tant al Parlament com al Congrés.

El 24 d'agost l'Ajuntament canareu —governat per ERC— aprovava, en un ple extraordinari, el plec d'al·legacions per tal que fos considerat part afectada. A banda, es demanava al Ministeri d'Indústria que denegues la concessió a l'empresa, una petició que l'Ajuntament de Vinaròs també havia fet a la Generalitat Valenciana, en cas que l'informe d'impacte ambiental fos desfavorable.

Així mateix, a les al·legacions es recollien els possibles efectes greus tant econòmics, com paisatgístics i ambientals de la planta de gas tant a Alcanar com a poblacions veïnes. En aquest sentit es recordava que la planta tindria xemeneies i torxes de més de 50 m, que emetrien "gran quantitat de toxines i gasos". Així mateix, alertaven que les turbulències del vent podien afectar la combustió i dipositar àcids tant





La primera proposta d'ubicació de la planta de gas es trobava a tocar del nucli d'Alcanar. Foto: Àlex Tarroja

a Alcanar com a altres nuclis habitats. A banda de les al·legacions, es van presentar set mil signatures recollides per la PDTs en només un cap de setmana.

Des del consistori vinarosenc s'assenyala-va que la Generalitat Valenciana era favorable al projecte d'Escal UGS. En aquest sentit consideraven que eren claus els interessos de la indústria ceràmica de Castelló que volia seguretat en el subministrament de gas per als seus forns. Altrament, Jordi Romeu (Partit Socialista del País Valencià), alcalde de la capital del Baix Maestrat, va explicar que havien emès un informe d'incompatibilitat urbanística ja que els terrenys afectats eren sols no urbanitzables.

A nivell parlamentari, el portaveu d'ICV al Congrés dels Diputats Joan Herrera va demanar el 28 d'agost la compareixença del ministre d'Indústria Joan Clos (PSC). Herrera lamentava la "premeditació i nocturnitat" en la tramitació del projecte i considerava "incomprensible" que qualsevol infraestructura energètica es volgués instal·lar sempre al sud del Principat.

Així mateix, i segons publicava la premsa castellonenca, el projecte Castor s'hauria inclòs al Pla de xarxes de transport de gas 2006-2011. D'aquesta manera, es considerava el dipòsit i la planta terrestre com a "infraestructura de màxima prioritat", fet que en podria accelerar la posada en funcionament l'any 2009.

La PDTs va convocar la primera mobilització popular per al dia 2 de setembre. Aquest fet va coincidir amb l'anunci d'un possible canvi d'emplaçament del projecte. Segons avançava el diari *El País*, el Ministre plantejava traslladar la planta terrestre cap a l'interior en una zona deshabitada. A

la manifestació hi van acudir més de cinc mil persones que van caminar des d'Alcanar fins al paratge del terme municipal de Vinaròs on es preveu construir la planta. Joan Ferrando, portaveu de la Plataforma, va explicar que aquesta primera acció de protesta havia fet visible el gran rebuig de la planta. La marxa va tenir la presència plena del consistori canareu però també l'absència dels representants de la capital del Baix Maestrat. En aquest sentit en declaracions a *Vinaròs News* els portaveus del PP als ajuntaments de Vinaròs i Alcanar van acusar l'equip de govern de la capital del Baix Maestrat –format pel PSPV i el Partit Vinaròs Independent (PVI)– de "manca de transparència" i de "deslleialtat amb Alcanar", ja que disposaven del projecte des del 9 de juliol.

Propostes d'emplaçament per al Castor

Teodoro Seoane, director tècnic d'Escal UGS, va explicar a començament de setembre que les obres s'iniciarien el juny de 2008 per tal que la instal·lació ja funcionés a final de 2010. Per tal que aquest calendari es pogués complir calia que el Govern espanyol aprovés la concessió d'explotació abans de finalitzar el 2007. Tanmateix, les propostes de canvi d'emplaçament es van succeir. Per exemple Vicent Rambla (PP), portaveu de la Generalitat Valenciana, apostava per traslladar el projecte a Catalunya en municipis com Ulldecona o Alcanar ja que els terrenys afectats eren "de gran transcendència per a Vinaròs".

Així mateix, en una reunió del 5 de setembre el secretari d'Indústria, Ignasi Nieto (PSC), es va comprometre amb als portaveus dels cinc partits polítics canareus a canviar l'emplaçament de la planta terrestre. Mentre el representant del PSC destacava "la gran voluntat de diàleg del Ministeri", Josep Maria Sancho

(ERC) considerava que la reunió "no aportava cap novetat", ja que ni el dipòsit submarí era negociable, ni l'emplaçament terrestre variaria més enllà de 10 km.

Una altra proposta va ser la de Joan Sabaté (PSC), senador de l'Entesa Catalana de Progrés (ECP), que va suggerir com a emplaçament del Castor el polígon industrial Catalunya Sud, situat als municipis de Tortosa i l'Aldea. "Es tracta d'una situació més idònia i que no afectaria els interessos turístics", va afirmar Sabaté. Joan Clos va contestar que l'estudiaria, mentre que els alcaldes de Tortosa, Ferran Bel (CiU), i de l'Aldea, Dani Andreu (ERC), van considerar-la "unilateral i autista". Dies després, l'Ajuntament de Tortosa aprovava una moció contra el projecte que va suposar un enfrontament entre Bel i Sabaté. Per a Sabaté, "les Terres de l'Ebre no podien renunciar a aquesta inversió estratègica".

En canvi, el Ministeri apostava per buscar un altre emplaçament però sempre al terme de Vinaròs. Aquest fet es despenia de la reunió que van mantenir el 13 de setembre Nieto amb Jordi Romeu (PSPV), alcalde de Vinaròs, i altres autoritats municipals i provincials. "Tenint en compte que el gasoducte marí ha d'acabar a la costa de Vinaròs, és el més lògic", va declarar Jordi Romeu. També va afegir que tenien la garantia que la nova localització estaria a un mínim de 4 km de qualsevol població i que disposaria del consens de tots els municipis.

Per la seva banda, el conseller de Governació, Joan Puigcercós (ERC), es va reunir amb el consistori canareu i es va comprometre a actuar com a mitjancer amb el Ministeri i la Generalitat Valenciana. També afegia: "el riu Sénia és una frontera falsa i l'Ajuntament d'Alcanar ha de rebre informació del projecte".

El dia 23 de setembre una nova mobilització va treure més de cinc-cents vehicles en una marxa lenta pels pobles afectats. Aquest acte arribava dies abans que Escal UGS es reunís per primera vegada amb l'Ajuntament d'Alcanar. En la reunió, es va oficialitzar la proposta de nou emplaçament al paratge de Mirambó (terme de Vinaròs) –6 km cap a l'interior de l'actual i a la mateixa distància d'Ulldecona (el Montsià), Sant Jordi i Sant Rafel (Baix Maestrat)–. Així mateix, l'empresa també proposava rebaixar l'altura de les xemeneies de 50 a 20 m.

En canvi, el ministre Clos va declinar la possibilitat de reunir-se amb l'alcalde d'Alcanar, i va emplaçar els representants mu-

nicipals a fer-ho amb Ignasi Nieto, que s'havia de desplaçar a Tortosa el 16 d'octubre. En aquesta trobada amb representants del món empresarial i polític no es va permetre la presència dels membres de la PDTS que van xiular al representant del Ministeri. A la sortida, Nieto va afirmar que "es compatibilitzaria l'interès general de l'Estat amb el local" i que era molt necessari que el projecte ja estigués en funcionament entre el 2011 i el 2012. Així mateix, va declarar que el Castor no suposava cap perill: "El gas no estarà en un forat, sinó als porus d'una roca, és com una esponja impregnada i no hi ha cap perill que aquesta estructura exploti".

Continuen les mobilitzacions populars i institucionals

Malgrat el canvi d'emplaçament per a la planta terrestre, els opositors al projecte –especialment la Plataforma i l'Ajuntament d'Alcanar– continuaven les mobilitzacions per aturar-lo. Així mateix, les confraries de pescadors tampoc no ho veien amb bons ulls. I és que la zona afectada pel dipòsit submarí és rica en llagostins i molt concorreguda per les barques dels ports del Montsià i el Baix Maestrat. L'empresa reconeixia l'afectació al sector i ja havia iniciat

contactes per a pactar indemnitzacions.

El 29 d'octubre es presentava el Pla de desenvolupament turístic d'Alcanar, que va esdevenir un nou argument en contra del Castor. En el document s'afirmava que "el projecte suposaria impedir el desenvolupament del sector ja que els mercats no enviarien turistes a la població". En canvi, Josep Hugué (ERC), conseller d'Innovació, Universitats i Empresa, va rebatre-ho en una visita a la població i va considerar ambdues activitats compatibles, tal com succeïx al Camp de Tarragona.

La PDTS va criticar durament les paraules d'Hugué. Així mateix, a final de novembre va engegar una campanya per tal que el Parlament de Catalunya aprovés una moció en la qual s'exigís que els municipis del Montsià es consideressin part afectada i se sol·licités al Govern espanyol "la renúncia al projecte Castor pels impactes en els sectors turístic, agrícola i pesquer".

Per la seva banda, el Ministeri d'Indústria afirmava a final de novembre que la concessió del projecte a Escal UGS "era qüestió de setmanes". Tot i així, al setembre es van viure dues noves mobilitzacions: la prime-

ra el 9 de desembre amb el lema "Fem botifarra al gas", que va reunir quatre-centes persones a Alcanar; i la segona, convocada per totes les plataformes en defensa del territori de les Terres de l'Ebre, que en va aplegar més d'un miler a Tortosa.

L'any es tancava sense novetats respecte a l'aprovació del projecte. En aquest sentit, el diputat d'ERC i portaveu a la Comissió d'Indústria del Congrés Jordi Ramon va adreçar una bateria de preguntes al ministre Clos. Entre altres qüestions Ramon considerava que si l'Estat estava esperant a dur a terme "accions significatives" fins passades les eleccions espanyoles, aquest "estaria enganyant el territori".

AUV-MMM

Més informació

canareus.blogspot.com
lamarfanta.blogspot.com
plataformapelsenia.blogspot.com
www.alcanar.cat
www.alcanar.net
www.mityc.es
www.vinaros.es

EQUIPAMENTS COMERCIALS A LA DRETA DE L'EIXAMPLE (BARCELONA) 54



L'Ajuntament de Barcelona congela durant un any la concessió de llicències per a instal·lar basars i punts de venda a l'engròs al sud del barri de la Dreta de l'Eixample de Barcelona. En aquesta zona es concentren uns 200 establiments regentats per empresaris d'origen xinès. La Plataforma per un Eixample Sostenible convoca una protesta per la pèrdua de comerç de proximitat al barri. Seguidament, diferents entitats i partits polítics es posicionen en contra de la concentració. Durant els últims mesos de l'any alguns establiments tanquen, tant per la forta competència com per traslladar-se a localitats veïnes.

La zona sud del barri de la Dreta de l'Eixample de la ciutat de Barcelona, i més especialment als voltants de la ronda Sant Pere i del carrer Trafalgar, s'hi concentra el 2007 uns 200 comerços regentats per empresaris d'origen xinès, amb uns 170 basars i botigues de venda a l'engròs. De fet, la zona, que es coneix popularment amb el nom de Chinatown, l'any 1999 tenia uns 40 establiments amb propietaris xinesos i el 2006 uns 160.

La concentració d'aquests comerços originava queixes veïnals des de feia uns quatre anys, amb mobilitzacions incloses el febrer i l'octubre del 2006. Els veïns reclamaven un pla d'usos per al barri però l'Ajuntament de Barcelona s'hi negava ja que trobava que ni era la millor solució, ni estava fonamentat per raons de diversitat comercial.

L'octubre del 2006 es va fer públic un informe que revelava un alt grau d'incompliment de les normes municipals d'aquests establiments. Dels 159 comerços revisats pels inspectors, 96 incomplien alguna normativa, com la dels mecanismes antiincendis o la irregular acumulació de material dins de les botigues.

L'Ajuntament de Barcelona congela les llicències

Al final del març del 2007 l'Ajuntament de Barcelona va congelar durant un any la concessió de llicències per instal·lar basars, magatzems i centres de venda a l'engròs de tot tipus de productes, des de roba fins a marroquineria i calçat. La prohibició afectava la zona sud del barri de la Dreta de l'Eixample, concretament entre els carrers Aragó, Trafalgar, Roger de Llúria i Marina. L'Ajuntament pretenia mantenir la qualitat de vida de l'Eixample, revitalitzar la zona, diversificar el comerç i protegir els valors patrimonials, culturals i de paisatge urbà.

En aquest context els empresaris d'origen xinès van diversificar els seus negocis

amb perruqueries o algunes autoescoles amb classes en xinès. De fet, el que no impedia la moratòria era el traspàs dels negocis, ni tampoc la conversió de, per exemple, una carnisseria en una autoescola d'un local situat al bell mig de la zona afectada per la moratòria.

Protestes de la Plataforma per un Eixample Sostenible

El 10 de maig la Plataforma per un Eixample Sostenible, integrada per veïns d'aquest districte, va concentrar unes 150 persones davant la carnisseria Mor del carrer Roger de Flor per protestar, sense incidents, contra l'acumulació de la mateixa tipologia de comerços al barri. El tancament de la carnisseria Mor, present a la zona des de feia uns cinquanta anys i una de les poques carnisseries que quedaven al barri, va motivar la protesta. La carnisseria va tancar perquè no podia pagar el lloguer proposat pel propietari. L'entitat veïnal organitzava una manifestació amb cassolada però es va desconvocar el ma-

teix dia per manca de permís. No obstant això, la concentració es va celebrar. Els veïns van insistir a desmarcar-se totalment d'actituds xenòfobes i de les pintades a la porta de la carnisseria en què es podia llegir «no gueto chino, comerç pel barri».

La Plataforma per un Eixample Sostenible considerava que s'estava perdent el comerç de proximitat al barri, protestaven per l'excés de comerços regentats per xinesos i per les pressions que asseguraven patir per part d'aquest col·lectiu, atès que es quedaven tots els locals comercials de la zona. L'associació s'oposava a convertir el carrer Trafalgar i la ronda Sant Pere en un espai de magatzems com si fos un polígon industrial.

L'entitat veïnal es va posicionar en contra del procés de creació d'un gueto al barri i creien que els ciutadans d'origen xinès no s'integraven. També opinaven que aquests establiments no oferien productes variats,



Comerços regentats per xinesos al carrer Trafalgar Foto: Moisès Jordi





Comerç regentat per xinesos al carrer Lluís el Piadós Foto: Moisès Jordi

ni de qualitat, ni s'adaptaven a les necessitats del barri.

Crítiques per la concentració veïnal

SOS Racisme i la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB) es van posicionar en contra de la mobilització dels veïns de l'Eixample, els acusaven de xenofòbia contra els comerços xinesos i van demanar als ciutadans que no participessin en la concentració. L'entitat SOS Racisme creia que el problema no eren els comerços xinesos sinó qualsevol presència pública d'una comunitat d'origen estranger.

La sectorial de comerç de la Petita i Mitjana Empresa de Catalunya (PIMEC), que tenia empresaris xinesos entre els seus associats, i la Confederació de Comerç de Catalunya (CCC) també es van manifestar en contra de la concentració. Per altra banda, la Unió d'Associacions Xineses de Catalunya va recomanar als comerciants d'origen xinès que tanquessin les botigues durant la protesta, i per aquest motiu en el

moment de la concentració hi havia botigues amb les persianes abaixades.

L'acte, realitzat pocs dies abans de les eleccions municipals, va provocar el posicionament i el debat públic de tots els partits polítics, immersos a la precampanya. A excepció del Partit Popular (PP), tots els partits es van manifestar públicament en contra de la concentració. El PP va denunciar que alguns comerços regentats per immigrants cometien competència deslleial perquè no respectaven ni els horaris ni la legislació laboral i reclamaven un increment de les inspeccions a aquests comerços.

Pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) l'acte era oportunista i allunyat del que necessitava Barcelona. Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) opinava que calia prudència, responsabilitat i analitzar les mesures que s'estaven aplicant, com la moratòria de noves llicències. Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) va manifestar que els veïns s'equivocaven amb la manifestació

i que hi havia altres instruments, legals i de convivència, per a defensar i afavorir la pluralitat comercial del barri. Convergència i Unió (CiU) es va desmarcar dels veïns, però va demanar un pla d'usos per a l'Eixample i va retreure a l'Ajuntament de Barcelona que no feia el que calia en aquests casos: mediar.

Tanquen alguns establiments

Durant els darrers mesos del 2007 alguns comerços regentats per xinesos al sud del barri de la Dreta de l'Eixample van tancar. Per una banda, els comerciants marxaven per traslladar-se a ciutats amb lloguers més barats que a l'Eixample, com per exemple a les ciutats de Badalona i Santa Coloma de Gramanet. També hi va influir el fet que alguns negociants comencaven a sentir-se perjudicats per la forta competència derivada de l'alta concentració del mateix tipus de comerços.

Pel que fa als efectes de la moratòria, durant els mesos d'aplicació de la congelació de l'otorgament de llicències a nous basars i botigues de venda a l'engròs, l'Ajuntament de Barcelona va rebre molt poques peticions per obtenir-ne.

De cara al 2008 l'Ajuntament de Barcelona havia de decidir si allargava la moratòria, que acabava al març, i havia de concretar el Pla especial d'ordenació del comerç majorista de la zona, segons va prometre l'Ajuntament als veïns del sud del barri de la Dreta de l'Eixample. El consistori barceloní pretenia afavorir la diversificació comercial i convertir els magatzems buits en generadors d'altres activitats com per exemple *outlets*.

XCN

Més informació

www.bcn.cat

ESPAI D'INTERÈS NATURAL DE LA TORRE NEGRA (SANT CUGAT DEL VALLÈS) 55



L'Ajuntament de Sant Cugat 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 atura la proposta del PAU perquè la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona dictamina la proposta inviable perquè el sòl dels terrenys compresos a l'àmbit del PAU són qualificats com a sòl no urbanitzable al Pla general metropolità. A final d'any, el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya insta l'Ajuntament a tramitar el PAU que la constructora va presentar el 1998 segons la legislació del moment.

Antecedents | 2003:46

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) de 1976 qualificava 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 a estudiar la preservació i gestió dels rodals de la Torre Negra i l'abril de 1998 el ple de l'Ajuntament va aprovar inicialment la modificació del PGM per a preservar integralment el sector de la Torre Negra.

Tres mesos més tard, el 31 de juliol de 1998, l'empresa Mont SA -propietat de Núñez i Navarro- va presentar un programa d'actua-

ció urbanística (PAU) per tal d'urbanitzar al 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 qualificar com a sòl no urbanitzable la zona de Torre Negra. L'empresa Mont SA i va interposar un recurs contenciós administratiu. El 2002, el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) va estimar el recurs interposat 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 i deixava una franja a definir en un futur pla especial, on es detallaria el pas del vial sud. La plataforma ciutadana va seguir manifestant la necessitat d'elaborar i aprovar un pla especial per tal de definir la gestió de l'espai i reclamava la necessitat que els terrenys fossin adquirits per les administracions públiques.

L'Ajuntament promou la protecció de la Torre Negra

Tres anys més tard, el juliol de 2006, es va aprovar inicialment el Pla especial de pro-



Cartell de benvinguda al parc rural de la Torre Negra
Foto: Àlex Tarroja

tecció i millora rural del parc rural de la Torre Negra, que n'especifica l'ús públic del parc, els propietaris i els seus drets, el sistema d'equipaments i la xarxa viària. Mentrestant, la Plataforma denunciava la construcció d'una nova escullera a la riera de Sant Cugat i la construcció d'un pitch-and-putt.

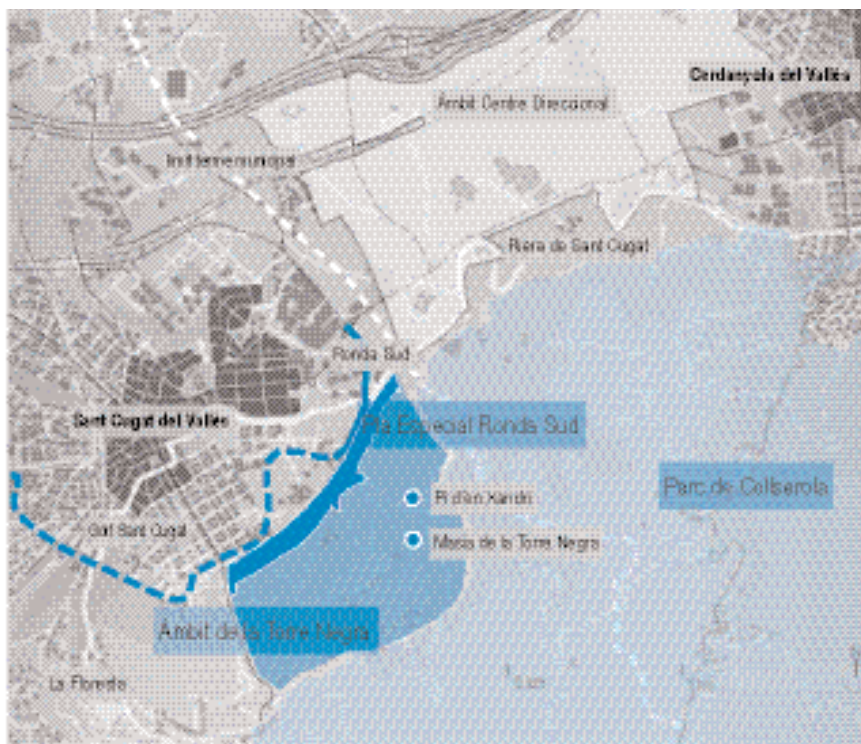
El mes de novembre, el ple municipal va acordar admetre la petició de Mont SA i procedir a tramitar el PAU presentat ja que és el recurs de cassació interposat per l'Ajuntament va ser desestimat.

Al mateix temps, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) incloïa en la



Una vista del sector de Torre Negra Foto: Àlex Tarroja





nova proposta de delimitació del **PARC DE COLLSEROLA** [105] la finca de la Torre Negra i s'incloua, a més, en la proposta de la **XARXA NATURA 2000** [2006:199].

El mes de març de 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. Així, l'Ajuntament consultava a la Generalitat a través de quina figura urbanística calia tramitar el projecte.

Al mateix temps, l'Ajuntament va encarregar al Grup d'Estudis Locals la redacció del Pla de gestió del patrimoni històric i cultural de la Torre Negra. El Pla recollia i classificava 34 elements pel seu valor arquitectònic, arqueològic i industrial. L'objectiu de Pla responia a la voluntat de l'Ajuntament de fer accessible i visitable per la ciutadania el patrimoni existent dins el Parc Rural de la Torre Negra. Amb aquest propòsit, l'Ajuntament volia impulsar

el pacte de diferents convenis amb els propietaris dels elements per a organitzar les visites als edificis, així com dissenyar itineraris dins el parc. Entre altres, alguns dels elements que recollia el Pla eren el pi d'en Xandri (arbre bicentenari declarat d'interès comarcal que va patir l'intent de ser abatut el 1997), la bòbila Guàrdia, el forn de calç i la cova i la Masia de la Torre Negra. Un dels reptes del pla de gestió era aconseguir la declaració de la masia com a monument nacional.

El mes de setembre del mateix any, l'Ajuntament denegava l'aprovació del PAU perquè la CTUB considerava la proposta inviable 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, 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 a executar la seva decisió. El 3 de desembre, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va anul·lar la decisió presa per la CTUB d'informar desfavorablement sobre la tramitació del PAU en considerar-la inviable perquè els terrenys eren qualificats com a sòl no urbanitzable.

L'Ajuntament va incomplir el termini concedit pel TSJC i l'alcalde Lluís Recoder, de Convergència i Unió (CiU), va reiterar davant els mitjans de comunicació "el nostre compromís de continuar treballant conjuntament per a garantir la total preservació de la zona".

Altres plans urbanístics a Sant Cugat

El mes de gener de 2007, el ple de l'Ajuntament de Sant Cugat va aprovar provisionalment la modificació del PGM als àmbits de la Floresta, Valldoreix i Can Monmany (**PLA URBANÍSTIC DE CAN BUSQUETS** [2006:130]). Aquesta requalificació urbanística permetia regularitzar els habitatges que el PGM de 1976 va deixar fora d'ordenació en traslladar el sòl forestal que ocupen les cases a la finca de Can Monmany, adquirida per l'Ajuntament de Sant Cugat i l'Entitat Municipal Descentralitzada (EMD) de Valldoreix.

D'altra banda, el mes de juny, el TSJC va anul·lar un projecte d'urbanització al centre de la Floresta perquè l'Ajuntament de Sant Cugat, quan el va aprovar el 2002, no havia fet prèviament un pla especial o un estudi de detall per a definir el sistema viari de la zona. El TSJC també obligava l'Ajuntament a tornar als veïns les contribucions especials fins que el consistori no aprovés els instruments de planejament sol·licitats.

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, pàg. 433- 453.

ESTACIÓ D'ESQUÍ DE BAQUEIRA-BERET I PLANS URBANÍSTICS ALS ENTORNS 56



L'entitat ecologista IPCENA denuncia Baqueira-Beret per extreure aigua d'un llac per sobre de la quantitat autoritzada, extrem que l'estació nega rotundament. D'altra banda, la Comissió d'Urbanisme de Lleida deixa pendent d'aprovació, per segona vegada, una nova zona residencial prevista al nucli d'Isil i vinculada al creixement de l'estació cap al Pallars Sobirà. El risc d'inundabilitat de la zona on es preveuen els apartaments n'és el motiu. El conseller d'Agricultura, Joaquim Llena, es veu envoltat per una polèmica associada a la reconversió en apartaments d'un hotel propietat de la seva família. Per últim, se signa un conveni per reobrir l'estació d'esquí de la Tuca.

Antecedents | 2003:47; 2004:75; 2005:59; 2006:56

L'estació d'esquí de Baqueira-Beret està situada a l'extrem més oriental de la Vall 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 Vall d'Aran. Així mateix, impulsava nous desenvolupaments urbanístics com el del complex residencial i hotelier Baqueira 1.500, a la vall de Ruda, que al 2007 seguia en construcció.

IPCENA denuncia Baqueira-Beret per extreure aigua d'un llac

A mitjan gener, l'entitat ecologista IPCENA (Institució de Ponent per a la Conservació i l'Estudi de la Natura) va denunciar l'estació d'esquí Baqueira-Beret davant la Fiscalia de Lleida per una suposada extracció abusiva d'aigua del llac Clot de l'Os. Segons IPCENA, la captació d'aigua, destinada a produir neu artificial, havia fet disminuir quatre metres el nivell del llac (un 80% de la seva capacitat) i havia deixat sec el barranc de Molins, cosa que posava en risc la supervivència d'algunes espècies animals i vegetals. Per això la denúncia demanava obrir una investigació penal per un presumpte delicte contra els recursos naturals.

D'altra banda, l'entitat ecologista denuncia-

va que Baqueira-Beret estava extraient del llac més aigua de l'autoritzada, sense deixar el cabal ecològic obligatori. Per aquest motiu demanava a la Conferència Hidrogràfica de l'Ebre (CHE) que revoqués la concessió que disposava l'estació.

Robert Buil, director comercial de l'estació aranesa, va negar les acusacions d'IPCENA i va senyalar que les denúncies responien a una campanya de descrèdit contra el sector de l'esquí. Buil va explicar que l'estació no utilitzava més aigua de la que tenia concedida legalment.

L'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), per la seva part, va dur a terme inspeccions a totes les estacions d'esquí dels Pirineus per controlar que les empreses complien les autoritzacions concedides. Aquesta actuació s'emmarcava en la situació de sequera que afectava els Pirineus i que obligava les estacions a fabricar neu artificial per poder mantenir-se obertes.

Les noves promocions de Sorpe i Isil avancen a ritmes desiguals

A més de la construcció de nous remuntadors i pistes a la vall d'Àrreu, el projecte d'ampliació de Baqueira-Beret cap al Pallars

Sobirà comportava noves zones residencials als nuclis de Sorpe i d'Isil, tots dos dins el municipi de l'Alt Àneu.

Al setembre de 2006, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida va aprovar, pendent d'un darrer tràmit que es va resoldre a mitjan febrer de 2007, el pla parcial urbanístic destinat a construir 379 nous habitatges de segona residència a Sorpe, un nucli que comptava amb 45 veïns censats, tot i que n'hi vivien menys. Els promotors, dels quals el principal era Baqueira-Beret SA, preveien edificar els nous habitatges en un termini de dos anys. IPCENA i la Plataforma pel Desenvolupament Sostenible del Massís de Beret van demanar la paralització del projecte perquè consideraven que no estava garantit el subministrament d'aigua ni el sanejament de les aigües residuals.

En canvi, en la mateixa data, la Comissió va deixar pendent d'aprovar la construcció de 67 noves vivendes a Isil —on hi vivien 50 veïns— perquè en el projecte mancava un estudi d'inundabilitat; a més a més, el director general d'Urbanisme, Joan Llorca, va instar l'empresa Baqueira Beret SA a no cobrir el barranc de Sarredo, tal com tenia previst.

A començament d'abril de 2007 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida va tornar a deixar pendent d'aprovació la nova promoció d'Isil. En aquesta ocasió, la Comissió va demanar als promotors que aportessin la documentació necessària per demostrar que el pont sobre el barranc de Sarredo no s'obstruïria en cas que es produïssin avingudes d'aigua. Aquesta demanda era fruit d'un informe desfavorable al projecte de l'ACA segons el qual els terrenys on es projectaven els nous habitatges tenien risc de patir inundacions ja que estaven travessats pel barranc esmentat.

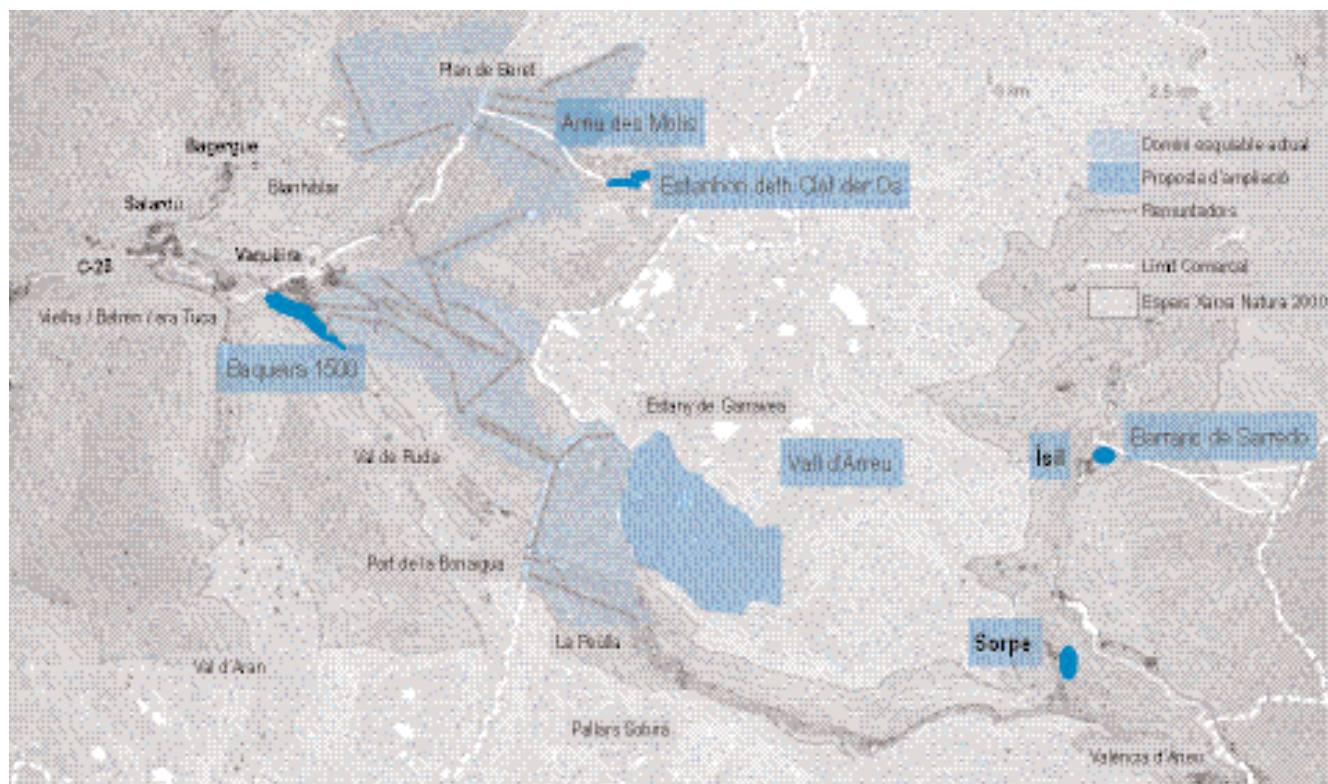
El conseller d'Agricultura, envoltat per una polèmica urbanística

A mitjan de març, Joaquim Llena (PSC), conseller d'Agricultura i alcalde durant on-



El barranc de Molins, va ser afectat per l'extracció d'aigües del llac Clot de l'Os. Foto: Àlex Tarroja





ze anys de l'Alt Àneu, es va veure envoltat per una polèmica associada a la construcció de 48 apartaments al nucli de València d'Àneu, en uns terrenys propietat dels pares de Llena on abans hi havia un hotel que va tancar l'any 2001. L'estudi de detall del projecte el va realitzar l'empresa Invertrade Active, l'administrador de la qual també ho era de l'empresa Àneu Desarrollos Urbanos, que promovia les 379 vivendes a Sorpe.

La polèmica va sorgir per dos motius principals. D'una banda, perquè Llena, quan era alcalde de l'Alt Àneu, havia donat sempre tot el seu suport a l'ampliació de Baqueira-Beret cap al Pallars Sobirà, sense que se sabessin els seus possibles interessos particulars. D'altra banda, perquè, essent ja conseller d'Agricultura, havia mantingut el càrrec de regidor de l'Ajuntament de l'Alt Àneu, malgrat que la Llei 13/2005 del règim d'incompatibilitats dels alts càrrecs al servei de la Generalitat sembla apuntar –tot i que no queda del tot clar– que això no és possible.

Llena va comparèixer al Parlament de Catalunya per defensar la legalitat de la seva actuació, tot i que va acabar dimitint de regidor a petició del president de la Generalitat, José Montilla. Segons el conseller d'Agricultura, el projecte complia escrupolosament amb els requisits legals i el procediment urbanístic. A més, va afegir que el solar no s'havia requalificat i mantenia el volum d'edificabilitat i els usos previstos, que eren tant l'hoteler com el d'habitatge. Malgrat això, Convergència i

Unió (CiU) va demanar la dimissió del conseller per la il·legalitat que comportava, segons CiU, els dos càrrecs polítics que mantenia Llena i la contradicció entre els projectes urbanístics promoguts a la comarca i les directrius propugnades per la Generalitat a través dels plans territorials. El Partit Popular de Catalunya (PPC) es va afegir a les crítiques al conseller.

La reobertura de l'estació d'esquí de la Tuca, més a prop

L'estació d'esquí de la Tuca, situada al municipi de Vielha e Mijaran, va estar oberta entre els anys 1974 i 1989. Els errors de gestió i de disseny no van permetre mai que fos

rentable, malgrat que l'estació va pertànyer a diferents empreses. La inexistència d'un complex immobiliari associat a l'estació va contribuir també a fer créixer les pèrdues i els deutes dels gestors de l'estació.

A partir del 2004 diverses empreses es van començar a interessar per reobrir l'estació atretes per les compensacions urbanístiques que comportaria el projecte. Després de diverses negociacions, l'Ajuntament de Vielha i la societat Tucarán Resort, del grup immobiliari Hoque, van signar un conveni de col·laboració a mitjan abril de 2007 per garantir la viabilitat tècnica, urbanística i econòmica del projecte de reobertura de l'estació d'esquí. A



Terrenys de la futura urbanització de Sorpe, de 379 habitatges. Foto: Àlex Tarroja



Antic remuntador dera Tuca, amb el nucli de Betrán al fons. Foto: Àlex Tarroja

començament de juliol va ser l'Entitat Municipal Descentralitzada de Betrán, propietària de les muntanyes on se situaria la nova estació, qui va signar un altre conveni amb l'empresa promotora per cedir-li el dret d'exploració del terrenys. A final d'agost, les juntes veïnals de Betrán i d'Escunhau-Casarih van donar també la seva conformitat al projecte.

Tucarán Resort ja portava temps analitzant les possibilitats del nou centre d'esquí, que

tindria la seva base a 1.015 metres d'alçada, al poble de Betrán, molt a prop de Viella. Des d'aquest poble sortiria un telecabin de 8 places fins a la zona intermèdia de l'estació, situada a 1.710 metres. La nova estació tindria un domini esquiable d'entre 30 i 40 quilòmetres i disposaria de 10 remuntadors per transportar unes 18.700 persones per hora.

El PLA DIRECTOR DE LES ESTACIONS DE MUNTANYA 2006-2011 [2006:117], aprovat el maig de

2006, considerava "interessant" la reobertura de La Tuca i n'ampliava el domini esquiable cap a l'oest i cap al nord. Tanmateix, posava tres condicions al nou projecte: garantir un nombre suficient d'aparcaments, transportar els esquiadors a peu de pistes a través d'un telecabin amb sortida als aparcaments, i prioritzar la construcció d'hotels enfront de les segones residències.

La inversió inicial prevista era de 45,5 milions d'euros, una quantitat que la societat garantiria amb un aval. Com a contrapartida, l'empresa esperava que l'Ajuntament ampliés la superfície residencial prevista a Betrán per poder-hi construir 562 vivendes, diversos hotels i equipaments comercials. L'empresa calculava que les obres no començarien abans de dos anys per poder complir amb els requeriments ambientals.

XBR-X3EA

Més informació

www.baqueiraberet.net
www.baqueira.es
www.hoque.es/docs/dossier_Informativo_tucaran.pdf
www.tucaran.com

57 ESTACIÓ D'ESQUÍ I URBANITZACIÓ DE PORT DEL COMTE



Després que el juny de 2005 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida aprovés definitivament el Pla especial per a ampliar i modernitzar l'estació de Port del Comte, i el Pla parcial per a desenvolupar una zona residencial amb 400 habitatges, l'entitat ecologista Ipcena, juntament amb les plataformes per la defensa de la vall de Lord i per la defensa del Solsonès, presenten l'octubre de 2006 un recurs contra aquests dos projectes. Malgrat això, els tràmits avancen i el desembre de 2007 l'Ajuntament de la Coma i la Pedra aprova inicialment el projecte de reparcel·lació i urbanització de la nova zona residencial.

Antecedents | 2005:61



L'estació d'esquí de Port del Comte està situada al nord del Solsonès, al municipi de la Coma i la Pedra. El complex disposa de 36 pistes, 40,7 quilòmetres esquiables i 15 remuntadors. Any rere any l'estació anava augmentant la superfície innivada artificialment i la temporada 2007-2008 ja disposava de 215 canons de neu i 16 pistes amb neu artificial (17,5 km). L'estació té un caràcter familiar i és una de les més properes a l'àrea metropolitana de Barcelona.



El Pla especial d'ampliació de l'estació

El juny de 2005 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL) va aprovar definitivament el Pla especial de l'estació hivernal de Port del Comte, promogut per Guimaru SL, l'empresa propietària del complex. Aquest pla, previst a les normes subsidiàries del municipi (1996), pretenia resoldre diversos problemes de l'estació, especialment la poca estabilitat de la neu i els déficits d'equipaments (aparcaments, remuntadors) i de serveis.

En concret, el Pla proposava la construcció de set telecadires (cinc dels quals comportarien noves pistes) i tres nous punts d'accés per als esquiadors, noves instal·lacions per a la fabricació de neu ar-

tificial (canons, basses d'emmagatzematge d'aigua, estacions de bombeig, etc.), dotze edificis de serveis i quatre nous aparcaments. El desenvolupament d'aquestes actuacions es preveia en tres etapes que durarien uns 1deu anys. El Pla incorporava un camp de golf de nou forats construït anys enrere i que havia entrat en desús. El mateix estiu de 2005 el camp es va posar al dia i es va reobrir sense que calgués construir cap nova edificació.

El Pla especial incorporava les esmenes que la CTUL havia acordat el febrer de 2005 relacionades amb sengles informes de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) i l'Institut Geològic de Catalunya (IGC) i la introducció d'una previsió per tal que els remuntadors donessin servei a un mínim de 5.000 esquiadors simultàniament.

Una nova zona residencial

El juny de 2005 la CTUL va aprovar també de manera definitiva el Pla parcial del Sector EH1 (anomenat per les normes subsidiàries "Estació Hivernal del Centre d'Interès Turístic Port del Comte"), el qual preveia construir un màxim de 405 habitatges a la zona del prat Berlà, en una àrea delimitada per la carretera de la Coma i la d'accés al camp de golf. El sostre màxim

previst era de 47.250 m² distribuït en zona residencial (75%), serveis i comerços (15%) i hotels (20%).

Aquest Pla parcial pretenia impulsar el desenvolupament socioeconòmic del municipi i, segons l'informe ambiental que l'acompanyava, era compatible amb el medi ja que la nova zona urbanitzada estaria adjacent a altres nuclis urbans existents, no afectaria espais naturals protegits ni corredors biològics, i s'integraria en l'entorn. D'altra banda, les zones inundables dels dos barrancs que creuaven la zona s'havien inclòs en àmbits de protecció del Pla parcial.

Oposició ecologista

L'entitat ecologista Ipcena (Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de la Natura) i les plataformes per la defensa de la vall de Lord i per la defensa del Solsonès van canalitzar l'oposició a l'ampliació de l'estació i a la construcció de la nova zona residencial. L'octubre de 2006 Ipcena, conjuntament amb les dues plataformes, van presentar un recurs contenciós-administratiu contra l'aprovació del Pla parcial i del Pla especial.

Segons aquestes entitats, els dos projectes comportaven la destrucció d'espais naturals de gran valor (bosc de pi negre on hi viu el gall fer, una espècie protegida i amenaçada) i només responien a una iniciativa d'especulació urbanística. Joan Vázquez, secretari d'Ipcena, va destacar que l'únic interès de l'ampliació de l'estació eren les places hoteleres i els més de 400 apartaments i va afegir que la inversió seria un fracàs per la decadència que estava patint el sector de l'esquí i pels efectes del canvi climàtic. En aquest últim sentit, Vázquez va advertir que Port del Comte seria la primera estació catalana que es quedaria sense neu per l'escalfament global, atesa la seva orientació i ubicació.

Per la seva part, Gerard Torrent, portaveu de la Plataforma per la Defensa del Solso-



Apartaments a peu de les pistes d'esquí del Port del Comte. Foto: Àlex Tarroja



Detall de la urbanització del Port del Comte. Foto: Àlex Tarroja

nès, es va mostrar preocupat pel model turístic de masses que s'impulsava al Solsonès i va apostar per un model centrat en el turisme de natura. Josep Pintó, portaveu de la Plataforma per la Defensa de la Vall de Lord i propietari d'un hotel, va alertar que la construcció abusiva d'habitatges destruiria les essències i l'atractiu del poble.

Port del Comte i el Pla director de les estacions d'esquí

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va presentar el juny de 2006 el PLA DIRECTOR DE LES ESTACIONS DE MUNTANYA 2006-2011 [2006:117]. Segons aquest Pla, la situació geogràfica de Port del Comte i l'orientació de gran part de

les seves pistes impedièren garantir de manera continuada una qualitat d'innivació mínima per a la pràctica de l'esquí. En aquest sentit, les propostes de futur, en la línia del Pla especial aprovat el juny de 2005, anaven orientades a millorar la qualitat de la neu i l'oferta d'esquí, a partir de la reordenació i renovació de les infraestructures existents. Així mateix, el Pla apostava per condicionar i renovar les àrees d'aparcament i serveis i descartava l'àrea de la Font de la Roca com a futur domini esquiable.

Més passos per construir la nova zona residencial

A final de desembre de 2007, l'Ajuntament de la Coma i la Pedra va aprovar inicial-

ment el projecte de reparcel·lació i urbanització de la nova zona residencial. El document, que va sortir a exposició pública, era la concreció del pla parcial aprovat el juny de 2005. S'hi preveïen construir 38 xalets i 367 apartaments distribuïts en diversos blocs (d'entre 14 a 24 habitatges).

Segons va assenyalar l'alcalde del municipi, Marc Escarré (Convergència i Unió ?CiU?), la tipologia d'urbanització pretenia minimitzar al màxim l'impacte sobre l'entorn. Escarré va destacar també que el projecte es desenvoluparia progressivament seguint un pla d'etapes que evités un creixement sobtat i immotivat. La finalitat última era, segons l'alcalde, donar feina al llarg dels anys i ajudar a estabilitzar el municipi.

En acabar el 2007, restava per resoldre el recurs interposat per Ipcena i les plataformes per la defensa de la vall de Lord i del Solsonès. Les previsions eren que la urbanització comencés a construir-se durant el 2008.

XBR-X3EA

Més informació

ptop.gencat.net/rpucportal
www.racocatala.cat/noticia/presentacio-plataforma-salvem-vall-lord

58 ESTACIONS D'ESQUÍ D'ESPOT, PORT AINÉ I TAVASCAN (PALLARS SOBIRÀ)



L'impagament sistemàtic del crèdit concedit per l'Institut Català de Finances (ICF) per part de Pallars Industrial –l'empresa propietària de Port Ainé– obliga a subhastar l'estació d'esquí. Talment com havia succeït amb Espot Esquí, l'ICF adquireix l'estació i en posa a concurs la gestió. Després de mesos d'incertesa, el mes de novembre finalment s'adjudica la gestió –per una temporada, renovable a una segona– d'ambdós complexos a la societat Gran Pallars formada per 43 empresaris de la comarca i els ajuntaments de Rialp i Espot. D'altra banda, també s'estudia la possibilitat que a mitjà termini l'estació municipal de Tavascan passi a ser gestionada per Gran Pallars.

Antecedents | 2005:64; 2006:58



La crisi que arrossegueu des de fa anys les estacions d'esquí d'Espot i Port Ainé (el Pallars Sobirà) va desembocar en la subhasta dels seus actius a causa de l'impagament dels crèdits concedits per part de l'Institut Català de Finances (ICF), organisme dependent de la Generalitat. En aquest sentit el febrer de 2006 Espot Esquí va ser adquirida per part de l'ICF i, posteriorment, se'n va cedir la gestió a la societat Suport Group Consultor (SGC) formada per municipis i empresaris de la comarca.

Per la seva banda, Pallars Industrial –empresa propietària de Port Ainé– va declarar suspensió de pagaments el desembre de 2005.

Port Ainé a subhasta

El 10 de gener de 2007 l'ICF anunciava que executaria les garanties que preveu el préstec de 13 MEUR a l'empresa Pallars Industrial, en la qual participaven la família Messegué i els ajuntaments de Llavorsí, Rialp, Soriguera i Sort. D'aquesta manera s'iniciava el procediment que finalitzaria amb la sortida a subhasta pública a mitjan 2007 de l'estació d'esquí. El gerent de l'ICF, Josep Maria Ayala, explicava que en cas que l'hi adjudiquessin, el seu objectiu seria crear una societat mixta que gestionés de forma conjunta Port Ainé i Espot Esquí. D'altra banda, des de l'organisme de crèdit es pretenia que en un termini no superior a quatre anys la propietat de les estacions tornés a mans privades.

Josep Messegué, gerent de Pallars Industrial, defensava que els actuals gestors continuessin al capdavant de l'estació, malgrat que el capital passés a mans de l'ICF. Així mateix, afirmava que el futur del complex passava per executar un pla urbanístic als afores de Rialp pendent d'un informe d'innundabilitat de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA). Aquesta operació –que inclouria apartaments i hotels– es connectaria amb les pistes per mitjà d'un telecàbina.

A mitjan gener, Port Ainé va ser una de les estacions que va rebre la visita d'inspectors

de l'ACA per a analitzar els sistemes de captació d'aigua de generació de neu artificial. Messegué va afirmar que en el seu cas no hi havia cap tipus d'irregularitat, però que “notícies com aquestes no ajuden gens en temporades tan negatives com la d'enguany”. De fet, es va qualificar com “una de les pitjors dels darrers vint anys” en el conjunt del Pirineu Català. Al Pallars Sobirà, i per primera vegada en els dotze anys d'història particular, l'estació municipal de Tavascan ni tan sols va poder obrir les portes.

El mes de gener de 2007 es van reunir Joaquim Nadal, conseller de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), i la junta de l'Associació Catalana d'Estacions de Muntanya (ACEM) per analitzar el desplegament del PLA DIRECTOR DE LES ESTACIONS D'ESQUÍ [2006:117] aprovat el 2006. Entre altres acords, es va anunciar l'obertura d'una línia de crèdit de 40 MEUR per tal de millorar instal·lacions hoteleres i remuntadors.

En una altra trobada amb el sector a final de febrer Nadal va declarar que “l'ICF no es convertiria en un holding públic de l'esquí tal com succeeix a Aragó”. En aquest sentit va assenyalar que, al marge de les experiències

de Vall de Núria i la Molina, si es repetissin casos com els de Port Ainé o Espot es treballaria per a sanejar les estacions i tornar-les al mercat en un termini de dos o tres anys.

El 25 de maig el jutjat mercantil de Lleida va convocar la subhasta de béns –trenta-cinc lots– de Pallars Industrial per al dia 29 de juny, per un preu superior als 10 MEUR. Tot i aquest anunci Josep Messegué va realitzar una proposta per a evitar la subhasta: convertir el deute en una ampliació de capital –ICF n'esdevindria el soci majoritari, amb un 80% de les accions–, mantenir l'actual equip de gestió i, finalment, permetre una opció de recompra al cap de cinc anys. L'ICF, després de valorar la proposta, la va desestimar per la “complexitat tècnica”.

Aquesta decisió arribava el mateix dia que l'aprovació inicial del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC (PDU) DEL PALLARS SOBIRÀ [127] per part de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL). En el text es proposava desclassificar la zona afectada pel Pla parcial propietat de Pallars Industrial i agrupar part dels aprofitaments al voltant del nucli de Rialp amb l'objectiu de reduir-ne el risc d'i-



Instal·lacions a la cota baixa de Port Ainé. Foto: Àlex Tarroja



Port Ainé proposava urbanitzar el sector de Baürsos, mentre el PDU en defensava la desclassificació. Foto: Àlex Tarroja

nundació. Així mateix, a la zona d'Espot Esquí també es reduïa el sostre edificable.

La subhasta dels béns de Pallars Industrial es va realitzar finalment el 29 de juny. El lot referent a l'estació, se'l va adjudicar l'ICF per 2,8 MEUR –la meitat del preu de sortida– i 0,7 MEUR més per l'empresa d'esports d'aventura Sport Center. En aquest cas també va licitar Xavier Gabriel, propietari de l'administració de loteria la Bruixa d'Or de Sort, fet que va suposar que el preu de sortida es multipliqués per tres. Per altra banda, una vintena de lots –bàsicament finques rústiques– es van retirar del procés, ja que els propietaris en van pagar els crèdits.

El mateix dia l'ACA feia públics els resultats de la investigació en les instal·lacions de producció de neu artificial. Espot i Port Ainé eren dues de les cinc estacions a les quals s'obria un expedient sancionador, en el primer cas per la utilització d'una captació denegada al llac de la Bassa, mentre que Port Ainé utilitzava una concessió en tràmit al barranc dels Clots.

Situació d'incertesa a Port Ainé

La gestió de les estacions pallareses i la situació dels seus treballadors –quaranta-tres de fixos i trenta-quatre de fixos discontinus– va esdevenir al llarg de l'estiu i la tardor un element de gran preocupació a la comarca. En aquest sentit el 27 de juliol representants d'ICF, el DPTOP i el sindicat Comissions Obreres (CCOO) es van reunir per tractar la situació dels empleats d'ambdós complexos. Josep Maria Ayala va anunciar que en el termini d'una setmana es publicaria al *Diari Ofi-*

cial de la Generalitat de Catalunya (DOGC) el plec de condicions per a la gestió de les estacions, així com l'Alberg Sport Center i l'Hotel Cota 2000 de Port Ainé, en el qual es consideraria “positiu” tornar a contractar els mateixos treballadors.

La situació difícil es concretava el 8 d'agost amb la suspensió temporal de feina dels vuit treballadors de Port Ainé encarregats del manteniment de les pistes. La seva situació quedava pendent de l'adjudicació de la gestió, a final de setembre.

Per altra banda, la Generalitat va crear la societat MesNeu SL, per a canalitzar els negocis de les diverses empreses públiques dedicades a l'esquí. Així mateix, l'ICF invertia 2,4 MEUR a Espot i Port Ainé en tasques de manteniment per tal de poder iniciar amb garanties la temporada 2007-2008.

A la primera de setembre, Joaquim Nadal anunciava que a curt o mitjà termini la gestió de l'estació de Tavascan –malgrat mantenir la propietat municipal– també s'uniria a les d'Espot i Port Ainé. Es pretenia, d'aquesta manera, que les tres pistes de Pallars esdevinguessin una oferta combinada i competitiva d'esquí.

El 28 de setembre l'ICF va declarar desert el concurs per a la gestió conjunta dels dos complexos hivernals, “ja que les dues ofertes presentades no complien amb part dels requisits definits en el plec”. Es tractava de SGC –societat mixta que ja gestionava Espot– i Inversions Meridiana –immobiliària madrilenya amb interessos urbanístics a la zona.

Aquesta situació va provocar que el nerviosisme entre els treballadors augmentés. Entre altres gestions, a començament d'octubre es van reunir amb representants del Consell Comarcal del Pallars Sobirà per a expressar la seva preocupació pel fet que l'estació pogués restar tancada la temporada 2007-2008. Dies després, el consell d'alcaldes de la comarca expressava el seu malestar i demanava oficialment a l'ICF que “fes tot el possible per tal de reobrir les dues estacions”.

Es resol la situació

El 26 d'octubre l'ICF prenia finalment possessió de l'estació de Port Ainé quatre mesos després de la subhasta. Josep Maria Ayala va manifestar que concentrarien tots els esforços per a garantir l'obertura de l'estació el mes de desembre i adjudicar-ne la gestió conjunta amb Espot Esquí en un termini d'una setmana.

Finalment, l'11 de novembre es produïa l'adjudicació, per una temporada –renovable a una segona–, de la gestió de les estacions pallareses a Gran Pallars SL. Es tracta d'una nova societat, formada a partir de SGC, en la qual participen quaranta-tres empresaris de la comarca juntament amb els ajuntaments d'Espot i Rialp.

A final de novembre, Gran Pallars presentà el seu pla de negoci que incloïa un forfet conjunt i la gestió d'una central de reserves dels establiments hotelers petits de la comarca (mil vuit-centes places). Així mateix es posposava per a properes temporades la inclusió de Tavascan en la gestió conjunta dels complexos hivernals de la comarca.

La manca de neu va endarrerir l'inici de la temporada fins al 12 de desembre. Tanmateix, entre les dues estacions tan sols es van posar en servei 6 dels 67 km esquiables. La temporada 2007-2008 havia suposat, en el cas d'Espot, una inversió d'1,6 MEUR per a instal·lar dinou canons de neus i crear una nova pista negra. Així mateix, el DPTOP hi destinava 18.000 euros per a millorar-ne els accessos.

AUV-MMM

Més informació

www.gencat.cat/ptop
www.granpallars.com
www.icfinances.com

59 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. INTRODUCCIÓ



El FAV Madrid-Tarragona assoleix la velocitat comercial de 300 km/h i clou el primer semestre del 2007 amb 200.000 usuaris. Els grups municipals de CiU, PP i ERC s'oposen al traçat del FAV pel centre de Barcelona però al juliol s'aprova el projecte. A l'octubre, un esvoranc en les obres del FAV a Bellvitge deixa 160.000 persones sense servei de Rodalies i el Govern de l'Estat n'assumeix la responsabilitat. A final d'any es restableix el servei però continua pendent l'arribada del FAV a la ciutat comtal. El MIFO ajorna la finalització de les obres del FAV fins al 2012 però anuncia la possibilitat de fer-lo arribar provisionalment fins a la frontera per la via convencional.

Antecedents | 2004:79; 2005:66; 2006:61



A final de 2003 va entrar en servei el Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) Saragossa-Lleida. Aleshores, les previsions del Ministeri de Foment (MIFO) situaven l'arribada del FAV a Tarragona per al 2005, a Barcelona el 2007 i a la frontera francesa el 2009. Les deficiències tècniques detectades en les obres de la línia Madrid-Lleida realitzades entre 1998 i 2002 van dur el nou govern del Partido Socialista Obrero Español (PSOE) a anunciar un endarreriment en els calendaris i una reducció de la velocitat comercial per sota dels 300 km/h.

El 2005 el president de la Generalitat, Pasqual Maragall (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), i la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, van acordar que la prioritat seria fer arribar l'alta velocitat a l'estació de Sants el 2007 i que la solució per a l'AEROPORT DEL PRAT [5] seria fer una estació intermodal al nucli del Prat de Llobregat, finançada per la Generalitat. Pel que fa a les obres, el MIFO tancava la licitació dels darrers trams pendents de la línia Lleida-Barcelona. A final del mateix any, el president del Govern de l'Estat, José Luis Rodríguez Zapatero (PSOE), i el primer ministre francès, Dominique de Villepin, van signar un acord que ratificava el compromís d'acabar les obres del traçat transfronterer el 2009.



El setembre de 2006, la Generalitat i el Govern de l'Estat van anunciar un acord per a invertir 3.563 MEUR en la millora de la xarxa ferroviària de Catalunya. Pel que fa al FAV, l'acord preveia els trams pendents per licitar per un valor de 2.670 MEUR. Al novembre, el director del Programa per a la Mobilitat de la Generalitat, Miquel Àngel Dombriz, va anunciar que Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) estava estudiant la possibilitat d'implantar, a partir de final de 2007, un servei de trens regionals a una velocitat de 250 km/h que uniria les principals ciutats catalanes.

El desembre de 2006 es va inaugurar el tram del FAV Lleida-Tarragona. Al nord, les

obres continuaven a les portes de Barcelona, i, en direcció a la frontera, es licitaven els últims trams però encara restaven pendents d'aprovació definitiva els projectes al pas per les àrees urbanes de Girona i Figueres.

Continua pendent la implementació d'abonaments

Al maig, la Plataforma Bonos Ave, formada principalment per ciutadans aragonesos que demanaven la creació de trens llançadora de distància mitjana entre Saragossa i Lleida i la implantació d'abonaments a preu reduït, tal com ja succeeix en la línia Madrid-Sevilla, va anunciar que es reuniria amb les institucions lleidatanes per demanar-ne el suport. La representant de la Plataforma, Pilar Barraca, va exposar que tenien una base de dades amb més de 200 usuaris habituals d'aquest tram.

La ministra de Foment, Magdalena Álvarez, va anunciar que el Govern impulsaria la implantació d'abonaments en aquesta línia en funció de la demanda però que l'objectiu era equipar progressivament els preus a totes les línies de l'Estat.

Es consolida el FAV Madrid-Tarragona

Els problemes d'accessibilitat a l'estació del Camp de Tarragona (FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT, CAMP DE TARRAGONA [60]), ubicada en una zona pràcticament equidistant entre Tarragona, Reus i Valls, es van anar perpetuant al llarg de 2007 a causa de l'escassa senyalització de les vies de la zona: autopista AP-7 i carreteres N-240, TV-2231 (Perafort-la Secuita) i TV-750 (Perafort-la Poble de Mafumet). Mentrestant, els alcaldes de Perafort i la Secuita, els principals afectats pels problemes de trànsit, reivindicaven una solució davant la Subdelegació del Govern a Tarragona i la Diputació de Tarragona.

Malgrat això, al llarg de 2007 es van anar millorant les prestacions de servei d'alta velocitat entre Madrid i Tarragona. Així, al

març es va augmentar el nombre de combois de 5 a 8 per sentit per respondre a l'increment de la demanda i al maig es va assolir la velocitat comercial de 300 km/h gràcies a les millores en el sistema de senyalització. Finalment, el mes d'agost, Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) va fer un recompte del primer semestre de 2007 i va constatar que la línia havia tingut uns 200.000 usuaris i que els trens havien circulat amb una ocupació mitjana de gairebé el 95%.

El maig de 2007 van començar les proves de plataforma i via entre l'estació del Camp de Tarragona i Sant Joan Despí. En direcció nord, continuaven les obres amb la intenció, malgrat els problemes sorgits per l'afectació d'alguns edificis del nucli urbà al Prat de Llobregat (FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT, BAIX LLOBREGAT [61]), que el tren d'alta velocitat arribés a Barcelona al desembre.

El conflicte pel traçat al centre de Barcelona

En paral·lel al procés d'aprovació del projecte constructiu del FAV al pas pel centre de Barcelona, i a mesura que avançava la campanya de les eleccions municipals, es va reavivar el debat polític i ciutadà sobre el seu traçat (FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT, BARCELONÈS [62]). Al gener, el president del grup municipal de Convergència i Unió (CiU), Xavier Trias, va demanar, després d'una reunió amb l'arquitecte en cap de les obres de la Sagrada Família, Jordi Bonet, una moratòria en la construcció del túnel del FAV pel centre de la ciutat adduint els riscos que l'obra podia provocar al temple i va proposar, com a solució per a no alterar la data d'arribada a la frontera francesa (2009), la circumval·lació pel Vallès. Durant els mesos següents, es van anar fent explícites les divergències entre els partits polítics amb representació a l'Ajuntament de Barcelona. Jordi Portabella, portaveu d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), va anunciar que s'oposava al traçat del FAV pel carrer Mallorca, va descartar les alternatives del Vallès i el litoral, proposades per CiU i

el Partit Popular (PP), respectivament, i va dir que apostava per fer-lo passar pel túnel del ferrocarril convencional del carrer Aragó. A partir d'aquest moment, PSC i Iniciativa per Catalunya Verds (ICV)-Esquerra Unida i Alternativa (EUiA) restaren sols en defensa del traçat aprovat. A l'últim, diverses entitats ciutadanes, com la Plataforma AVE pel Litoral, la plataforma "Per un bon traçat del TGV" i el Patronat de la Sagrada Família, continuaren realitzant actes i mobilitzacions per a demanar un canvi de traçat.

A mitjan juliol, el Consell de Ministres va aprovar l'execució de les obres del túnel del FAV pel centre de Barcelona per 246 MEUR i una durada de 32 mesos. Immediatament, CiU, PP i ERC van presentar una moció al ple de l'Ajuntament amb què deixaven clar el seu rebuig al traçat aprovat, encara que no hi van presentar alternatives. L'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu (PSC), va restar importància a la moció aprovada per l'oposició i va recordar que com que no era vinculant no implicaria la paralització del projecte. Unes setmanes abans, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, havia exposat que fer un traçat alternatiu suposaria tornar a començar tots els tràmits i que això representaria endarrerir les obres cinc anys més.

El caos de Rodalies fa esclatar el problema de les infraestructures

Al juny, el secretari d'Estat d'Infraestructures, Victor Morlan, va anunciar l'ajornament del termini de finalització de les obres de connexió entre Barcelona i la frontera francesa fins al 2012, adduint la necessitat de garantir la seguretat del traçat en els túnels que travessen Barcelona i Girona. El president de Foment del Treball, Joan Rossell, va denunciar que no hi havia cap raó de seguretat ni



de construcció per a dilatar el termini i va criticar els governs del PSOE i el Partit Popular (PP) pel retard històric en la seva execució. A més, Rossell va carregar contra el que va denominar "superpolitització de la vida pública" i va posar com a exemple la reobertura del debat sobre el traçat del FAV pel centre de Barcelona, després d'haver estat pactat entre el Govern de l'Estat (PP), la Generalitat (CiU) i l'Ajuntament (PSC) el 2002.

A començament d'any el MIFO va avisar que es podrien produir avaries a les línies de Ro-

dalies (FERROCARRIL DE RODALIES [66]) durant les obres del FAV en el tram d'entrada a Barcelona. Després de diversos problemes puntuals, a final d'octubre, un esvoranc en les obres del FAV a la zona de Bellvitge va obligar a tallar les línies de la rodalia C-2 sud C-7 i C-10 i la línia Llobregat-Anoia dels Ferrocarrils de la Generalitat, deixant sense servei unes 160.000 persones. Un dia després, RENFE va posar en funcionament un operatiu d'emergència format per 200 autobusos amb una estació provisional situada a l'avinguda Maria Cristina de Barcelona i va anunciar que les línies de Rodalies afectades serien gratuïtes fins que es restablís novament el servei.

Com a conseqüència d'aquests problemes, ERC i ICV van reclamar al president de la Generalitat, José Montilla, que exigís la dimissió de la ministra de Foment, Magdalena Álvarez. Montilla va replicar que això no era competència de la Generalitat. Uns dies més tard, el president del Govern de l'Estat, José Luis Rodríguez Zapatero, va visitar l'àrea afectada acompanyat pel president de la Generalitat, José Montilla, i l'alcalde de l'Hospitalet, Celestino Corbacho, i va assumir la responsabilitat dels problemes a les obres. Zapatero va anunciar que a partir d'aquell moment la prioritat del Govern de l'Estat seria, per aquest ordre, garantir la seguretat, restablir el servei de Rodalies i, per últim, la finalització de les obres del FAV, però no va



Terrenys de la futura estació del FAV a la Sagrera. Foto: Àlex Tarroja

poder garantir cap data. Uns dies més tard, durant el debat d'infraestructures al Congrés, Zapatero va desmentir que les obres del FAV s'haguessin desenvolupat amb pressions per motius electorals, va afirmar que el Govern del PSOE feia dos anys que invertia en Rodalies per a subsanar les deficiències heretades de l'etapa de govern del PP i que no hi havia raons per destituir la ministra de Foment, Magdalena Álvarez.

Mentrestant, la societat civil va iniciar una campanya de protesta per a denunciar el mal estat de les infraestructures a Catalunya. Al novembre naixia el web "catalaemprenyat.cat" per recollir adhesions a un manifest que instava la Generalitat a exigir responsabilitats i solucions al Govern de l'Estat. L'1 de desembre, centenars de milers de persones —200.000 segons la policia i 700.000 segons l'organització? es van manifestar pel centre de Barcelona, convocades per la Plataforma Pel Dret de Decidir, per protestar contra el caos de les infraestructures i per reclamar la sobirania amb el lema "Som una nació i diem prou. Tenim el dret de decidir sobre les nostres infraestructures". La manifestació va tenir el suport de més de 200 entitats, associacions i sindicats, i el suport explícit dels partits CiU, ERC i ICV-EUiA.

A final de novembre, el MIFO va restablir el servei de Rodalies però va posposar l'arribada del l'alta velocitat a Barcelona fins al 2008.

El MIFO estudia fer passar el FAV per la via convencional fins a la frontera

A principi de 2007 es van adjudicar els darrers trams pendents al Vallès (FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT, VALLÈS [63]) i van continuar a bon ritme les obres a la comarca de la Selva. Finalment, al setembre es van adjudicar les obres dels primers trams al sud de l'àrea urbana de Girona, concretament els compresos entre els carrers Mas Gri i Joan Torró i la primera fase de l'estació, per un valor de 278 MEUR i un termini d'execució de 30 mesos (FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT, SELVA, GIRONÈS I PLA DE L'ESTANY [64]). Uns mesos abans, el regidor d'urbanisme de Girona, Joan Pluma (PSC), havia anunciat a la Comissió Municipal de Seguiment del FAV que la nova estació de Girona es construiria en diverses fases, a fi que es pogués garantir la circulació pel centre de la ciutat durant les obres. La primera fase inclouria l'obertura del traçat del FAV i la construcció del mòdul principal per a les estacions de l'alta velocitat i d'autobusos. La segona abordaria la construcció del mòdul per al tren convencional i del vestíbul general en superfície.



Cartell de les obres de la connexió internacional del FAV. Foto: Àlex Tarroja

Al juny, paral·lelament a l'anunci de l'ajornament de la finalització de les obres de connexió del FAV amb la frontera francesa fins al 2012, el secretari d'Estat d'Infraestructures, Victor Morlan, va anunciar que el MIFO estava estudiant la possibilitat de fer passar els combois, de manera provisional, per un tercer carril que es posaria a la via convencional en el tram Riudellots de la Selva-Vilamallà. A final de juliol, la plataforma Defensem el Tren de l'Empordà, que demana el manteniment de l'estació del tren convencional al centre de Figueres, va denunciar que l'estudi informatiu del projecte de variant de Figueres de la línia Barcelona-Portbou (FERROCARRIL FIGUERES-PORTBOU [69]) incloïa la construcció d'una instal·lació d'intercanvi d'eixos per poder fer circular el FAV per les vies del tren convencional (FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT, ALT EMPORDÀ [65]). El portaveu de la Plataforma, Pep Gou, va apuntar que l'objectiu d'aquesta solució era evitar haver d'indemnitzar TP Ferro per valor d'uns 60 MEUR anuals pel possible incompliment del contracte d'explotació del túnel del Pertús en cas que el FAV no hi comences a circular en 2009. Al novembre, el director general d'Eiffage —l'empresa que compon la societat TP Ferro juntament amb ACS?, Benoit Heix, va anunciar que les obres del tram transfronterer finalitzarien a principi de 2009, tal com estava previst, i que la societat acceptaria un allargament de la concessió en cas que no pogués iniciar el servei en la data prevista.

A final d'any, TP Ferro va anunciar que les obres del túnel del Pertús estaven a punt de

finalitzar i que ja s'havien començat a col·locar les vies en el tram entre el túnel i Perpinyà.

Trens de distància mitjana el 2009

Al maig es coneixia la notícia que la Generalitat pretenia implantar una xarxa de trens de distància mitjana per a connectar les principals ciutats catalanes aprofitant la línia del FAV en 2009. El projecte també inclouria les línies del futur FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [71] i l'adaptació de la línia de l'Euromed a l'ample europeu, de manera que el nou servei enllaçaria no només les quatre capitals catalanes (Barcelona-Lleida, en 60 minuts; Barcelona-Girona i Barcelona-Tarragona, en 35 minuts) sinó també les ciutats de Figueres, Tortosa, Igualada, Manresa i Vic. La ministra de Foment, Magdalena Álvarez, es va mostrar inicialment interessada en el projecte. A partir d'aquest moment, restaria negociar els detalls de la inclusió d'aquest servei en el traspas de Rodalies i distància mitjana que l'Estat té pendent de fer a la Generalitat.

JVC

Més informació

www.adif.es
www.altavelocidad.org
www.catalaemprenyat.cat
www.eurotav.net
www.fomento.es
www.gencat.net/ptop
www.gif.es
www.laptp.org
www.trencat.com

BO, BONIC I CAR, MOLT CAR

Germà Bel i Queralt

Catedràtic d'Economia. Universitat de Barcelona

L'AVE ja ha arribat a Tarragona, complint la previsió feta pel Govern central. No està gens malament: l'anterior fase de l'arribada de l'AVE a Catalunya, fins a Lleida, va entrar en servei tard i malament, en una de les mostres més clares d'incompetència del Govern del PP.

L'AVE és molt ràpid, i això és bo per als seus usuaris. El viatge Tarragona-Madrid es redueix en 75 minuts, un estalvi de temps impressionant. Això farà que molt poca gent es desplaci a l'aeroport del Prat per volar cap al centre de la península. En distàncies del tipus Madrid-Tarragona la superioritat de l'AVE sobre l'avió és manifesta. De fet, l'efecte de l'AVE sobre l'avió ja mostra uns precedents clars: després de l'entrada en servei de l'AVE Madrid-Saragossa-Lleida es va produir una reducció dràstica de vols Saragossa-Madrid, i es va eliminar l'únic vol Saragossa-Barcelona. L'expansió de l'AVE per tota la península suposarà un cop dur als aeroports de dimensions petites amb una oferta de vols basada en el trànsit amb Madrid.

Això mostra que els impactes econòmics de l'AVE poden ser grans. Però que algunes expectatives exagerades no s'han complert. Per exemple, el Pirineu de Lleida no s'ha convertit en la platja d'hivern de Madrid. Els efectes reals de les infraestructures no són màgics. Una infraestructura pot generar una mica de moviment addicional per si mateixa. Però els efectes que genera són forts quan es resolen o quan es preveuen colls d'ampolles que ja han degradat el servei. ¿És aquest el cas de l'AVE? No. El seu trajecte principal, Madrid-Barcelona, està molt ben servit, sobretot amb l'oferta aèria després de l'augment del servei derivat de les noves terminals dels aeroports de Barajas i el Prat. En aquest sentit, l'AVE no resoldrà cap coll d'ampolla d'alta intensitat.

L'AVE tindrà alguns efectes molt singulars, sobretot en canvis de residència. Però aquest impacte –que pot ser rellevant a prop de l'estació de Tarragona–, ho serà molt menys en ciutats grans. En termes afegits, l'efecte serà irrellevant. Al cap i a la fi,

l'arribada de l'AVE ara no suposarà el mateix que l'arribada del tren la segona meitat del segle XIX, malgrat que a vegades sembla que ho hagués de ser, donades les expectatives generades.

¿Per què és tan competitiu l'AVE? Primer, perquè a més de bo (ràpid) és bonic (pràctic i còmode). Sol deixar als centres urbans mateix (cosa que no passa en el cas del Camp de Tarragona), i permet treballar o relacionar-se amb més comoditat que l'avió. Segon, perquè el preu està molt subvencionat. Gran part del cost de la infraestructura es paga amb fons públics i no es recupera amb el bitllet. És lògic (encara que no necessàriament bo): si els preus de l'AVE reflectissin el seu cost real, no podria competir amb l'avió. De fet, la inversió no s'hauria fet. O, més ben dit, no s'hauria fet aquest tipus d'inversió.

Un costum sensat és pensar quant costa una cosa, i quines altres coses alternatives es podrien fer amb aquests recursos, sobretot en casos com el de l'AVE, que es paga en bona part amb fons públics. No fa falta donar-hi gaires voltes: la inversió a l'AVE és la menys productiva entre les inversions ferroviàries. Al cap i a la fi, s'utilitza un volum ingent de recursos públics perquè alguns milers de persones cada dia tinguin estalvis de temps que només són rellevants al comparar-los amb el pèssim servei que han arribat a tenir vies molt degradades, com la Saragossa-Barcelona.

Però els estalvis de temps també haurien estat molt importants amb una modernització adequada de la via convencional, i amb una despesa molt inferior. Els recursos estalviats es podrien haver dedicat a inversions més productives, com ara evitar el col·lapse del ferrocarril de rodalies, en què centenars de milers d'usuaris perden molt de temps (¡cada dia!). O com la modernització del transport de mercaderies per ferrocarril, per exemple invertint en les imprescindibles connexions amb les zones portuàries. Per cert, rodalies i mercaderies són els serveis ferroviaris més productius i que més contribueixen

a la sostenibilitat. A més a més, des del punt de vista de l'impacte social i territorial, res millor que invertir en les xarxes i els serveis regionals, que són les que millor articulen el territori.

En resum, aquests dies són apropiats per felicitar a tots els lectors el nou any, i també per felicitar –encara que siguin molt pocs– els usuaris de l'AVE per l'arribada del servei a Tarragona (i a Barcelona, abans de finals del 2007). Potser llavors ja es pugui invertir en infraestructures i serveis que afecten moltíssims més usuaris i que tenen molt més efecte sobre la productivitat (a rodalies i mercaderies) i sobre la cohesió territorial (regionals).

És clar que queda penjat un petit cascavell que algú hauria de posar-li al gat: el pla d'expansió de l'AVE per Espanya és immens, no és comparable amb cap al món. De fet, es preveu dedicar a l'AVE gairebé 3 de cada 4 euros invertits en el ferrocarril fins al 2020. Això significa gairebé 1 de cada 3 euros de la inversió total en infraestructures de transport. Probablement, el 2020 gairebé tots els espanyols podran viatjar molt ràpid al centre de la península. Però, ¿s'hauran resolt adequadament els problemes més importants i urgents del transport terrestre?

Article publicat al diari El Periódico el 9 de gener de 2007

SILENCIS SOROLLOSOS I OMISSIONS SOSPIToses

Jordi Borja i Sebastià

Urbanista

És una cessació o dimissió anunciada, la de la ministra de Foment. Si bé crec que les responsabilitats pels disbarats ferroviaris vénen de lluny, la cessació o dimissió de la ministra és inapel·lable. S'ho mereix i convé a tothom.

S'ho mereix més pel seu estil que pel contingut del que diu, més per les seves omissions que per les seves accions. El seu estil és sorollós i el que s'endu als passadissos del poder és un silenci que genera un soroll confús en el qual les responsabilitats es dilueixen. La ministra menysprea perquè ignora (com la seva grolleria en referir-se a l'excel·lent llibre sobre l'aeroport i a la persona d'un exdiputat socialista, l'economista Germà Bel). En política, com en literatura i en gairebé tot, l'estil forma part del contingut: fons i forma són indissociables. I la seva demagògia anticalatalana dubto que sigui una bona mercaderia a Andalusia, i no ho és òbviament a Catalunya, on el seu partit pot guanyar o perdre les pròximes eleccions. I també ha de ser destituïda o dimitir, atès que és la seva responsabilitat. Les autoritats polítiques reben els beneficis i el beneplàcit de les coses que van bé, encara que molt sovint la seva contribució a l'èxit hagi estat mínima o nul·la. Han firmat una llei que no han elaborat, han autoritzat unes despeses per a uns programes que unes altres persones han preparat i encara unes altres gestionaran, han firmat convenis o contractes que amb prou feines saben de què van. S'apunten el gol, surten a la premsa i de vegades fins i tot la llei o el programa porta el seu nom. Però quan les coses es torcen ells han de pagar, ja que són els responsables de l'afer, n'han nomenat els executors, han avalat els encàrrecs a tercers, s'han volgut lluir apareixent davant de l'opinió pública com els autors i protagonistes de l'obra. I si l'obra s'enfonsa, ells també. La ministra sembla que no entengui que el càrrec ministerial és el fusible del cap de Govern i no al revés.

El cas de la ministra no té gaire interès i els que en demanen la dimissió em recorden el petit rei del petit planeta que es col·locava a l'est a trenc d'alba i cridava "sol, surt", i a la nit a l'oest cridava "sol, amaga't" i així governava l'univers. Veuen com cau un sac de patates des d'un cinquè pis i en reclamen la caiguda. Tenen raó, però no mèrit; la ministra cau pels seus propis mèrits. Els ciutadans es mereixen una mica més del que tenen, algun aclariment sobre la cadena de responsabilitats que ha originat aquest embolic que ha complicat considerablement la vida de centenars de milers de persones que treballen i paguen impostos. I la cadena ve de lluny.

L'AVE va néixer malament. El tram Madrid-Sevilla esqueixat de la xarxa europea és injustificable. L'opinió unànime dels experts sense interès particular en l'assumpte era apostar per la continuïtat Bordeus-País Basc-Madrid o Lió-Montpeller-Barcelona-Madrid. I Sevilla, Lisboa, etcètera, tot seguit. El retard acumulat i les promeses incomplertes han esperonat després les premses.

En el cas del tram Madrid-Barcelona, a mitjan anys noranta el ministeri de Borrell va pactar amb la Generalitat i l'Ajuntament l'entrada més fàcil i més positiva a la ciutat: Sant Cugat-Cerdanyola-Sagrera. Una bona solució. S'escurçaven els terminis d'execució i es creava l'oportunitat per a una gran operació urbanística de regeneració de la zona de la ciutat que més la necessitava, l'est desestructurat. I en una segona fase, sense premses, s'abordaria una operació molt delicada i menys urgent que era la segona línia, inicialment només de mercaderies, de Sant Cugat al Prat / aeroport i el fet de travessar Barcelona per connectar amb la Sagrera.

El 1996 va guanyar les eleccions el Partit Popular i entretant a Barcelona i al Baix Llobregat s'havia anat imposant una opció diferent: donar prioritat a la connexió AVE-aeroport. Una decisió política en la qual el subjectivisme tecnocràtic

dels uns casava amb la ignorància tècnica dels altres, que probablement esperaven grans plusvàlues urbanes per als seus municipis. La solució era molt més complicada: la fragilitat del delta, la urbanització densa i el sòl poc segur i mal estudiat. La complicada arribada a Sants, gran centre de rodalia, el funcionament del qual era vital per al dia a dia de la metròpoli, significa a més assignar-li la funció principal com a receptor de l'AVE i consegüentment la devaluació de l'operació Sagrera, tant ferroviària com urbanística. I quedava per resoldre la idea de travessar Barcelona. Ara haurem de veure qui aconsegueix posar el cascavell als veïns de l'Eixample i als sagradafamiliastes. Malgrat tots aquests inconvenients pel que fa a l'anterior solució, els polítics catalans, l'esquerra dels ajuntaments i els convergents de la Generalitat van pactar a final de segle el nou traçat amb el Govern del PP.

Soprèn el silenci dels professionals que exerceixen d'anyells. Els col·legis professionals van callar i les enginyeries que coneixien les dificultats d'aquesta opció, també. Si més no, en públic. Cal tenir en compte que GISA

(Generalitat) i Adif (Foment) gairebé tenen el monopoli de la contractació d'obra civil, a part de carreteres. I si bé els projectes es poden encarregar a molts, la direcció i el control de les obres s'encarreguen a uns pocs. Per exemple: algunes de les consultories que feien el control d'obres del Carmel ara el feien al Baix Llobregat de l'AVE. Aquests pocs, si volen subsistir, acaten el pacte de silenci. Un silenci compartit amb polítics i constructores. Silenci sobre projectes devaluats, fets a cuit-corrents, sense els estudis necessaris. Silenci sobre les mans lliures que es deixen als constructors que fan i desfan els projectes. Silenci pels canvis improvisats de responsables polítics poc informats. Silenci pel control deficient de les obres.

Un silenci, ara sorollós, en el qual participen, doncs, polítics amb pocs coneixements, constructores, que defugen responsabilitats i s'emporten els principals beneficis, i consultores atrapades en el negoci.

Què uneix aquest personal tan variat i manté el pacte de silenci?

Article publicat al diari El País el 12 de novembre de 2007

FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. CAMP DE TARRAGONA 60



L'any 2007, la demanda d'usuaris es comença a consolidar en el trajecte d'alta velocitat entre Tarragona i Madrid. Per la seva banda, el Ministeri de Foment aconsegueix solucionar els problemes que presenta el sistema de senyalització ERMTS i consegüentment els trens assoleixen la velocitat comercial de 300 km/h. Tanmateix, queden temes pendents a resoldre com la requalificació urbanística del sòl que ocupa l'estació, la senyalització i accessibilitat o els serveis públics de taxi, entre altres. En el tram que va des de l'estació del Camp fins a Sant Joan Despí, comencen a circular combois per a provar el traçat i la nova plataforma ferroviària.

Antecedents | 2003:53; 2004:82; 2005:68; 2006:63

Des de final de 2006, el Ferrocarril d'Alta Velocitat entre Madrid i Barcelona té una nova estació als termes municipals tarragonins de Perafort i la Secuita. Aquests dos municipis han vist com s'hi construïa l'estació perquè la seva ubicació era pràcticament equidistant de Tarragona, Reus i Valls. En general, les estacions de ferrocarril d'alta velocitat són al centre de la ciutat, com és el cas de Lleida, però en el cas de l'àrea urbana de Tarragona, la seva localització externa hauria de permetre l'accessibilitat al màxim nombre d'usuaris potencials. Per això el Ministeri de Foment (MIFO) va decidir ubicar-la a Perafort i la Secuita i designar-la amb el nom de "Camp de Tarragona".

La construcció del trajecte entre Lleida i Tarragona va estar marcada per les dificultats tècniques que van sorgir quan es van excavar els túnels entre la Riba i Montblanc, que van endarrerir tres anys el projecte i en van doblar el cost d'execució. L'estació de Perafort va estar acabada per al moment d'inauguració de la línia tot i que l'accessibilitat no estava

plenament resolta. En aquest sentit quedaven pendents millores de la xarxa viària i senyalització o l'establiment del funcionament d'un sistema de transport públic, entre altres.

El 2007 va ser el primer any de funcionament de l'estació i de l'exploatació comercial d'aquest tram de l'alta velocitat i no va estar exempt de fets positius, com la progressiva bona resposta dels usuaris, i d'altres que ho van ser menys i que bàsicament atenyen diverses actuacions de les administracions públiques relacionades amb la implantació de l'estació al territori.

La resposta dels usuaris al servei d'alta velocitat

El mes de desembre de 2006, quan es van inaugurar els viatges comercials dels serveis d'alta velocitat entre aquestes dues ciutats, el nombre d'usuaris va ser menor que el que s'esperava però aquesta tendència es va capgirar cap al mes de març de 2007. Durant les primeres setmanes de funcionament, l'estació de

Camp de Tarragona no registrava més de dos mil cinc-cents passatgers per setmana i aquest fet s'allunyava molt de les previsions de RENFE. En canvi, el primer trimestre de 2007 va ser prou positiu perquè el director general de serveis d'alta velocitat i llarga distància de RENFE, Abelardo Carrillo Jiménez, anunciés que incrementarien en tres el nombre de combois per sentit que cobrien aquest tram, els quals reforçarien els cinc que ja circulaven.

El 8 de maig d'aquell any es va fer el primer viatge entre Tarragona i Madrid a 300 km/h, amb la ministra de Foment, Magdalena Álvarez Arza (Partido Socialista Obrero Español, PSOE), com a passatgera. Aquesta velocitat es va agafar entre les poblacions de Vinaixa i les Borges Blanques i pràcticament es va poder mantenir al llarg de tot el trajecte. Si el tren no s'aturava a Lleida, el temps de recorregut fins a Madrid fóra de 2h 20 minuts, mentre que si parava a la capital ponentina, el viatge s'allargava vint minuts. Álvarez va dir que l'assoliment d'aquesta velocitat en la línia de Tarragona-Madrid era la mateixa que la de les línies que unien la capital amb Sevilla o Toledo i que aquesta seria la velocitat comercial dels nous trens, declaració que va tancar la porta a velocitats més elevades. Cal recordar que la velocitat inicial dels combois que circulaven entre Madrid i Tarragona era de 250 km/h i que si no podien circular amb més rapidesa era per les deficiències del sistema de senyalització emprat, deficiències que van quedar corregides al cap de sis mesos de la inauguració de la línia.

El mes d'agost, RENFE feia un nou recompte del primer semestre de 2007 i constatava que els usuaris de la línia havien estat uns dos-cents mil, que el 82% dels recorreguts es van fer de manera completa entre Tarragona i Madrid, amb una demanda de més de 160.000 clients per aquest trajecte, i que els trens havien



circulat pràcticament plens, amb una ocupació mitjana de gairebé el 95% de les places.

Cal fer notar que, per a evitar competència, RENFE va suprimir la gran majoria de trens de llarg recorregut de les línies convencionals que paraven a Tarragona, Reus i Valls, a fi de canalitzar així totes les demandes cap a l'alta velocitat.

El maig de 2007 havien de començar les proves de via i plataforma entre la terminal de la Secuita i Sant Joan Despí amb la intenció, posteriorment no aconseguida, que el tren d'alta velocitat arribés a Barcelona al desembre.

La requalificació urbanística de l'entorn de l'estació

Al voltant de l'estació del Camp de Tarragona es van plantejar dues qüestions urbanístiques. D'una banda, el regidor d'Urbanisme de la Secuita, Jordi Tàcies i Sagarra (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), va fer públic que la nova estació s'havia construït en uns terrenys que estaven qualificats com a no urbanitzables a les Normes subsidiàries municipals de l'any 2000. Una de les conseqüències d'aquest fet era que el consistori no podia atorgar cap llicència comercial per a treballar a l'interior de l'estació, ja que el planejament aprovat no hi preveia aquesta activitat. Tàcies creia que una de

les solucions seria requalificar els terrenys quan es redactés el nou pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) del municipi.

Per altra banda, l'Institut Català del Sòl (Incasol) era el propietari de bona part dels terrenys veïns a l'estació, i els ajuntaments afectats, això és, Perafort i la Secuita, volien negociar el desenvolupament urbanístic d'aquesta zona amb aquest organisme de la Generalitat. El projecte inicial de l'Incasol preveia una zona econòmica a la Secuita i 800 habitatges nous a Perafort.

L'alcalde de la Secuita, Eudald Roca i Gràcia (ERC), es va declarar partidari d'una zona terciària amb un parc d'empreses, un hotel i algun centre universitari dedicat a la formació tecnològica i va dir que voldrien evitar models expansius similars als de les estacions de Toledo o Valladolid i també estalviar-hi la instal·lació d'indústries relacionades amb els serveis de manteniment ferroviari.

L'alcalde de Perafort, Joan Martí Pla (Convergència i Unió, CiU), va comentar la distribució del parc d'habitatges previstos: un 20% de protecció oficial, un 30% formarien part dels pisos que s'anomenen habitatge assequible i un 50% de renda lliure. També estaria d'acord amb la construcció d'algun edifici singular.

La no-senyalització de l'estació hi dificulta l'accés

Un dels fets que al llarg del primer semestre va sortir reiteradament a la premsa era la manca de senyalització per a arribar a l'estació. L'única via d'accés senyalitzada, tot i que només hi havia un rètol, era l'N-240, en canvi cap de les vies secundàries que depenien de la Diputació de Tarragona o la Generalitat no ho estaven.

En el cas de les vies que depenien de la Diputació, com la TV-2231, de Perafort a la Secuita, i la TV-750, de Perafort a la Pobla de Mafumet, l'alcalde de Perafort va dir el mes de febrer que tenia constància que ja s'havien encarregat els cartells per a aquestes carreteres, però el mes d'abril tant ell com l'alcalde de la Secuita continuaven denunciant la manca de senyalització.

La responsabilitat de senyalitzar el recorregut de l'N-240 així com de les rotondes que es troben al llarg del recorregut, depenia exclusivament del MIFO, que havia rebut aquesta reivindicació des dels dos ajuntaments afectats, des de la Subdelegació del Govern a Tarragona i des de la Diputació de Tarragona.

Per la seva banda, l'alcalde de Perafort es mostrava disposat a instal·lar cartells indicadors a les voreres de la carretera TV-750, que travessa el seu municipi, en veure que els conductors s'hi acabaven



El TGV a l'estació del Camp de Tarragona Foto: Àlex Tarroja

perdent i tenint en compte que no podia actuar en aquesta via perquè no en tenia la titularitat.

Tampoc no hi havia senyalització als panells de l'autopista AP-7, ja que segons la seva concessionària, ACESA, aquest tipus de senyals eren poc habituals atès que eren pocs els casos d'estacions ferroviàries fora del centre urbà. Per a procedir a la retolació, la concessionària també havia de demanar permís al MIFO.

La regularització del servei de taxis

L'any 2006 la polèmica estava centrada en el fet d'establir quina flota local podria operar a l'estació del Camp. Els dos ajuntaments afectats creien que la prioritat havia de ser per als seus taxistes, mentre que la Federació Empresarial d'Autotransport de Tarragona (FEAT) apostava per la creació d'un consorci.

A principi de gener de 2007 el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal i Farreras (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va atorgar més llicències de taxi als municipis de Perafort i la Secuita, i a més els va concedir la preferència de recollir passatge quan els seus taxis estiguessin a l'estació. Aquest acord no va complaure la FEAT, ja que, segons la federació, la preferència dels taxistes locals per treballar deixava sense feina la resta de



Estació del Camp de Tarragona Foto: Àlex Tarroja

taxistes, entre altres coses perquè el nombre inicial de passatgers era tan baix que es generava poca demanda.

Davant d'aquest descontentament, la Generalitat va anunciar que estudiaria la creació d'una àrea de prestació conjunta de serveis que hauria de permetre que els taxis de qualsevol ciutat afiliada a la nova mancomunitat poguessin carregar passatge en qualsevol punt d'atracció de clients, com Port Aventura, l'AEROPORT DE REUS [9] o els hospitals comarcals, a més de les estacions de ferrocarril.

El juliol de 2007 es va constituir la Comissió Territorial del Camp de Tarragona del Consell del Taxi, presidida pel director general de Transport Terrestre del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Manel Villalante Llauredó. Per tal d'avançar en el disseny d'aquesta àrea mancomunada de serveis es va encarregar un informe que contingués una radiografia del sector alhora que es començaven a buscar fórmules per a flexibilitzar el sector.

ESR

61 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. BAIX LLOBREGAT I AEROPORT DEL PRAT



Les obres de construcció del traçat del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) pel Baix Llobregat ja estan molt avançades. Al Prat de Llobregat alguns veïns denuncien l'aparició d'esquerdes en immobles propers a les obres i s'adjudica la redacció del projecte de la nova estació intermodal que estarà enllestida el 2010. Durant el 2007 es licita i s'adjudica el muntatge de la superestructura del tram Sant Joan Despí-Sants. A final d'any, el president del Govern de l'Estat assegura l'arribada del FAV a Barcelona abans de les eleccions generals.

Antecedents | 2003:55 i 56; 2004:84 i 85; 2005:70; 2006:65



El traçat de la línia d'alta velocitat ferroviària que connecta Madrid amb el sud de França passant per Barcelona travessa la comarca del Baix Llobregat just abans d'arribar a Barcelona. Els treballs d'execució de la plataforma ja estaven finalitzats en alguns trams, especialment als que estaven més allunyats de Barcelona, i a la resta de trams es trobaven en un estat molt avançat. Quedaven pendents les tasques de col·locació de vies, electrificació, senyalització, etcètera, i la realització de les proves prèvies a la posada en servei. La previsió era d'acabar tots aquests treballs a final de l'any 2007.

L'execució de les obres continuava generant problemes en l'operativitat ferroviària i afectava sovint la circulació de combois de RODALIES [66], regionals i de llarg recorregut. L'any 2003 els treballs d'execució de la plataforma del FAV al seu pas per Martorell provocaren fissures en set habitatges del barri de Can Cases i a final de desembre de 2006 es detectà l'aparició d'esquerdes en uns catorze edificis del nucli antic del Prat de Llobregat propers a les obres del FAV, en concret on s'estava executant el nou túnel de Rodalies.

Pel que fa al pas del FAV per l'aeroport del Prat, el 2006 el Ministeri de Foment (MI-FO) decidia tirar endavant un traçat en forma de bucle per tal que compartissin via el servei d'alta velocitat, el de Rodalies i el metro.

Apareixen esquerdes en immobles del Prat de Llobregat

L'Associació de Veïns del Nucli Antic del Prat denunciava a començament d'any l'aparició d'esquerdes en immobles propers a les obres del FAV. Per la seva banda l'Ajuntament del municipi i l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) obrien una investigació per a determinar si l'aparició d'aquestes esquerdes estava relacionada amb les obres. Tot i que inicialment l'ADIF considerava que aquesta vinculació era poc probable, mostrava la

predisposició a fer-se càrrec dels desperfectes que es poguessin generar com a conseqüència de les obres. Per contra, per a l'Ajuntament del Prat, segons declaracions del regidor d'Urbanisme Sergi Alegre (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), aquesta n'era la primera hipòtesi.

L'ADIF va encarregar un estudi tècnic independent a la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC). També anunciava la revisió de tots els habitatges de la zona, la instal·lació immediata de sensors a les façanes per tenir una informació immediata de qualsevol moviment que es pogués registrar als immobles i l'obertura d'una oficina al Prat per tal d'atendre les consultes i reclamacions dels ciutadans. Des d'aleshores, totes aquestes mesures de seguretat es repetiren als municipis afectats pel traçat del FAV. D'altra banda, el Partit Popular (PP) i Convergència i Unió (CIU) demanaven la paralització de les obres fins que es garantís la total seguretat pels habitatges pròxims.

Pocs dies més tard, i coneixent ja els resultats de l'estudi de la UPC, el president d'ADIF, Antonio González Marín, admetia davant de la Comissió de Foment del Congrés que les obres del FAV havien causat fissures en alguns habitatges. S'havien observat lesions destacables a set cases de les quatre-centes dotze d'inspeccionades com a conseqüència dels moviments induïts per la deformació de les pantalles del nou túnel de Rodalies que s'estava construint al costat del túnel del FAV. Antonio González afegia que assumiria les mesures correctores recomanades pels experts.

A mitjan any, veïns del nucli antic del Prat denunciaven l'aparició de noves esquerdes, aquesta vegada en immobles propers al riu, que coincidien en el temps amb els treballs d'execució del nou viaducte del FAV sobre el riu Llobregat. Pocs dies després, l'ADIF decidia desallotjar els quatre veïns d'un dels habitatges danyats a co-

mençament d'any a prop del nou túnel del FAV que s'havia d'executar aleshores. Durant els set mesos de desallotjament de l'immoble, s'aprofitaria per a reforçar-ne els fonaments i arreglar-ne les esquerdes produïdes durant els treballs anteriors.

El mes d'octubre, l'alcalde del Prat Lluís Tejedor (ICV) assegurava que l'ADIF estava executant les obres del segon túnel del FAV sense generar problemes, ja que s'havien fet alguns canvis en l'execució dels treballs.

L'estació intermodal del Prat de Llobregat s'enllestirà el 2010

A final d'abril s'anunciava la resolució del concurs públic per als treballs de redacció del projecte de la nova estació intermodal del Prat de Llobregat. El projecte guanyador, amb el nom de "Campo dei miracoli" i liderat per l'arquitecte César Portela, suposaria una inversió d'uns 60 MEUR i estaria enllestida a final del 2010. L'estació s'edificaria sobre les vies ferroviàries, soterrades en aquell tram, tindria forma d'el·lipse i en destacaria l'entrada de llum natural i un immens vestíbul que facilitaria un canvi ràpid i àgil entre tots els modes de transport que convergirien a l'estació (FAV, Rodalies, LÍNIES 1 I 9 DE METRO [82], autobusos i taxis).

El desenvolupament dels treballs en altres trams

Quatre anys més tard de l'aparició de fissures al barri de Can Cases de Martorell, i davant la impossibilitat d'arribar a un acord amb l'ADIF, cinc dels propietaris afectats decidien posar una demanda civil de declaració de danys i perjudicis contra la Constructora Hispànica, que és qui va executar les obres en aquest tram. Els altres dos propietaris afectats ja havien acceptat les indemnitzacions proposades per la constructora, 500.000 i 600.000 EUR respectivament, per tal d'afrontar la reparació de les seves cases.

A començament del mes de febrer, el MI-FO treia a licitació les obres de muntatge

de les vies ferroviàries del FAV al tram de 12,6 km comprès entre Sant Joan Despí i l'estació de Barcelona-Sants. A final de maig, l'ADIF n'adjudicava les obres per valor de 15,9 MEUR i s'establia un termini de cinc mesos a la unió temporal d'empreses formada per Acciona Infraestructuras, Agrupación Guinovart Obras i Servicios Hispania, Sacyr i Corsán-Corviam Construcción.

A final d'any, després dels incidents durant l'execució de les obres del FAV que van afectar Rodalies i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), com a solució per tal que el FAV arribés a Barcelona aquell mateix any, l'ADIF estudiava la possibilitat de construir una estació provisional del FAV al Prat de Llobregat. Els alcaldes de Barcelona i del Prat de Llobregat,

però, hi expressaven el seu desacord al·legant que comportaria greus problemes de mobilitat. Finalment es va desestimar aquesta opció.

Nous terminis de finalització de les obres

A final de març finalitzaven els treballs a l'estació de Rodalies del Prat de Llobregat i ja hi circulaven els primers ferrocarrils. Un mes i mig més tard començaven les proves del FAV referents a la plataforma al tram comprès entre Tarragona i Sant Joan Despí. A final d'any, encara no havien finalitzat les proves en aquell tram i els trams ja acabats o en execució fins a Sants-Estació restaven pendents de l'obra extraordinària que s'havia de fer a la zona del Gornal per tal de salvar l'incident de Rodalies del 20 d'octubre d'aquell mateix any.

El president del Govern espanyol, José Luis Rodríguez Zapatero (Partido Socialista Obrero Espanyol-PSOE), assegurava que l'arribada del FAV A BARCELONA [62] es produiria abans de les eleccions generals, que serien el 9 de març de l'any següent.

ABR

Més informació

www.adif.es
www.aj-elprat.es
www.altavelocidad.org
www.gencat.net
www.trens.cat

62 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. BARCELONÈS



Surt a licitació per 246 MEUR i 32 mesos d'execució el projecte constructiu del traçat del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) pel centre de Barcelona. No obstant això, la polèmica sobre el traçat continua viva, i grups polítics, associacions i plataformes s'hi oposen. A final d'any, després de múltiples avaries i retards a les línies de Rodalies, un esvoranc provocat pels treballs de les obres del FAV causa el caos, ja que s'han de tallar les línies C2, C7 i C10. Pel que fa a terminis, el d'arribada del FAV a Barcelona té com a nova data límit el 9 de març del 2008 i el de la finalització del tram que creuarà Barcelona el 2012, tres anys més tard del previst.

Antecedents | 2003:57; 2004:86; 2005:71; 2006:66



La línia ferroviària d'alta velocitat que ha d'unir Madrid amb la frontera francesa està previst que creui el subsòl de l'Eixample barceloní amb un túnel que enllaçaria el barri de Sants amb el de la Sagrera. A mitjan any 2006 el Ministeri de Foment (MIFO) treia a licitació, per gairebé 234 MEUR, l'estudi informatiu del tram del FAV de 5,8 km que havia de travessar Barcelona. Aquest traçat aprovat no preveia l'estació del passeig de Gràcia i el FAV pararia a Sants i a la Sagrera, facilitant d'aquesta manera el trànsit dels ferrocarrils Regionals. Foren moltes les reaccions adverses i les al·legacions presentades al nou traçat proposat, entre altres per part del Patronat de la Junta Constructora de la Sagrada Família, la plataforma AVE pel Litoral, les comunitats de veïns, Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP). El mes d'octubre del 2006 s'iniciaven les inspeccions dels 500 edificis afectats pel traçat del FAV del centre de Barcelona. L'empresa responsable de les inspeccions, INTEMAC, anunciava que tan sols revisaria en profunditat els pisos que poguessin pre-

sentar alguna deficiència i els que ho demanessin els propietaris.

El 2006 el MIFO també adjudicava la segona fase de l'ampliació de l'Estació de Sants, que preveia l'adequació de les vies i andanes, l'ampliació de la zona de viatgers i un nou accés per al metro. A final d'any entrava en servei el ramal de mercaderies que havia de connectar el Baix Llobregat amb Can Tunis i que permetria fer servir els amplex de via ibèric, internacional i d'alta velocitat sense fer cap tipus de transbordament.

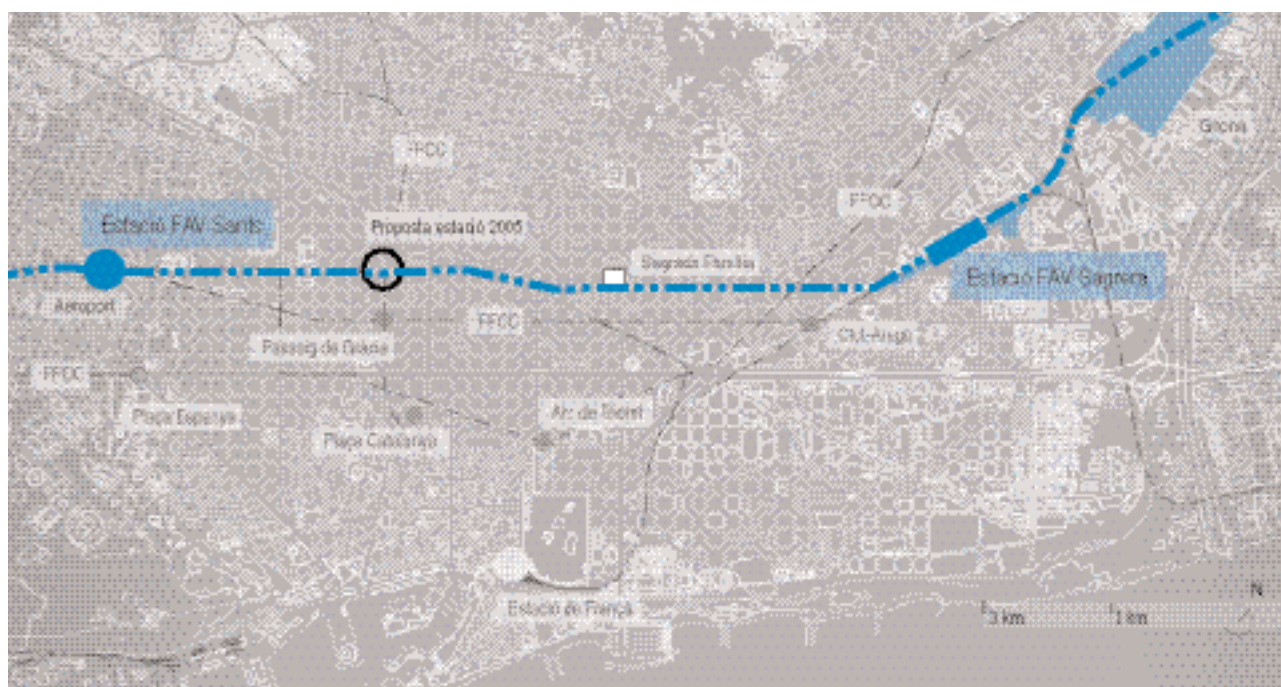
Les obres del FAV preveien que l'estació de Sant Andreu i tot el tram ferroviari comprès entre la Sagrera i el Nus de la Trinitat quedessin coberts (TRANSFORMACIÓ URBANA DE SANT ANDREU-SAGRERA [194]). Un important projecte de transformació urbana de més de 100 ha de terreny, reivindicat històricament pels veïns, era presentat públicament a començament del 2006. Les obres de l'estació de la Sagrera iniciades el 2004 estaven previstes d'acabar per al 2008, amb l'entra-

da en funcionament d'un tram de la línia 9 del metro (METRO. LÍNIA 9 [82]).

Declaració d'impacte ambiental favorable

A començament del 2007 restava pendent que el Ministeri de Medi Ambient (MMA) aprovés l'Estudi d'impacte ambiental (EIA) del traçat del FAV pel centre de Barcelona. Sense aquesta aprovació no es podien licitar ni adjudicar les obres. A l'efecte de l'EIA, el traçat quedava dividit en dos trams: el de Sants-Sagrera, que restava encallat ja que el MMA n'havia demanat més informació a certs organismes catalans,¹ i el de la Sagrera-el Nus de la Trinitat, que estava molt avançat. El tram nord del traçat, Trinitat-Montcada, a començament d'any estava en procés de licitació.

Per altra banda, els treballs de revisió de 500 edificis de l'Eixample, entre els carrers Mallorca i Provença, afectats per les obres del túnel del FAV que havien començat l'octubre de l'any anterior, s'havien alentit a l'espera



d'aquesta declaració d'impacte ambiental (DIA).

Les obres en execució no s'aturaven, i a començament d'any el president de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF), Antonio González Marín, ratificava el compromís de la ministra Magdalena Álvarez (Partido Socialista Obrero Espanyol, PSOE) de fer arribar el FAV a Sants a final d'any. Tot i això, reconeixia la dificultat que tenia aquesta obra, accentuada pel fet que no s'aturés la circulació dels ferrocarrils de Rodalies.

Finalment, a mitjan mes de juny el MMA emetia la DIA favorable, considerant vàlides les mesures constructives i de seguretat. A partir d'aleshores el MIFO va respondre les 1.159 al·legacions presentades a l'estudi informatiu l'any anterior i va aprovar en poc temps el projecte constructiu. Segons Antonio González, l'obra es licitaria i s'adjudicaria entre la darrera d'any i l'inici del 2008. La DIA avalava les mesures protectores que el MIFO ja havia previst, com la inspecció de tots els edificis pròxims, els sondejos geològics, els sensors per a detectar moviments del terreny o el control de sorolls i vibracions, si bé demanava augmentar-les en alguns casos i assegurar el compliment de totes. El MMA reclamava, a més a més, un estudi específic per a garantir la no-afectació a la Pedrera i informes particulars per a cada un dels edificis protegits patrimonialment.

L'EIA preveia, per a protegir la Sagrada Família, l'execució d'una pantalla de pilons, sempre que prèviament s'haguessin dut a terme sondejos per a detectar possibles jaciments arqueològics o refugis de la Guerra Civil. Tot i això, el president del patronat de la Sagrada Família, Joan Rigol, anunciava que si el MIFO no canviava el traçat la junta del temple, que prèviament ja havia presentat al·legacions al MIFO i a l'ADIF, recorreria a la justícia.

Continua la polèmica entorn del traçat del FAV

L'Ajuntament de Barcelona defensava fermament el traçat aprovat que avançava sota els carrers Provença i Mallorca considerant que seria una peça clau per a la desconnexió del tràfic ferroviari de tota l'àrea metropolitana. El túnel del carrer Aragó seria utilitzat exclusivament per a ferrocarrils de la xarxa de Rodalies o Regionals de curt recorregut, per la qual cosa passaria de tenir una freqüència de 9 a 26 ferrocarrils per hora, i el túnel que travessava la plaça de Catalunya passaria de tenir 21 combois per hora a 24.

Les reivindicacions veïnals, però, no s'aturaven i el col·lectiu de l'AVE pel Litoral mantenia l'exigència de desviar el traçat del FAV pel



Cartell reclamant el pas de l'AVE pel litoral al carrer del Clot davant la torre del Fang Foto: Àlex Tarroja

corredor de la costa. Al marge de la necessitat del FAV en si mateix, molt qüestionada per grups ecologistes i de defensa del transport públic, diversos estudis redactats per entitats de la societat civil avisaven dels riscos de l'opció escollida. Un informe presentat per la Coordinadora de Defensa del Ferrocarril de la Confederació General del Treball (CGT) aconsellava fer entrar el FAV pel nord de la ciutat per tal de no congestionar encara més el corredor sud. Per altra banda, la Promoció pel Transport Públic (PTP) defensava utilitzar el nou túnel que es faria sota el carrer Mallorca per a les Rodalies i proposava de deixar el túnel existent per al llarg recorregut i l'alta velocitat.

Les fissures aparegudes al Prat de Llobregat (FAV BAIX LLOBREGAT [61]) tenien ressò en el tram del traçat del FAV per Barcelona. El president de CiU a l'Ajuntament de Barcelona, Xavier Trias, reclamava a l'alcalde Jordi Hereu (Partit dels Socialistes de Catalunya-PSC) que expliqués quines mesures s'aplicarien per a garantir la seguretat de les obres, reiterava també que el túnel del FAV pel centre de Barcelona no era necessari si no es feia l'estació del passeig de Gràcia i apostava per una moratòria en l'execució fins que es determinés el traçat més segur. Per altra banda, el Comitè Espanyol del Consell Internacional de Monuments i Llocs (Icomos) recomanava en un informe canviar el túnel del FAV pel carrer Mallorca per tal d'allunyar-lo de la Sagrada Família. Però Joaquim Nadal (PSC), conseller de Política Territorial i Obres Públiques, anunciava que no es parilitzarien les obres del FAV pel centre de Barcelona i que el que calia era garantir la seguretat de les obres i exigir el màxim rigor a l'ADIF.

A mitjan mes de març, aprofitant la festa pels 125 anys de l'inici de la construcció de la Sagrada Família, milers de persones convocades per la plataforma "Per un bon traçat del TGV"

reivindicaven un canvi de traçat del túnel del FAV. D'altra banda l'Eurocambrà rebutjava pronunciar-se sobre el traçat del FAV a Barcelona. Considerava que era la decisió era una competència de l'Estat i que els estudis sobre el projecte no vulneraven la legislació europea en matèria mediambiental. La Plataforma AVE pel Litoral, que hi havia fet arribar una queixa contra el traçat del FAV pel centre de Barcelona, assegurava que enviaria més documentació a Brussel·les per a justificar la seva demanda. Per la seva banda, l'alcalde Jordi Hereu es mostrava satisfet per la resposta donada per la Comissió Europea (CE) i confiava que servís per a arxivar la queixa sobre el traçat.

Després de l'aprovació de la DIA, a Barcelona s'iniciava una etapa política incerta amb la qüestió del traçat del FAV. El PSC i Iniciativa per Catalunya Verds (ICV)-Esquerra Unida i Alternativa (EuiA) es quedaven sols defensant el traçat proposat aleshores. Asseguraven que el traçat seria segur i que era necessari per a desenvolupar l'estació de la Sagrada Família i tota la transformació urbanística del nord de la ciutat. El PP volia instar el govern de l'Estat a aturar immediatament el projecte i obrir un procés per a consensuar un traçat alternatiu. CiU i PP apostaven pel corredor del Vallès, mentre que Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) apostava pel carrer Aragó. Però segons el conseller de Política Territorial Obres Públiques, Joaquim Nadal, introduir qualsevol canvi en el traçat implicaria tornar a començar tots els tràmits del nou tram i endarrerir les obres cinc anys. D'altra banda, el tinent d'alcalde d'Urbanisme, Ramón García-Bragado (PSC), explicava que el traçat proposat sota el carrer Aragó presentava problemes tècnics insalvables.

Víctor Morlán, secretari d'Estat d'Infraestructures, anunciava un nou retard en la construcció del FAV, que per raons de seguretat no seria operatiu fins al 2012, tres

anys més tard del previst. El president de Foment del Treball, Juan Rosell, es mostrava indignat pels successius retards anunciats i especialment pel fet que no s'arribés a un acord definitiu sobre el traçat del FAV per Barcelona. Paral·lelament, la Plataforma AVE pel Litoral convocava una nova manifestació. Segons Xavier Trias, president de CiU a l'Ajuntament de Barcelona, el fet que hagués canviat el termini de l'execució de les obres del FAV significava que el traçat aprovat aleshores es podia variar perquè hi havia prou temps.

El MIFO aprova el projecte constructiu

A mitjan juliol, el Consell de Ministres aprovava l'execució de les obres del túnel de 5,64 km del FAV pel centre de Barcelona per un total de 32 mesos i 246 MEUR. S'anunciava que la seguretat seria una premissa bàsica durant l'execució. El túnel avançaria sempre per la part central dels carrers i mai per sota de cap edifici. A partir d'aleshores, el MIFO havia d'encarregar a l'ADIF que licités les obres. Paral·lelament el mes de setembre començarien les inspeccions tècniques als edificis situats a prop del traçat i l'Ajuntament faria una inspecció exhaustiva del temple de la Sagrada Família abans que comencessin els treballs.

CiU, PP i ERC presentaven una proposició al registre de l'Ajuntament de Barcelona amb què deixaven clar el seu rebuig al traçat aprovat, encara que no hi presentaven alternatives. La idea de la proposició plantejada era que fos el plenari qui en donés la darrera paraula. Jordi Hereu restava importància a la moció aprovada per l'oposició perquè no tenia força jurídica vinculant, i afirmava que no paralitzaria el projecte ferroviari pel centre de Barcelona.

A començament d'octubre el patronat de la Sagrada Família presentava el primer recurs contenciós administratiu contra el projecte del FAV, basat en tres informes tècnics que desaconsellaven el traçat pel carrer Mallorca.

A final de novembre, quan encara no s'havia produït l'adjudicació de les obres del FAV pel centre de Barcelona, l'Ajuntament demanava una convocatòria urgent del Consorci d'Alta Velocitat de Barcelona (CAVB) per tal de tractar aquest tema i el procediment de participació de les institucions en el seguiment de les obres.

La repercussió de les obres sobre Rodalies

El MIFO avisava a començament d'any que se seguirien produint avaries a les línies de Rodalies (FERROCARRIL DE RODALIES [66]) fins que s'acabessin les obres del FAV a l'octubre. La circulació de ferrocarrils de Rodalies milloraria amb el ramal de mercaderies entre Can Tunis i Castellbisbal, el qual permetria descongestionar de ferrocarrils de mercaderies el tram entre el Prat i Sants. RENFE, per la seva banda, incorporava a final de gener quatre nous ferrocarrils Civia a la xarxa de Rodalies per reforçar-ne el servei.

A final de març, Joan Tardà (ERC) i Joan Herrera (ICV-Izquierda Unida-IU), reclamaven la dimissió de Magdalena Álvarez per les contínues avaries i retards que es produïen a Rodalies. Segons Joaquim Nadal, tan sols el 7,2% de les avaries produïdes a les línies de Rodalies durant els mesos de setembre a març eren degudes a les obres d'execució del FAV, i la principal causa n'era el mal estat de les infraestructures. Per la seva banda, Magdalena Álvarez anunciava al Congrés dels Diputats que a partir de l'1 de juny aquells usuaris de les Rodalies de Catalunya que pa-

tissin retards superiors a 15 minuts rebrien un bitllet per a fer el mateix trajecte que havien realitzat.

El MIFO decidia crear, a mitjan mes d'agost, un centre especial de seguiment a Barcelona per coordinar i supervisar totes les incidències en infraestructures que patia Catalunya. S'anomenaria Centre de Coordinació d'Operacions Ferroviàries a Barcelona 2007 (CECOF BCN 2007) i estaria dirigit per Víctor Morlán.

Caos ferroviari

Durant el mes d'octubre cinc esvorancs en tan sols dues setmanes a les línies de Rodalies, causats pels treballs del FAV, provocaven el caos ferroviari en quedar tallades tres de les sis línies de Rodalies (2 sud, 7 i 10) que donaven servei entre Bellvitge i Barcelona-Sants i una de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), la línia Llobregat-Anoia. Aquests incidents també obligaven a modificar el servei dels ferrocarrils de mitja i llarga distància que circulaven per Barcelona. El darrer esvoranc, provocat el 20 d'octubre en un túnel d'FGC, fou molt més greu que els anteriors i van caler gairebé dos mesos per a restablir els danys produïts entre les parades d'Europa-Fira i avinguda del Carrilet d'FGC. Un dia després es posava en funcionament un operatiu d'emergència format per 200 autobusos, amb una estació provisional i una oficina d'atenció al client a l'avinguda Maria Cristina, i el MIFO anunciava que aquestes línies de Rodalies serien gratuïtes fins que es restablís novament el servei. Inaugurar el FAV en la data prevista deixava de ser aleshores una prioritat per als socialistes catalans, que prioritzaven la seguretat de les obres i el bon servei de Rodalies.

El resultat fou la pèrdua de passatgers a les línies afectades, un increment del temps de recorregut amb el pla d'emergència i un increment del trànsit rodat a l'àrea metropolitana de Barcelona. Pel que feia a terminis, el president de la Generalitat i el secretari d'Estat d'Infraestructures deixaven clar que la data del 21 de desembre d'arribada del FAV a Barcelona depenia de les conclusions a què arribessin els informes sobre el reforçament del túnel d'FGC i del terreny.

Els sindicats Unió General de Treballadors (UGT) i Comissions Obreres (CCOO) així com ICV demanaven mesures compensatòries per als afectats pels talls ferroviaris. Paral·lelament, el coordinador general de EuiA, Jordi Miralles, feia una crida a la mobilització ciutadana per tal de dir "prou" de manera unitària, demanava l'aturada de les obres del FAV, una auditoria externa per a avaluar l'estat de les obres i la dimissió de la ministra Álvarez.



Cobertura de l'estació de rodalies de Bellvitge Foto: Àlex Tarroja

El Govern de la Generalitat formulà una reclamació a OHL, l'empresa constructora del tram del FAV que havia malmès el túnel d'FGC. D'altra banda, RENFE també volia reclamar a OHL que assumís els costos de l'operació especial que suposava el pla d'autobusos. A final d'octubre, en una visita inesperada a la zona on s'havien produït els esvorancs, José Luis Rodríguez Zapatero, president de l'Estat, es feia responsable dels errors de l'obra i establia les prioritats següents: la seguretat i el restabliment del servei de Rodalies i el FAV. També donava explicacions del caos ferroviari al Congrés dels Diputats. D'altra banda, Foment advertia que no rescindiria el contracte amb OHL, però que sí que exigiria un canvi en la direcció d'obra amb l'acord i supervisió de l'ADIF.

CiU presentava en el ple de l'Ajuntament de Barcelona una proposició per a demanar la dimissió de Víctor Morlán i de la ministra Magdalena Álvarez. S'hi afegien ERC i el PP. CiU anunciava també una manifestació important si Zapatero i el PSC no donaven resposta al caos ferroviari. Els empresaris i sindicats també es feien sentir, manifestant la seva preocupació pels costos que tot plegat representava per als usuaris i les empreses.

Les empreses que s'havien afegit a l'obra per tal d'afrontar els treballs d'emergència, Cavo-sa, Terratest i Rodio, van elaborar una diagnosi de les mesures que calia emprendre i presentaren un calendari d'execució i finalització dels treballs. Calia, primerament, realitzar sondejos per a detectar buits en el terreny, impermeabilitzar el terreny amb injeccions de formigó i segellar les juntes entre les pantalles del túnel que s'excavava per a evitar les filtracions que causaven les esclavissades de terra.

A començament de novembre seguien aturats els treballs al tram de 2,6 km que hi ha entre Bellvitge i la Torrassa, a l'Hospitalet. Segons ADIF quedaven uns 750 m per a completar l'excavació. A la resta de trams pendents (entre Sant Joan Despí i Sant Boi fins a l'Hospitalet, i entre la Torrassa i Sants) sí que continuaven les obres.

Diverses associacions i entitats proposaven alentir les obres del FAV prou temps, fins que els informes tècnics permetessin executar amb seguretat les obres tant per als treballadors com per als ciutadans, tot mantenint, alhora, el trànsit de Rodalies. La CE també demanava explicacions al MIFO pel retard de l'arribada del FAV a Barcelona i a la frontera francesa i pel caos que estaven provocant les obres a Rodalies Renfe.

El 17 de novembre una de les dues vies de la línia C2 quedava restablerta i el dia 1 de desembre es recuperava la normalitat de les línies C2 i C10 després de 42 dies sense servei. El servei d'FGC cap al sud va tornar a funcionar a final de febrer del 2008. A mitjan mes de desembre es donava per acabat el pla alternatiu amb autobusos i es reprenia el pla d'actuacions urgents que RENFE havia posat en marxa l'any abans per tal de millorar el servei de Rodalies mentre les obres del FAV estiguessin en marxa. Un estudi elaborat per la patronal de la micro, petita i mitjana empresa de Catalunya, Pimec, establia en 6,7 MEUR el cost diari d'aquell caos ferroviari. D'altra banda, la ministra de Foment informava que els bitllets de Rodalies serien gratuïts fins a l'arribada del FAV a Barcelona.

Sants i l'Hospitalet: protestes veïnals

Les obres del FAV a l'Hospitalet de Llobregat havien generat la queixa de quinze veïns de l'avinguda Vilanova, al barri del Gornal, que avançava paral·lela al traçat del túnel del FAV, per l'aparició d'esquerdes en els seus habitatges. Aquests edificis van ser revisats i inspeccionats per l'ADIF abans de començar els treballs. Els veïns es queixaven també per la molèstia de les màquines que treballaven fins a altes hores de la matinada i per la brutícia que generaven. Unes setmanes més tard, l'ADIF anunciava que modificaria el sistema d'enderroc dels pilars que suportaven l'antiga catenària del túnel de Sants, per tal d'evitar vibracions i l'aparició d'esquerdes als habitatges propers a les obres. També assegurava, a partir de la informació obtinguda dels diversos mesuradors, que les vibracions al túnel no havien superat un mil·límetre d'oscil·lació.

D'altra banda, els veïns de Sants havien presentat una llista amb setanta greuges per les molèsties derivades de l'execució del túnel del FAV. Una vintena de queixes estaven relacionades amb l'aparició d'esquerdes en habitatges i la resta amb les vibracions i el soroll. ADIF es comprometia a revisar totes les queixes i a redactar-ne el corresponent informe.

A mitjan juliol una dotzena de persones es manifestaven penjades de grues de les obres del FAV al·legant les molèsties i l'especulació immobiliària que comportaven les obres del FAV al seu pas pels barris de Sants i Santa Eulàlia (l'Hospitalet de Llobregat). També protestaven pel judici que se celebraria aleshores per tal de decidir si es desallotjava la casa ocupada Can Vías, propera a les obres del FAV. A final d'any, veïns del barri del Gornal creaven una plataforma d'afectats pel FAV per a reclamar

indemnitzacions econòmiques i responsabilitats polítiques.

Arran dels incidents al túnel del FAV per sota d'FGC, es decidia protegir amb pilons tant el túnel del FAV com el d'FGC. Les parets de formigó del túnel del FAV al Gornal no quedaven ben segellades i això provocava buits al subsòl que es traduïen en esvorancs a la superfície.

A final d'any la ministra d'Habitatge, Carme Chacón (PSC), anunciava que com a recompensa per les molèsties causades per les obres del FAV el Ministeri de l'Habitatge declarava com a Àrea Extraordinària de Rehabilitació Integral cinc barris de l'Hospitalet i establia ajudes comunitàries i particulars per tal de millorar els habitatges. En total es destinarien 12,4 MEUR que podrien beneficiar fins a 15.800 pisos.

La Sagrera. L'alliberament de sòl

Abans de Setmana Santa, el CAVB, organisme amb què el MIFO, la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona prenen totes les decisions sobre el FAV, es va reunir per tal d'arribar a acords que desbloqueguessin l'alliberament dels terrenys d'ús ferroviari d'ADIF, i la venda o traspàs de la seva titularitat, amb l'objectiu d'avançar en el planejament definitiu de la zona de la Sagrera-Sant Andreu.

D'altra banda, el primer tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Barcelona, Xavier Casas (PSC), explicava a mitjan febrer que en el tram Sagerera-Trinitat en aquell moment tot depenia de l'EIA, ja que, una vegada aprovat, en poc temps es podrien iniciar els enderrocaments i processos d'urbanització.

A final d'any, tot i la millora de la puntualitat de Rodalies, encara quedava pendent el restabliment d'FGC, que s'esperava per al mes de febrer.

José Luis Rodríguez Zapatero es comprometia al Congrés dels Diputats que el FAV arribaria a Barcelona abans de les eleccions generals del 9 de març, i va puntualitzar, a més, que no hi hauria cap inauguració oficial i que tan sols es posaria en servei.

ABR

Més informació

www.altavelocidad.org
www.bcn.es/eixample
www.bcn.es/santmarti
www.gencat.net
www.gif.es

63 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. VALLÈS



Durant l'any 2007 s'adjudiquen les obres per a soterrar les vies a Montmeló i avança el projecte de soterrament de la línia C2 al seu pas per Montcada i Reixac. Pel que fa al soterrament, totes les parts implicades semblen satisfetes pels acords assolits. Entre aquests hi consta un esborrany de conveni que coordina el projecte de soterrament del ferrocarril d'alta velocitat i del tren de rodalies (línia C2).

Antecedents | 2003:58; 2004:87; 2005:72; 2006:66



El 2005, el Ministeri de Foment (MIFO), el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i l'Ajuntament de Montmeló van signar el conveni de soterrament del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) i de la línia Barcelona-Portbou al seu pas per Montmeló. El soterrament havia de comportar una àmplia remodelació urbana a la zona de l'actual estació i, segons Manel Ramal, alcalde de Montmeló (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), l'esborrany del protocol per al soterrament enviat al Govern de l'Estat incloïa gairebé totes les sol·licituds de l'Ajuntament.

A Montcada i Reixac, on també es demanava el soterrament de vies, els veïns, l'Ajuntament i la plataforma Montcada Tracte Just. Soterrament Total (impulsada el gener de 2006 per un grup de trenta ex-regidors) van demanar el 2006 el soterrament total de la línia C2 de França de Renfe al pas per Montcada. A més, demanaven que les obres coincidissin en el temps amb les del FAV. El MIFO va acceptar la proposta tot anunciant que soterraria totalment la línia C2 un cop finalitzades les obres del FAV.

Adjudicades les obres per a soterrar les vies a Montmeló

A final de març de 2007, l'Adif va adjudicar per 166,9 MEUR el tram del FAV entre Mollet del Vallès i la Roca del Vallès, del qual es van distingir dos trams: el tram Mollet-Montornès i el tram Montornès-la Roca. El primer preveia el soterrament de les vies a Montmeló i la construcció d'una nova estació en aquest municipi. Es construiria en dos anys i mig i costaria més de 105,2 MEUR. El segon es construiria en un any i set mesos i costaria 61,7 MEUR.

Un grup de veïns de Montmeló va lliurar el mes de juliol un total de 800 firmes contra el projecte de soterrament. El consideraven un "fals soterrament", ja que es preveia un enfonsament de la via de tan sols un metre i, en canvi, un augment de vuit metres de la cota actual.

Ramal, que considerava que amb el projecte "guanyarien la urbanització de la superfície, un nombre important d'habitatges públics i un passeig d'1,5 km al centre", va assegurar que passat l'agost s'obriria "un procés de participació ciutadana en el qual

s'escoltaria tothom". D'altra banda es preveia que el govern, l'Ajuntament i l'Adif signarien un conveni urbanístic al setembre per a l'execució del projecte, que costaria uns 105 MEUR.

Llum verd al soterrament a Montcada i Reixac de la línia C2

El gener del 2007, responsables polítics de l'Adif i del DPTOP van comunicar als responsables de la plataforma Montcada Tracte Just. Soterrament Total que els treballs de soterrament de la línia C2 al seu pas per Montcada podrien iniciar-se abans del primer trimestre del 2009. A més, Víctor Morlán (Partit Socialista Obrer Espanyol, PSOE), secretari d'Estat d'Infraestructures, va enviar una carta a la plataforma, en què informava que el MIFO i l'Ajuntament de Montcada establirien un marc de col·laboració per a parlar del projecte i que crearien una comissió de tècnics de les dues administracions per a coordinar els aspectes tècnics del projecte.

Jaume Relat, portaveu de la plataforma, assegurava que el projecte de soterrament anava "a tota marxa" i que tant Adif com el MIFO mostraven molt d'interès perquè les obres del FAV i de soterrament de la línia convencional coincidissin en el temps com abans millor.

Al gener, el MIFO ja havia encarregat la redacció del projecte executiu i dels estudis bàsic i d'alternatives per a soterrar la línia i es preveia que els documents podrien estar enllestits en el termini de cinc mesos. Malgrat tot, no es coneixia la nova data en què podrien començar les obres.

A final de febrer l'Adif va adjudicar les obres del FAV entre el nus de la Trinitat i Montcada i Reixac. Dels 4,75 km del tram, 3,7 serien subterranis. L'obra, que s'executaria en dos anys, costaria 127,5 MEUR. A més, l'Adif va treure a licitació el muntatge de la via del FAV entre Sant Joan Despí i Barcelona Sants. Costaria 16,6 MEUR i tindria una duració prevista de sis mesos, en-



Obres de soterrament del ferrocarril a Montmeló Foto: Àlex Tarroja

trant així en el termini d'arribada del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. BARCELONÈS [62] abans d'acabar l'any 2007.

Al setembre, el MIFO va proposar un esborrany de conveni que coordinava el projecte de soterrament del FAV i del tren de rodalies, ajustant-se a les demandes de la ciutat de Montcada. Entre els acords del conveni hi constaven: iniciar les obres del FAV en primer lloc i amb caràcter prioritari; la redacció i tramitació per part del MIFO del projecte de soterrament de la línia de Portbou des de Montcada fins passat el riu Ripoll; la modificació per part de la Generalitat i l'Ajunta-

ment del planejament urbanístic dels terrenys alliberats de l'ús ferroviari; i el compromís del MIFO a destinar les plusvàlues que s'obtinguessin a finançar les obres per fer subterrània la línia de França. La plataforma Montcada Tracte Just. Soterrament Total valorava positivament el conveni però reclamava que es concretessin les dates d'execució de la línia de França al seu pas per Montcada.

El compromís per escrit de soterrar la línia C2 des del barri de Vallbona (Barcelona) fins passat el riu Ripoll i l'autopista C-33 va arribar a final de novembre, amb les signatures de l'alcalde de Montcada, César Arizabalaga (PSC), el

conseller del DPTOP, Joaquim Nadal (PSC), Morlán i el president d'Adif, Antonio González. El Partit Popular (PP) va criticar l'acord argumentant que "el conveni es podia quedar en paper mullat, ja que no existia al pressupost general de l'Estat del 2008 cap partida pressupostària destinada a l'obra".

MSB

Més informació

www.adif.es
www.fomento.es

64 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. SELVA, GIRONÈS I PLA DE L'ESTANY



Continuen a bon ritme les obres del FAV a la comarca de la Selva i s'adjudiquen les obres del tram Sant Julià de Ramis-Pontós. Entre maig i juny el MIFO posa a licitació les obres al pas per l'àrea urbana de Girona. El regidor d'Urbanisme de Girona, Joan Pluma, anuncia a la Comissió Municipal de Seguiment del FAV que les obres de l'estació es duran a terme en dues fases per a reduir l'impacte circulatori. Al setembre s'adjudiquen les obres dels trams Mas Gri-carrer Joan Torró i de la primera fase de l'estació i al novembre s'inicia la signatura de les actes prèvies d'ocupació i expropiació. Un estudi sobre l'impacte del FAV a Girona recomana millorar els trens regionals.

Antecedents | 2004: 88; 2005:73; 2006: 67



L'eix ferroviari transfronterer d'alta velocitat Barcelona-Montpellier travessa les comarques de Girona abans d'arribar a la frontera francesa. Diversos trams del traçat han generat controvèrsia en els darrers anys: el pas per la plana de la Selva, un espai que juga el paper de connector entre les Guilleries i les Gavarres; el traçat al pas per l'àrea urbana de Girona, a causa de la composició geològica del subsòl, i la solució pel Pla de l'Estany, per l'afectació al paisatge.

L'avantprojecte del traçat del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) a les comarques de Girona, aprovat el 2001, preveia completar la connexió entre les ciutats de Barcelona i Girona l'any 2005. Tanmateix, els retards en la redacció dels projectes van anar endarrerint la data prevista. El 2004, el Ministeri de Foment (MIFO) va adjudicar les obres dels primers trams a la Selva i el Gironès i a final de 2005 va presentar l'estudi informatiu del traçat del FAV a l'àrea urbana de Girona. Aquest darrer preveia que les línies del FAV i el tren convencional entrarien pel sud de la ciutat en paral·lel i se soterrarien, a l'alçada de l'es-

tació de mercaderies, fins a arribar a la nova estació intermodal, que s'ubicaria entre les places d'Espanya i d'Europa. A partir d'aquest punt les dues línies es bifurcarien: el tren convencional aniria soterrat per sota de l'actual viaducte –que seria enderrocant– fins a Pedret i el FAV seguiria soterrat cap al nord, per sota del parc de la Devesa, en direcció a Sarrià de Ter. En total, el traçat tindria 16,6 km, un cost de 670 MEUR i es preveia acabar-lo en 2009.

A final de 2006 el Ministeri de Medi Ambient (MMA) va publicar la declaració d'impacte ambiental del traçat del FAV a l'àrea urbana de Girona. La declaració no preveia, tal com havia sol·licitat l'Ajuntament de Girona, perllongar els túnels a l'entrada de la ciutat, ni al sud, on s'adjudicava la manca de motius ambientals que ho justificuessin, ni al nord, a la zona de Pont Major, on s'argumentava la dificultat de l'obra a causa de geologia càrstica del terrenys. Tanmateix, el document assumia el compromís de restaurar la llera del riu Güell i d'instal·lar pantalles acústiques al llarg del traçat per a reduir el soroll.

D'altra banda, uns mesos abans, els responsables de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) havien acordat d'introduir les millores de caràcter mediambiental proposades pel Consell d'Iniciatives Locals pel Medi Ambient (CILMA) en els projectes d'obra al pas del FAV per la Selva i al tram Sant Julià de Ramis-Vilademuls, conegut com la variant del Pla de l'Estany.

Els avenços a la Selva i al nord de Girona

Durant el 2007 van continuar els moviments de terres, la construcció de talussos i la col·locació de plataformes als quatre trams de 27,2 km del FAV al pas per la comarca de la Selva. L'ADIF va anunciar que les obres estarien acabades segons el termini previst però que no es posarien les vies fins que no s'haguessin acabat els treballs fins a la frontera.

Pel que fa al traçat al nord de Girona, a final de gener es coneixia la notícia que l'ADIF havia adjudicat les obres dels tres trams de setze quilòmetres que hi ha entre Sant Julià de Ramis i Pontós per un import de 224,3 MEUR i un termini d'execució de vint mesos. El més destacat del projecte seria la construcció de l'anomenada variant del Pla de l'Estany en el tram Cornellà-Vilademuls, que inclouria tres viaductes i vuit quilòmetres de túnels per a minimitzar l'impacte paisatgístic. Malgrat això, continuava la negativa del MIFO a acceptar la proposta del Consell d'Iniciatives Locals pel Medi Ambient (CILMA) per fer un corredor únic FAV-autopista AP-7 (AUTOPISTA AP-7 [12]) en el tram Vilademuls-Borrassà (FAV ALT EMPORDÀ [65]).

S'inicia la licitació de les obres a Girona

Al gener, un grup de veïns de Pont Major (Girona) va manifestar, després d'una reunió amb el regidor d'Urbanisme, Joan Pluma (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), que els impediments geològics



Viaducte del FAV sobre l'estació de Maçanet-Massanes Foto: Juli Valdunciel

esgrimits pel MIFO per no allargar el túnel del tren convencional al pas pel barri eren una excusa per retallar el pressupost i van criticar la manca de suport del consistori a les seves reivindicacions. Joan Pluma va dir que els estudis geològics palesaven la complexitat del terreny i que l'Ajuntament no optaria per generar expectatives que fossin de difícil compliment.

Al març, Joan Pluma va anunciar a la Comissió Municipal de Seguiment del FAV, composta pels grups polítics i els tècnics del consistori, que la nova estació del FAV a Girona es construiria en diverses fases, a fi que es pogués garantir la connexió entre la plaça Europa –un dels nusos de comunicació més importants de la ciutat– i els vials del voltant (avinguda Emili Grahit, carrer de Santa Eugènia i passeig d'Olot) durant les obres. El complex de l'estació de Girona tindria 72.000 m² –2.000 m² dels quals destinats a usos comercials–, comprendria dos grans mòduls connectats per un gran vestíbul en superfície i afectaria el sector comprès entre el carrer Josep Maria Gironella (a la zona de la plaça d'Europa) i el carrer de Santa Eugènia. La primera fase inclouria l'obertura del traçat del FAV i la construcció del mòdul principal per a les estacions del FAV, de 53.200 m², i d'autobusos, de 13.300 m² i 29 dàrsenes. La segona abordaria la construcció del mòdul per al tren convencional i del vestíbul general en superfície.

A l'abril, el diputat de Convergència i Unió (CiU) al Congrés, Jordi Xuclà, va criticar el retard en la presentació del projecte constructiu del FAV al pas per Girona i va anunciar que sospitava que el MIFO tenia un pla per fer passar el FAV per la via convencional mentre no acabessin les obres. Al maig, el MIFO va posar a licitació les obres del primer tram al pas per la ciutat, concretament els 570 m que hi ha entre la rotonda de Mas Gri, a l'entrada pel sud, i el carrer Joan Torró. Aquest tram inclouria el soterrament entre pantalles de la via fins a endinsar-se en l'espai subterrani de la ciutat i la restauració de la llera del Güell. Unes setmanes més tard, el MIFO va posar a licitació la resta de trams del FAV al pas per l'àrea urbana de Girona: el tram Riudellots de la Selva-Mas Gri, de 8 km, i que, malgrat avançar principalment per sòl no urbanitzable, ha de resoldre la canalització del riu Güell i la remodelació de l'estació de mercaderies; la primera fase del tram de l'estació, de 3,64 km; i el tram amb túnels que va des de Fontajau fins a Sant Julià de Ramis, de 4,96 km. En total, les obres del FAV al pas per Girona es licitaven per un valor de 768 MEUR, fet que representava el preu per quilòmetre més car de tot el traçat



entre Barcelona i la frontera (44 MEUR/km). Paral·lelament a l'obertura del concurs públic, però, el MIFO va anunciar que posposava la data d'arribada del FAV a Girona fins al 2012.

Al setembre l'ADIF va adjudicar les obres dels trams Mas Gri-carrer Joan Torró i primera fase de l'estació a la unió temporal d'empreses formada per FCC Construcció SA, Dragados SA, TECSA Empresa constructora SA i Copisa Constructora Pirenàica SA, per un valor de 278 MEUR i un termini d'execució de trenta mesos. L'obra implicava la construcció del tram soterrat entre pantalles Mas Gri-carrer Joan Torró de 570 m i dos túnels fets amb tuneladora de 1.300 m i 1.500 m, respectivament, corresponents al tram de l'estació.

L'estudi sobre l'impacte del FAV recomana millorar els trens regionals

Al novembre, l'Ajuntament de Girona va fer públic a través del seu web l'estudi, elaborat per l'Unitat Municipal d'Anàlisi Terri-

torial (UMAT), *El tren d'alta velocitat i la mobilitat quotidiana a l'àrea urbana de Girona* realitzat en el marc del projecte Interreg III-A *Avaluació de l'impacte socioeconòmic del TAV en l'espai transfronterer*. L'estudi conclouia que Girona partia com una plaça de segon nivell respecte de Barcelona en el nou mapa l'alta velocitat, de manera que comminava els agents econòmics i socials a millorar l'oferta turística i de negocis per poder afiançar la ciutat com a nucli de referència. Pel que fa a la funcionalitat de l'estació, l'estudi recomanava l'establiment d'un sistema de trens regionals entre la ciutat i el seu entorn més immediat (la resta de nuclis del sistema urbà de Girona i el sistema costaner) per tal de facilitar l'accés a les instal·lacions i evitar els problemes circularis. Concretament, l'estudi proposava la creació de pàrquings dissuasoris a les estacions de Sils, Caldes de la Malavella i Celrà i la recuperació d'antics baixadors al llarg del traçat.

Signatura de les actes prèvies d'ocupació i expropiació

A final de juliol, el MIFO va publicar la relació de béns afectats per les obres en el tram Mas Gri-carrer Joan Torró: uns 38.800 m² de terreny de titularitat de l'Ajuntament i de diverses empreses industrials. Uns dies més tard, l'Ajuntament va presentar al·legacions demanant al MIFO que substituís les expropiacions per ocupacions temporals de terreny per tal de garantir la propietat municipal de les parcel·les. Paral·lelament, dues empreses de la zona, Metalco S.A. i Casellas, van presentar al·legacions al projecte perquè consideraven que les obres afectarien un espai necessari per a desenvolupar la seva activitat industrial.

Al novembre, el MIFO va iniciar els actes de signatura de les actes prèvies d'ocupació, pas informatiu previ a la signatura de les actes definitives, de la resta de trams licitats a la ciutat de Girona: en total 73.142 m². Joan Pluma va explicar que la major part del traçat a Girona es faria per mitjà de túnels, i que, per tant, es tractava principalment d'ocupacions temporals o afectacions de drets de pas més que no pas d'expropiacions. Les afectacions principals es produïrien en el punt on la tuneladora s'introdueix al subsòl, a la zona industrial Mas Xirgu; al parc Central, ja que caldria excavar el complex de l'estació i això implicaria haver d'enderrocar una gasolinera per situar-hi provisionalment l'estació d'autobusos i l'afectació d'una part del pàrquing subterrani públic Marquina-Central; i, per últim, el lloc on ha de sortir la tuneladora a la superfície, a Fontajau. De fet, es calcula-

va que el gruix de les expropiacions a Girona vindria més endavant, arran de la construcció dels túnels del tren convencional, ja que caldria enderrocar algunes naus industrials a la zona de Sant Narcís.

Al desembre, l'alcalde de Salt, Iolanda Pineda (PSC), va manifestar la seva oposició a la possible construcció d'un vial de mercaderies en els terrenys que hi ha reservats pel FAV paral·lels a l'Autopista AP-7 tal com recollia l'avantprojecte, presentat uns dies abans per la Generalitat, del FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [71] i va anunciar que demanaria una reunió amb els representants del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP). Dos dies més tard, el diputat i portaveu de CiU, Oriol Pujol, va demanar a la Genera-

litat, després d'una reunió del partit per tractar les problemàtiques territorials de les comarques gironines, la creació d'un consorci format per l'Estat, la Generalitat i l'Ajuntament que vetllés pel desenvolupament de les obres tal com s'havia fet a Barcelona. D'altra banda, Pujol va reclamar de nou la construcció de l'estació del FAV a l'AEROPORT GIRONA-COSTA-BRAVA [6]. Unes setmanes abans Joaquim Nadal havia anunciat que la solució per a coordinar les obres del FAV a Girona es basaria en un sistema de convenis i trobades puntuals de seguiment.

Després de la signatura de les actes prèvies d'expropiació dels trams licitats, tot indicava que les obres del FAV al pas per Girona, i, per tant, les primeres afectacions als ser-

veis, començarien a principi de 2008. A partir d'aquest moment, arrencaria una llarga fase de treballs a la ciutat que clouria amb la construcció dels túnels del tren convencional, encara en fase de redacció del projecte constructiu.

JVC

Més informació:

www.ajuntament.gi
www.eurotav.net
www.fomento.es
www.gencat.net/ptop
www.trengirona.cat



Els ajuntaments de Figueres i Vilafant presenten al·legacions a l'estudi informatiu de la variant de Figueres de la línia Barcelona-Portbou amb què demanen una ampliació de l'estació intermodal de Figueres i mesures per a reduir la fragmentació del territori. El MIFO ajorna la finalització de les obres del FAV Barcelona-frontera francesa fins al 2012, però anuncia una solució provisional per a activar el servei el 2009. El CILMA aconsegueix millores en el tram Llers-la Jonquera però continua demanant canvis en el tram Vilademuls-Borrassà. La plataforma Defensem el Territori, de Bàscara, eleva les queixes a la Comissió Europea i denuncia el MIFO per negligència en les obres.

Antecedents | 2004:91, 2005:74, 2006:68

L'eix ferroviari transfronterer del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) Madrid-Saragossa-Barcelona-Montpeller travessa l'Alt Empordà abans d'arribar a la frontera francesa. El traçat a la comarca es divideix en tres parts: el tram Vilademuls-Borrassà, al sud; el pas per l'àrea urbana de Figueres, que inclou una nova estació intermodal, i el tram entre Llers i la Jonquera, que travessa la frontera a través del túnel del Pertús i continua fins a Perpinyà, a l'Estat francès.

El mes de juliol de 2005, el president de la Generalitat, Pasqual Maragall, la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, i el ministre francès de Transports, Equipaments, Turisme i Mar, Dominique Perben, van inaugurar oficialment les obres del túnel transpirinenc del FAV, que desenvolupa la societat TP Ferro. El mateix any, es van iniciar les expropiacions del tram entre Llers i la Jonquera i van començar les obres, però el projecte de fer un talús al pas pel nucli urbà de Pont de Molins va aixecar les protestes de l'Ajuntament i els veïns del municipi. El 2006, el Ministeri de Foment (MIFO) va resoldre substituir el talús previst inicialment per un viaducte de 510 m.



Pancarta a Bàscara reclamant el traçat del FAV per l'est del poble. Foto: Àlex Tarroja

Mentrestant, al centre i al sud de la comarca, el projecte avançava a un ritme més lent. Des de 2003, hi havia un pacte inicial entre el Ministeri de Foment i l'Ajuntament de Figueres per fer passar el traçat del FAV i del tren convencional per

l'oest del municipi, però el projecte restà en fase d'estudi. Finalment, a final de 2006, es va aprovar inicialment l'estudi informatiu de la variant de Figueres de la línia Barcelona-Portbou del tren convencional, fet que confirmava la construcció d'una nova estació intermodal de Figueres. D'altra banda, des del 2004 l'Ajuntament de Figueres havia impulsat la redacció d'un pla urbanístic per a ordenar la zona de la futura estació, però a final de 2006 va haver de retirar-lo a causa de la mobilització dels veïns i la manca de suport polític.

Al sud de l'àrea urbana de Figueres, la negativa de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) a acceptar la proposta del Consell d'Iniciatives Locals pel Medi Ambient (CILMA) de fer un corredor únic FAV-autopista AP-7 (AUTOPISTA AP-7 [12]) en el tram Vilademuls-Borrassà per problemes de calendari va aixecar la protesta dels ajuntaments afectats i de la plataforma Defensem el Territori, de Bàscara.

El tram al pas per Figueres i la nova estació intermodal

L'aprovació inicial de l'estudi informatiu de la variant de Figueres de la línia Barcelona-Portbou del tren convencional a final de 2006 va generar reaccions positives per part dels principals ajuntaments afectats. D'una banda, l'alcalde de Figueres, Joan Armengué (PSC, Partit dels Socialistes de Catalunya), va qualificar el projecte de fita històrica i va destacar que la nova estació intermodal, que compartiran el FAV i el ferrocarril convencional, seria la més important de Catalunya entre les ciutats que no són capital de província. D'altra banda, l'alcalde de Vilafant –municipi en el terme del qual es construirà la nova estació–, Paulí Fernández (CiU), va afirmar que el nou equipament seria molt beneficiós però va reclamar millores en l'estudi ambiental per a reduir l'impacte del traçat.

El febrer de 2007, els ajuntaments de Figueres i Vilafant van presentar conjunta-



Obres del túnel del Pertús. Foto: Àlex Tarroja





ment un informe d'al·legacions a l'estudi informatiu del MIFO de la variant de Figueres de la línia Barcelona-Portbou. Les al·legacions feien referència a tres aspectes bàsics. En primer lloc, es sol·licitava una ampliació de l'edifici de 480 m² previst inicialment a un de dos cossos amb una superfície total de 6.600 m², que inclouria una part destinada als viatgers, un pàrquing amb capacitat per a mil vehicles i una nova estació internacional d'autobusos. La proposta de redimensionament de la futura estació es feia en previsió que el 2010 hi passessin uns 7.500 passatgers diaris. En segon lloc, es demanava el desplaçament cap al sud de l'edifici de l'estació i que els projectes en estudi i execució de les autovies A-2 (AUTOVIA A-2 A LES COMARQUES GIRONINES [14]) i A-26 [2005:13] hi tinguessin un enllaç directe. Per últim, es proposava la introducció de mesures per a evitar la fragmentació del territori, com allargar el tram en què les vies del FAV i del tren convencional avancen paral·lelament per reduir l'ocupació de sòl i

substituir diversos terraplens per viaductes. D'altra banda, la plataforma Salvem l'Empordà va presentar 2.150 al·legacions corresponents a les persones que havien signat un document genèric d'al·legació que demanava el soterrament del traçat actual de la línia de FERROCARRIL FIGUERES-PORTBOU [69] i el manteniment de l'estació a l'emplaçament actual, al centre de Figueres.

Al març, l'Associació d'AfectatsAVINGUDA Nova Estació de Figueres (ASAFANE) va presentar una instància a l'Ajuntament de Figueres i al de Vilafant en la qual sol·licitava informació sobre la demanda, recollida en l'escrit d'al·legacions presentat al MIFO, d'ubicació de l'edifici de la nova estació en un espai situat al final d'una gran avinguda (PLANS URBANÍSTICS DE FIGUERES [145]). L'entitat va reiterar que el projecte de l'avinguda Nova Estació estava arxivat des del 2006, després que el portaveu del grup municipal de CiU (Convergència i Unió), Santi Vila, deixés de donar suport a l'alcalde de Figueres, Joan Armangué (PSC).

A final de juliol, la plataforma Defensem el Tren de l'Empordà, que demana el manteniment de l'estació del tren convencional al centre de Figueres, va denunciar que el projecte de variant de Figueres de la línia Barcelona-Portbou del MIFO incloïa la construcció d'una instal·lació d'intercanvis d'eixos per poder fer circular el FAV per les vies del tren convencional. El portaveu de la Plataforma, Pep Gou, va denunciar que l'objectiu d'aquesta solució era evitar haver d'indemnitzar –per valor d'uns 60 MEUR anuals– TP Ferro per l'incompliment del contracte d'explotació del túnel del Portús el 2009, i va argumentar que la comarca no tenia per què pagar els retards de les obres del FAV amb la construcció d'una variant provisional. Unes setmanes abans, el secretari d'Estat d'Infraestructures, Víctor Morlán, havia anunciat un nou ajornament del termini de finalització de les obres de connexió entre Barcelona i la frontera francesa fins al 2012 i va afegir que el MIFO estava estudiant la possibilitat de fer passar el FAV de manera provisional per un tercer rail que es posaria a la via convencional, en el tram Riudellots de la Selva-Vilamalla. Al novembre, el director general d'Eiffage, Benoit Heix, l'empresa que compon la societat TP Ferro juntament amb ACS, va anunciar que les obres del tram transfronterer finalitzarien a principi de 2009, tal com estava previst, i que la societat acceptaria un allargament de la concessió en cas que no pogués iniciar el servei en la data prevista.

L'enllaç transfronterer i el túnel del Pertús

A principi de febrer, es coneixia la notícia que, en un tram de muntanya a les Alberes, al terme de les Cluses –a la Catalunya Nord–, havia aparegut un forat de 10 m de diàmetre causat pel pas de les tuneladores de les obres del FAV. L'alcalde del municipi, Alexandre Puignau, va informar que l'incident havia obligat a tallar un camí que donava accés a dos masos i va criticar que s'havia tardat dies a informar-lo. Per altra banda, la companyia concessionària de les obres, TP Ferro, va informar que l'incident s'havia produït per un esfondrament en un punt amb un terreny poc estable, que un cop conegut el problema havia informat immediatament les autoritats franceses i que aquest fet no es tornaria a repetir perquè les obres ja avançaven per terrenys gràntics, més consistents.

Al setembre es coneixia la notícia que la base de manteniment de combois del tram del FAV comprès entre Barcelona i Perpinyà s'estava construint al terme municipal de Llers i que estaria acabada a principi del 2008. Les instal·lacions estarien compostes per quatre mòduls diferenciats quant als usos: un primer edifici destinat a l'alimentació elèctrica i les telecomunicacions, un segon edifici destinat a les oficines del personal, un tercer edifici destinat a taller de reparacions i a laboratori per fer tests de resistència de materials, i un darrer espai destinat al manteniment de locomotores i trens. Segons el cap de comunicació de TP Ferro, Ramon Conde, les instal·lacions donarien feina a uns quaranta treballadors.

Paral·lelament, el CILMA va presentar un escrit a la Subdelegació del Govern a Girona, en representació dels municipis d'Aguil·lana, Llers, Biure, Capmany i Pont de Molins, en el qual reclamava nou accions per a reduir l'impacte ambiental del FAV en el tram Figueres-frontera francesa, amb un cost de 3,5 MEUR. L'objectiu del document era minimitzar l'impacte del traçat sobre la flora, per mitjà de la restauració de les franges de bosc de ribera properes als rius Muga i Llobregat, i sobre la fauna –principalment les poblacions de llúdriga, tortuga mediterrània i d'àliga?, amb la instal·lació de passos de fauna, falsos túnels i pantalles opaques.

El conflicte en el tram Vilademuls-Borrassà

Al febrer, el CILMA va enviar una carta al MIFO sol·licitant una reunió amb el secretari d'Estat d'Infraestructures, Víctor Morlán, per a negociar el canvi de traçat del FAV en el tram Vilademuls-Borrassà.

Paral·lelament, la plataforma Defensem el Territori, de Bàscara, que dóna suport al canvi de traçat proposat pel CILMA, envia-va una carta als caps de les principals insti-tucions implicades en el projecte (Magdale-na Álvarez, del MIFO, Víctor Morlán, secretari d'Estat d'Infraestructures, Cristina Narbona, Ministeri de Medi Ambient, Joa-quim Nadal, conseller de PTOP, i Francesc Francisco-Busquets, subdelegat del Govern a Girona) per a demanar la paralització cautelar de les expropiacions en aquest tram. Unes setmanes més tard se susprenien les expropiacions. L'alcalde de Bàscara i president del CILMA, Lluís Lloret (CiU), va negar que s'hagués impedit l'entrada a l'A-juntament als tècnics de l'ADIF, tal com re-flectien les actes d'expropiació, i va afirmar que la suspensió havia estat ordenada per una funcionària de l'Estat.

Al maig la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, va confirmar al Senat l'inici im-minent de les obres del FAV en el tram Vila-demuls-Borrassà. La plataforma Defensem el Territori va replicar que amb l'ajorna-ment de la finalització de les obres fins al 2012, anunciada per Víctor Morlán uns dies abans, quedava anul·lat l'argument es-grimit fins aleshores pel MIFO de no variar el traçat per manca de temps, i demanava l'inici immediat de negociacions.

El 25 de setembre el Congrés dels Diputats va aprovar una moció, proposada per ERC (Esquerra Republicana de Catalunya) i recolzada pels grups de CiU, ICV (Iniciativa per Catalunya-Verds), PP (Partit Popular) i Grup Mixt, de suport a la proposta del CILMA per a canviar el traçat del tram del FAV Vilademuls-Borrassà. Paral·lelament, la plataforma Defensem el Territori va anun-ciar que s'havia enviat al comissari europeu de Medi Ambient, Stavros Dimas, la docu-mentació que demostrava que el projecte del MIFO incomplia de les directives 94/43/CEE, 79/409/CEE i 85/337/CEE, d'



Boca sud del túnel Pertús i Fort de la BellaGuarda, ja en territori francès. Foto: Àlex Tarroja

hàbitats, conservació de les aus i d'avalua-ció de l'impacte dels projectes en el medi ambient, respectivament, i que confiava que aquest organisme fes modificar el pro-jecte. A final setembre, la fiscalia de l'Au-diència de Girona obria una investigació per possible delictes contra el medi ambient per l'afectació de les obres del FAV a la riera de Cassinyola (Bàscara), el veïnat medie-val de Monells (Vilademuls) i la plana agrí-cola de Pontós, arran d'un escrit presentat per la plataforma unes setmanes abans.

A principi de novembre, la plataforma De-fensem el Territori va instal·lar diverses pancartes a la carretera N-II on demanava la dimissió del conseller de PTOP, Joa-quim Nadal (PSC), per no impulsar el canvi de traçat del FAV en el tram Vila-demuls-Borrassà. Una setmana més tard, l'entitat va denunciar que el personal de la unitat de carreteres de Girona del MIFO havia retirat les pancartes i va qualificar l'acció d'acte contra la llibertat d'expres-sió. Paral·lelament, la Plataforma va pre-sentar una denúncia contra el MIFO a la

Subdelegació del Govern a Girona per in-compliment de la declaració d'impacte ambiental del projecte del FAV i va sol·li-citar la paralització immediata de les obres. L'entitat adduïa que malgrat que la declaració d'impacte ambiental efectuada pel MMA el 2001 exigia l'aproximació del traçat al de l'autopista AP-7, aquest orga-nisme no havia avaluat aquesta alternativa ni tampoc l'impacte ambiental de les lí-nies elèctriques que han de subministrar energia al FAV i els magatzems de terres que afecten els terrenys per on ha de pas-sar la infraestructura.

A principi de desembre, l'aparició de res-tes arqueològiques d'unes antigues sitges en uns camps expropiats temporalment per l'ADIF a la zona de la riera de Cassin-yola (Bàscara), va obligar a aturar part de les obres. Uns dies més tard, la plataforma Defensem el Territori denunciava que els arqueòlegs de l'empresa Janus SL, enca-rregada de realitzar les excavacions, s'ha-vien negat a investigar la presència d'una altra possible sitja en uns terrenys adja-centes, afectats també pel pas del FAV, a pe-tició del seu propietari. L'arqueòleg Joan Llinàs, de l'empresa Janus SL, va replicar que si l'empresa no havia investigat les possibles restes era per manca de permís del Departament de Cultura.

A mitjan desembre, el secretari d'Estat d'Infraestructures, Víctor Morlán, va con-firmar en una conferència pronunciada al Cercle d'Infraestructures de Girona que el MIFO mantindria el traçat aprovat del FAV a l'Alt Empordà adduint que el calen-dari no permetia elaborar-ne un nou pro-jecte. Com a contrapartida, Morlán va anunciar que s'hi podrien introduir millo-res per afavorir la preservació ambiental i



Viaducte del FAV a Pont de Molins. Foto: Àlex Tarroja

va recordar que les partides per aquest concepte introduïdes a petició del CILMA a les comarques de Girona ja ascendien a 373 MEUR. Uns dies més tard, unes 300 persones van tallar per segona vegada en un mes i durant 20 minuts el trànsit de l'N-II a l'alçada de Bàscara. Entre els assistents hi havia alcaldes dels ajuntaments afectats, Salvador Milà (ICV), el diputat d'ERC al Congrés, Joan Puig i representants de la plataforma Defensem el Territori. L'alcalde de Bàscara, Lluís Lloret, va criticar el fet que Víctor Morlán hagués anunciat la posició definitiva del MIFO en

un acte públic i sense reunió prèvia amb els alcaldes de la zona afectada, però va assenyalar, com a màxim responsable del bloqueig de les negociacions pel canvi de traçat, el conseller de PTOF, Joaquim Nadal.

Al novembre, TP Ferro va anunciar que les obres del túnel del Pertús s'acabarien a final del mateix mes i que ja s'havien començat a col·locar les vies en el tram entre el túnel i Perpinyà. A final d'any, el MIFO va anunciar que el 15 de gener de 2008 s'iniciarien els tràmits d'expropiació de les

obres del tram Borrassà-Llers, el darrer pendent a la comarca de l'Alt Empordà.

JVC

Més informació

asafane.blocat.com
defensemeltren.bloc.cat
www.altavelocidad.org
www.figueresciutat.com
www.fomento.es
www.iaeden.cat



Al llarg del 2007 la situació a la xarxa de Rodalies de Barcelona continua sent molt crítica, malgrat que el Ministeri de Foment havia posat en marxa un pla per a disminuir el nombre i l'impacte de les incidències. Per aquest motiu, se succeeixen les demandes de dimissió de la ministra de Foment Magdalena Álvarez. El mes d'agost, el Ministeri, Renfe i ADIF creen el CECOF, un centre per a coordinar els treballs del FAV, la gestió de la xarxa de Rodalies i la comunicació d'incidències. Tanmateix, el punt d'inflexió es produeix a final d'octubre amb l'aparició d'esvorancs a les obres del FAV a Bellvitge que provoquen el tall del servei de Rodalies durant cinc setmanes.

Antecedents | 2003:62; 2004:92; 2005:75; 2006:69

El ferrocarril de Rodalies a Catalunya comprèn el servei comercial de Renfe Operadora i de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), que efectua trajectes curts que comuniquen Barcelona amb la seva àrea metropolitana. En el cas de la companyia estatal disposa de 446 km de xarxa i va transportar 132 milions de viatgers (2006) en sis línies.

El Ministeri de Foment (MIFO) el mes de novembre de 2006 va aprovar el Pla d'actuacions urgents (PAU) per a mitigar els efectes de les desenes d'incidències a la xarxa de Rodalies de Barcelona. I és que els mesos d'octubre i novembre es van produir una cinquantena d'endarreriments que van repercutir en 500.000 usuaris afectats. El Pla preveia l'increment de combois i de places als trens; la creació d'una unitat d'assistència a viatgers –amb més de 400 agents–; la posada en marxa de megafonia centralitzada per a alertar d'incidències; la contractació d'una cinquantena de mecànics, i una inversió extraordinària en manteniment de 4,5 MEUR.

A final de gener del 2007 es va materialitzar una de les primeres accions del PAU amb la incorporació de 41 combois –14 nous Civia i 27 unitats 440 i 447– que suposaven la creació de 20.000 noves places. Aquestes actuacions acceleraven les planificades en el Pla estratègic de Rodalies, en el qual es preveia l'assignació d'una vuitantena de nous trens Civia entre el 2006 i el 2012. Segons Jordi Prat, comissionat ferroviari de Foment a Barcelona, "l'Executiu estava decidit a prendre totes les mesures però demanava temps a ciutadans i institucions".

El 5 de febrer el MIFO realitzava el primer balanç de l'aplicació del PAU. Segons Prat les incidències s'havien reduït un 15% des de la posada en marxa de les mesures de xoc. En aquest sentit destacaven la contractació de 200 agents d'informació més dels previstos i la duplicació de la composició de 179 trens de les línies 1, 2, 4 i 10. El des-

cens en les avaries va suposar la disminució de les reclamacions que van passar de 1.334 el gener de 2006 a 1.020 el mateix mes de 2007. Tanmateix, fonts del Ministeri admetien que les incidències s'allargarien fins a la tardor quan es preveia la finalització dels treballs del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [62]. Per la seva banda, el Síndic de Greuges, Rafel Ribó, qualificava la situació "de cas claríssim de conculcació dels drets de milers de ciutadans". En aquest sentit destacava que 200 de les 495 queixes sobre consum rebudes a la sindicatura l'any 495 estaven relacionats amb Rodalies.

Continuen les crítiques

Malgrat la posada en marxa del PAU i la reducció de les incidències, les crítiques al servei de Rodalies continuaven. En aquest sentit Comissions Obreres (CCOO) va impulsar a final de gener una campanya per a reclamar-ne les millores, ja que consideraven "que diàriament es perjudicava milers de treballadors".

Les contínues incidències van viure un dia clau el 21 de febrer amb la baixada de tensió a la línia 2 entre Castelldefels i Garraf. La situació va coincidir amb la celebració del Carnestoltes de Sitges, fet que va suposar l'acumulació de centenars d'usuaris a l'estació. Després d'aquest incident, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), demanava "un increment de recursos en el pla de xoc". Celestino Corbacho (PSC), president de la Diputació de Barcelona i alcalde de l'Hospitalet de Llobregat, volia una millora dels sistemes d'informació per tal de donar a conèixer amb rapidesa les incidències als usuaris. Per la seva banda, el president de la Generalitat, José Montilla (PSC), reconeixia que la manca d'inversions era la principal causa de la situació. Finalment, la Federació de Municipis de Catalunya (FMC) exigia "solucions per a una situació que havia esdevingut insostenible, amb avaries cada vegada més freqüents que afectaven milers de persones".

En l'àmbit parlamentari Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) van demanar al president del Govern espanyol, José Luis Rodríguez Zapatero (Partido Socialista Obrero Español, PSOE), que donés explicacions al ple per la situació de Rodalies. Joan Herrera (ICV) apuntava que el seu grup "havia fet tot el possible a nivell polític" però que "n'estaven farts". En aquest sentit considerava que les explicacions de la ministra de Foment Álvarez ja "no servien" i que calia que el president "donés la cara". Per la seva banda, Joan Tardà (ERC) considerava lamentable que mentre les indemnitzacions per retards en el FAV de Madrid a Sevilla arribaven a 0,7 MEUR "no s'hagués fet un sol gest per a compensar la situació tercermundista de les Rodalies de Barcelona".

Des del vessant popular, una cadena de missatges de mòbil convocava els usuaris a concentrar-se el dia 23 de febrer davant dels ajuntaments. Malgrat que la resposta va ser escassa, a Molins de Rei –una de les poblacions més afectades pels problemes a la línia 4– es van reunir desenes de persones que van rebre el suport del consistori i de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP).

L'endemà, la vipresidenta del Govern de l'Estat, María Teresa Fernández de la Vega (PSOE), després de reunir-se amb José Montilla, va demanar disculpes als ciutadans i va assegurar que s'acceleraria el pla de xoc. Per la seva banda, el ministre d'Administracions Públiques, Jordi Sevilla (PSOE), es mostrava disposat a abordar el traspàs de les Rodalies a la Generalitat (DEBAT SOBRE LES INFRAESTRUCTURES A CATALUNYA [48]) tot i que el conseller de Governació, Joan Puigcercós (ERC), recordava que només es materialitzaria quan anés acompanyat de recursos suficients.

El 28 de febrer es produïa de nou una jornada caòtica causada per tres incendis entre les estacions de Sants i de la plaça Catalunya, a Castellbisbal i a Sant Andreu Comtal.





Estació de FGC al Gornal Foto: Àlex Tarroja

El mateix dia, en un comunicat fet públic per Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) s'apuntava que els tres incidents havien estat sabotatges. José Luis Rodríguez Zapatero va afirmar ràpidament que si es confirmava aquesta hipòtesi "el Govern de l'Estat posaria tots els mitjans per a identificar els autors i dur-los davant la justícia". També José Montilla s'afegia a la tesi del sabotatge i afirmava "que possiblement en altres ocasions s'havien realitzat accions premeditades contra Rodalies". Tanmateix, 24 hores després, el MIFO admetia que almenys dos dels tres incendis en cap cas havien estat provocats.

De nou, a partir de missatges de mòbil i per internet es va fer una crida a la mobilització. Concretament, el 2 de març es va demanar no pagar el bitllet. Tot i que el seguiment va ser escàs, en algunes estacions com Sants, Clot, Sant Andreu Comtal i Montcada els torns que regulen l'accés a les vies van restar oberts durant hores. Per la seva banda, el secretari general de CC.OO. de Catalunya, Joan Coscubiela, demanava a Renfe un nou pla de xoc i una jornada de "portes obertes" per a compensar els perjudicis als usuaris.

Dies després, els sindicats van denunciar que Renfe i ADIF havien retallat al llarg dels darrers dotze anys el 50% del personal de manteniment. Segons Roberto Carrasco, portaveu de la Confederació General del Treball (CGT), calia almenys seixanta treballadors als tallers de Barcelona.

Demanen la dimissió de la ministra Álvarez

El 21 de març la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, va compareixre al Congrés on

va expressar la seva preocupació i va demanar disculpes als usuaris. Ara bé, va apuntar que la situació s'explicava per la manca d'inversions dels executius anteriors del Partit Popular (PP). Així mateix es mostrava esperançada pels resultats del PAU. En aquest sentit, mentre a l'octubre les incidències havien afectat 820 trens, de novembre a febrer tan sols van ser 177 els afectats i el mes de març, 4. No tan optimistes es van mostrar Joan Tardà i Joan Herrera que van reclamar la dimissió de la ministra. Convergència i Unió (CiU) i el PP no van anar tan enllà però van qualificar la imatge de Foment a Catalunya "d'equivalent del caos". Bona part dels grups també van criticar que es prioritzés el FAV i la seva data d'inauguració per sobre de la previsió de les obres i del servei de Rodalies. Una setmana després, en el ple del Parlament, els grups del tripartit i CiU van pactar una resolució per a instar el Govern "a negociar amb caràcter immediat el traspàs de Rodalies". Així mateix, s'exigia una "dotació econòmica suficient per a fer front al dèficit d'inversions acumulat i a les necessitats futures de la xarxa".

El conseller Joaquim Nadal també va voler avaluar les dades d'incidències. Segons el DPTOP tan sols 8 de les darreres 110 averies estaven causades per les obres del FAV –tot i que havien ocasionat un impacte relatiu molt major–. 60 incidències es devien a la situació de les instal·lacions, 20 a avaries dels trens i 22 a altres causes com atropellaments, sabotatges, etc. Tot plegat, suposava 1,5 milions de passatgers afectats en set mesos i una disminució de l'ús de Rodalies a favor del cotxe privat o l'autobús interurbà.

Per la seva banda la resta de partits consideraven que l'afany d'inaugurar el FAV estava

perjudicant Rodalies. El president Rodríguez Zapatero contestava que en cap cas no hi havia pressions electoralistes. Així mateix reiterava que la situació del servei de Rodalies a Catalunya era fruit d'un "abandó des del 1992". Per tant, considerava poc realista pretendre una solució immediata i alertava que caldrien un parell d'anys per poder assolir un servei "exemplar". Malgrat les demandes de bona part de l'oposició, justificava la decisió de mantenir Álvarez al capdavant de Foment. Per a Zapatero "hi havia elements suficients per a mantenir la confiança en la ministra: arreglar els problemes, complir els compromisos i pal·liar els perjudicis als ciutadans".

S'allarga el traspàs de Rodalies

El 16 d'abril es va reunir la Comissió bilateral Estat-Generalitat. El resultat va ser una frenada en el traspàs de Rodalies. I és que des del Govern català s'exigien garanties econòmiques i de gestió. En aquell moment, la percepció de totes les parts és que el procés s'allargava, ja que la propera reunió no es preveia fins després de l'estiu. Dies després José Montilla –com a resposta a una interpellació al Parlament de Joan Ridao (ERC)– es mostrava contundent i afirmava que el traspàs es produiria en la legislatura actual.

En canvi, sí que es va aprovar una altra mesura: el retorn del cost del bitllet a tots aquells usuaris que patissin endarreriments superiors als 15 minuts. La mesura, denominada "devolució exprés" consistia a regalar un bitllet senzill equivalent a l'utilitzat. Tanmateix, els usuaris la van rebre amb fredor, tant pel retard com pel fet que la majoria utilitzaven abonaments. El 30 de maig Renfe quantificava en 200.000 € mensuals el cost

de la mesura anunciada per Magdalena Álvarez. Segons Miguel Ángel Remacha, director del nucli de Rodalies de Rodalies, només un 2% dels retards superaven els 15 minuts, mentre que més del 93% dels trens arribaven als seus destins amb puntualitat. La implementació d'aquesta mesura es va iniciar l'1 de juny amb el retorn de 473 bitllets. Dies després, Renfe i l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) van acordar que a partir de l'1 de juliol també es compensaria els viatgers que utilitzessin bitllets integrats.

El mes de juny també es produïa l'autorització per part del Consell de Ministres per a signar un conveni entre el Ministeri de Foment, ADIF i la Societat Estatal d'Infraestructures del Transport Terrestre (SEITT) a fi de millorar la xarxa ferroviària de Rodalies a Catalunya per un valor de 110 MEUR. El conveni havia de servir per a desenvolupar un protocol signat per la ministra de Foment i el conseller Joaquim Nadal el 17 de maig.

Continuen les incidències

Al llarg del mes de juny van continuar les incidències, entre les quals van destacar el descarrilament entre el Prat i l'aeroport (línia 10) i el descarrilament d'un tren Euromed al Prat de Llobregat el 22 de juny. Tal com va reconèixer la vicepresidenta del Govern espanyol, María Teresa Fernández de la Vega, el comboi circulava a 125 km/h en un tram on el màxim estava fixat en 30 km/h. Les conseqüències es van allargar durant tres dies, van afectar més de 165.000 usuaris i van provocar la desviació o cancel·lació de 550 trens de les línies 2 i 10 de Rodalies i de mitja i llarga distància. Així mateix, es van retornar 15.000 bitllets amb el sistema devolució exprés i es va posar en marxa un sistema alternatiu d'autobusos. Per la seva banda, Miguel Ángel Remacha

considerava que en cap cas no hi havia hagut "sensació de caos" a estacions com la de Sants, i assegurava que els sistemes d'informació havien funcionat amb tota normalitat. En canvi, els usuaris es queixaven precisament de la desinformació i del descontrol en el pla alternatiu preparat per la companyia.

Els efectes del descarrilament del tren Euromed van provocar que el 26 de juny Magdalena Álvarez es desplaçés a Barcelona. Aprofitant la seva visita, el portaveu de CiU al Parlament, Felip Puig, demanava la seva compareixença al Parlament per tal que informés "de la crisi permanent al sistema ferroviari de Rodalies". Puig lamentava també que en la seva visita "no hagués estat capaç de demanar disculpes". Per la seva banda, el conseller d'Universitats, Innovació i Empresa, Josep Huguet, va manifestar –en qualitat de portaveu del Govern– que la "societat estava cansada d'un sistema que ha petat". Així mateix, va recordar les paraules del president Montilla quan havia afirmat que "l'Estat havia de passar dels compromisos als fets".

El 3 de juliol José Luis Rodríguez Zapatero va anunciar que la transferència s'iniciaria a partir del mes de gener. Tanmateix, i responent a una pregunta de Josep Antoni Duran i Lleida (CiU) al Congrés, va obviar donar més detalls en considerar que "es tractava d'una qüestió tècnica i no política". Joan Ridao (ERC) es mostrava crític, ja que sense "calendari i pressupost" era un anunci que podia quedar "en paper mullat". La reunió del dia 17 de juliol entre els governs de la Generalitat i l'Estat va suposar acordar una ponència per tal que l'1 de gener hi hagués sobre la taula una proposta tècnica de traspàs. Aquest fet va ser qualificat "d'històric" per part del conseller d'Interior, Joan Saura.

Afectacions fins al setembre

El 25 de juliol el director del nucli de Barcelona de Rodalies, Miguel Ángel Remacha, anunciava que fins a l'11 de setembre les obres del FAV a l'Estació de Sants provocarien afectacions en bona part de les línies. En aquest sentit les línies 1, 3, i 7 van deixar d'arribar a les estacions de la plaça de Catalunya i Sants, mentre que la 4 reduïa les seves freqüències de pas. Per a CC.OO. aquests canvis eren de nou una mostra de la prioritització del FAV i de "les presses del Ministeri per complir els terminis". Dues setmanes més tard, el director general d'explotació d'ADIF, Manuel Benegas, va assegurar que la circulació de trens es normalitzaria a partir del 15 de setembre, moment en el qual les vies d'ample ibèric a l'Estació de Sants podrien funcionar a ple rendiment. Malgrat aquest anunci, el director general de Renfe per a Rodalies i Mitja Distància, Javier Pérez Sanz, no es mostrava tan optimista i afirmava que la plena normalitat no s'aconseguiria fins al 21 de desembre, data prevista per l'arribada del FAV a la ciutat comtal.

Malgrat la disminució de la demanda, durant els mesos d'estiu les incidències continuaven, a causa de problemes en els sistemes de senyalització, per l'avaria d'un tren de mercaderies o per un atropellament mortal. Aquest fet va suposar que l'11 d'agost Foment, Renfe i ADIF presentessin el Centre de Cooperació d'Operacions Ferroviàries (CECOF), un ens per a supervisar de manera exclusiva les incidències, per a coordinar l'execució de les obres del FAV i per a garantir la qualitat en la prestació del servei. Al capdavant s'hi situava Víctor Morlán (PSOE), secretari d'Estat d'Infraestructures i Planificació (número dos de Foment), que juntament amb Daniel García Gallego (director executiu de Tallers i Manteniment de Renfe) i Luis Fernando López (director executiu de Manteniment de la Infraestructura d'ADIF) es van traslladar a la capital catalana de manera permanent. Dos dies després, el conseller Joaquim Nadal va anunciar al Parlament que proposaria a Víctor Morlán que el Govern de la Generalitat s'integrés al CECOF per tal de "tenir veu i capacitat d'influència en la manera de respondre les successives crisis". Els primers dies de funcionament d'aquest ens de coordinació van ser positius, ja que segons va anunciar Morlán l'índex de puntualitat va passar d'un 74% –la setmana del 16 al 22 de juliol– a un 95% la darrera setmana d'agost. Així mateix, "la manca d'incidències" va ser la tònica del primer dia de setembre, considerada una data crítica per l'augment de la demanda derivada del retorn a la feina de molts usuaris.

A final de setembre la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, presentava les inversions



Tren arribant a l'estació de FGC al Gornal Foto: Àlex Tarroja

previstes en els pressupostos generals de l'Estat del 2008. Des del Ministeri s'anunciava que la xarxa de Rodalies de Barcelona rebria 244 MEUR –125 més que el 2007–, fet que suposaria més de la meitat de la inversió global per aquest concepte a nivell estatal. Malgrat aquest anunci les demandes de dimissió per la situació de “crisi permanent” continuaven no només per part dels partits de l'oposició (CiU i PP) sinó per ERC i ICV. Per al secretari d'organització del PSC, José Zaragoza, la seva dimissió només “endarreriria encara més els problemes que patien els ciutadans de l'àrea metropolitana de Barcelona”.

Les obres del FAV deixen sense Rodalies milers d'usuaris

L'excavació del túnel del FAV a Bellvitge (l'Hospitalet de Llobregat) va provocar el 15 d'octubre un esvoranc en les vies de Rodalies. Aquest fet va suposar el tall de la línia 2 i importants retards en les línies 1, 4 i 7, ja que només es podia circular en una de les dues vies. La situació es va repetir els dies 17 i 20; en aquest darrer cas el tall entre Sants i Bellvitge va ser total i també va afectar la línia del Llobregat d'FGC. Hores després Víctor Morlán anunciava que la incidència obligaria a tallar les línies 2 i 10 i que afectaria els serveis de mitja i llarga distància si més no una setmana. Segons el secretari d'Estat d'Infraestructures, amb aquesta mesura es podria “consolidar el terreny i garantir la seguretat dels viatgers”. Concretament, es tractava de 100.000 usuaris diaris que haurien d'utilitzar un pla alternatiu de transport consistent en 200 autobusos per a cobrir trajectes entre la plaça d'Espanya i Gavà; entre Sants i l'Aeroport, i entre Barcelona i Tarragona en substitució dels trens de mitja i llarga distància. Per a compensar el tall d'FGC, es recomanava utilitzar la línia 1 del metro entre l'avinguda del Carrilet i la plaça d'Espanya. Per a Joaquim Nadal, “no hi havia més remei” que suspendre el servei ferroviari. La suspensió dels trens va suposar un augment d'entre el 5 i el 7% del trànsit en les vies del Baix Llobregat, mentre que els usuaris es mostraven entre indignats i resignats pel fet d'haver de duplicar, i fins i tot triplicar, el temps de viatge. El sistema de transport alternatiu va funcionar notablement bé, tot i que els primers dies alguns dels conductors d'autobusos vinguts d'arreu de l'Estat es van perdre. Així mateix, al cap de pocs dies es van incorporar

milliores, com un carril reservat per a autobusos a l'autopista C-32.

El 23 d'octubre, el conseller Joaquim Nadal va declarar que el servei de Rodalies tardaria ben bé uns dotze dies a restablir-se. Per al conseller de Política Territorial i Obres Públiques, la màxima prioritat del Govern era la seguretat dels ciutadans; la segona, aconseguir un servei eficient de Rodalies, i “només en tercer lloc”, l'arribada del FAV a Barcelona. Aquell mateix dia Foment anunciava que les línies afectades (2 sud, 7 i 10) serien gratuïtes fins que es recuperés la normalitat.

La segona setmana sense Rodalies al Baix Llobregat es va iniciar amb una manifestació a la plaça de Sant Jaume que va reunir tan sols dos centenars de persones de col·lectius molt diversos. L'endemà, José Luis Rodríguez Zapatero demanava de nou disculpes als ciutadans en un article a *La Vanguardia*. El president espanyol havia visitat la zona afectada dos dies abans amb la voluntat de conèixer de primera mà la situació.

El 5 de novembre, Víctor Morlán anunciava que el pla alternatiu de transport s'allargaria fins al 30 de novembre, tot i que no descartava que de manera parcial entressin en servei algunes de les línies suspeses. En l'àmbit parlamentari, els diversos grups reclamaven la posada en marxa d'indemnitzacions. Mentre ERC considerava que s'havien de vehicular a través de l'Agència Catalana del Consum (ACC), el PSC entenia que era competència exclusiva de Foment. Per la seva banda, CiU exigia que el Govern liderés el procés.

Restabliment del servei i gran manifestació a Barcelona

La ministra Magdalena Álvarez va anunciar que a partir del dia 19 de novembre es restabliria part del servei. Concretament, sis de les nou estacions de la línia 2^a tindrien servei fins a Sants. Per altra banda, la línia 10 es continuaria cobrint amb autobusos i els trens de mitja i llarga distància es desviarien per Vilafranca del Penedès. Tot plegat era possible pel condicionament de dues vies a l'alçada de Bellvitge, amb l'excepció concreta de 40 metres –just per sobre del túnel d'FGC– de via única. Tanmateix, es va anunciar que els bitllets continuarien essent gratuïts fins a l'arribada del FAV a Barcelona.

Tot i la millora de la situació, el 15 de novembre el Parlament de Catalunya demanava al president espanyol, amb els vots de CiU, ERC, ICV i el PP, la depuració “de les responsabilitats tècniques i polítiques” que havien de començar “amb la destitució de la ministra de Foment”.

L'endemà del restabliment parcial –que s'havia saldat amb un èxit notable–, el secretari d'Estat, Víctor Morlán, considerava “probable” que el 30 de novembre tornés definitivament la normalitat. Aquell mateix dia Manel Nadal, secretari de Mobilitat, anunciava que el Govern lideraria una sol·licitud de compensació –en forma d'abonaments gratuïts– als usuaris, juntament amb associacions sindicals, veïnals i de promoció del transport públic.

El 27 de novembre el Congrés dels Diputats va debatre una moció d'ICV en la qual, entre altres mesures, es proposava que el Govern de l'Estat assumís responsabilitats, “començant pel cessament de la ministra de Foment”. Es tractava de la primera votació per a reprovar una ministra del govern Zapatero, que no va tirar endavant per tan sols tres vots de diferència. Finalment, va tenir els vots favorables del PP, CiU, ERC, ICV-IU, Coalició Canària (CC) i Eusko Alkartasuna (EA), mentre que el PSOE, el Partit Nacionalista Basc (PNB), el Bloc Nacionalista Gallec (BNG) i la Chunta Aragonesa (CHA) van votar-hi en contra. El mateix dia s'anunciava el restabliment definitiu del servei per a l'1 de desembre, dia per al qual la Plataforma pel Dret a Decidir (PDD) havia convocat una gran manifestació amb el lema “Som una nació i diem prou”. L'any es va tancar amb la reprovació d'Álvarez, en aquest cas al Senat, amb els vots del PP –que hi tenia majoria relativa– i les abstencions de CiU, ERC i ICV-IU.

AUV-MMM

Més informació

www.adif.es
www.atm.cat
www.fomento.es
www.gencat.cat/ptop
www.laptg.org
www.renfe.es

1. L'Hospitalet-Mataró/Maçanet (línia 1), Sant Vicenç de Calders/Vilanova -Granollers/Maçanet (línia 2), l'Hospitalet-Vic (línia 3), Sant Vicenç de Calders/Vilafranca-Manresa (línia 4), l'Hospitalet-UAB/Martorell (línia 7) i Barcelona-Aeroport (línia 10).

2. Vilanova, Sitges, Garraf, Platja de Castelldefels, Castelldefels i Bellvitge. Encara quedaven sense Gavà, Viladecans i el Prat de Llobregat.

MALA GESTIÓ DE LA XARXA DE TRENS A CATALUNYA: ES L'HORA D'ASSUMIR LES RESPONSABILITATS

Lluís Carrasco i Martínez

Vicepresident Executiu de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic

Ja son masses, les vegades que el monopoli ferroviari de l'Estat, ens està mostrant alts nivells d'irresponsabilitat. tant sols fa uns pocs mesos l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), CCOO i l'OCUC presentaven un manifest amb els suport de més de 10.000 signatures, denunciant les mancances, els agravis que pateixen els soferts clients de RENFE i demanant a totes les autoritats una ràpida intervenció per invertir en millores de la xarxa de rodalies i regionals, per assolir més puntualitat, més freqüència de trens, més accessibilitat a trens i andanes i més informació, evitant que totes les inversions se'n vagin al tren d'elit: l'AVE, ferrocarril que mourà una minoria de passatgers, exigint sobre tot que les obres d'aquests trens d'alta velocitat no afectessin al normal servei de les autopistes ferroviàries del transport públic : rodalies i regionals.

Doncs be, aquests dies estem veient com aquelles signatures han estat ignorades per l'empresa ferroviària i aquesta setmana sens dubte RENFE i l'ADIF a Catalunya han batut tots els records d'ineficàcia, insensibilitat i incompetència, demostrant de forma pràctica (com ja anunciàvem fa pocs mesos), el que suposa fer unes obres sense la previsió necessària per garantir els altres serveis, una alta manca de sensibilitat cap els seus clients/usuaris, mantenint un sistema d'informació clarament insuficient i lamentable, han demostrat una manca d'inversió en el manteniment de la xarxa bàsica ferroviària que en qualsevol empresa privada, sense l'aixopluc de l'administració, hagués provocat cessaments en cadena d'alts directius i una renovació total de la línia de servei i de l'enfocament del negoci.

Com es possible vist el que hem vist, que ningú es faci responsable de tants despropòsits, de la manca de manteniment i renovació, dels retards continuats, de la massificació i del mal servei que està prestant RENFE a Catalunya? Que fa el Ministeri de Fomento?, Que fa el Govern de la Generalitat?. Com és possible que cap alt càrrec no hagi assumit les responsabilitats corresponents, com es possible que el Ministeri estigui impassible sense assumir també les seves responsabilitats?.

Doncs bé, crec que en nom de moltíssims passatgers afectats diàriament per la manifesta mala gestió de RENFE i de l'ADIF a Catalunya (per cert bastants més que els que van ser afectats per la última vaga de l'aeroport a Barcelona). Crec que es de justícia que l'administració de forma immediata renovi la filosofia de servei d'aquestes empreses, començant pel cessament dels directius responsables de la continua mala gestió i fins i tot si fos necessari cercant responsabilitats polítiques per part del Parlament de Catalunya.

Per altre costat i donat que l'Estatut de Catalunya que ens hem donat així ho recull, exigim l'immediat traspàs de Rodalies i Regionals al govern de la Generalitat, doncs estem convençuts que una gestió de proximitat, amb les inversions extraordinàries que preveu l'Estatut destinades a tal fi i no al inútil rescat d'autopistes, permetran sens dubte donar el salt de qualitat i de gestió que els clients o usuaris catalans del tren necessitem.

Article publicat al diari La Vanguardia
el 23 de setembre de 2006

67 FERROCARRIL DE RODALIES. METRO DEL VALLÈS (SABADELL)



L'any 2007 continua a l'agenda pública el perllongament dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) a Sabadell amb la construcció de quatre noves estacions al municipi que transformaran la xarxa actual en un metro urbà. Davant el projecte del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), l'associació Sabadell Cruïlla obre un debat mitjançant el disseny d'una proposta alternativa. La inversió total de l'obra és de 327 MEUR i es preveu una durada de quatre anys per a la seva execució i posada en funcionament.



L'anomenat Metro del Vallès es posà en funcionament el 1996 a la línia Barcelona-Sabadell-Terrassa d'FGC amb bifurcació al municipi de Sant Cugat del Vallès. El Pla director d'infraestructures 2001-2010 (PDI) aprovat per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) i la Generalitat l'abril del 2002, fixava com un dels objectius el perllongament de la línia d'FGC de l'estació de Sabadell Rambla a la plaça d'Espanya.

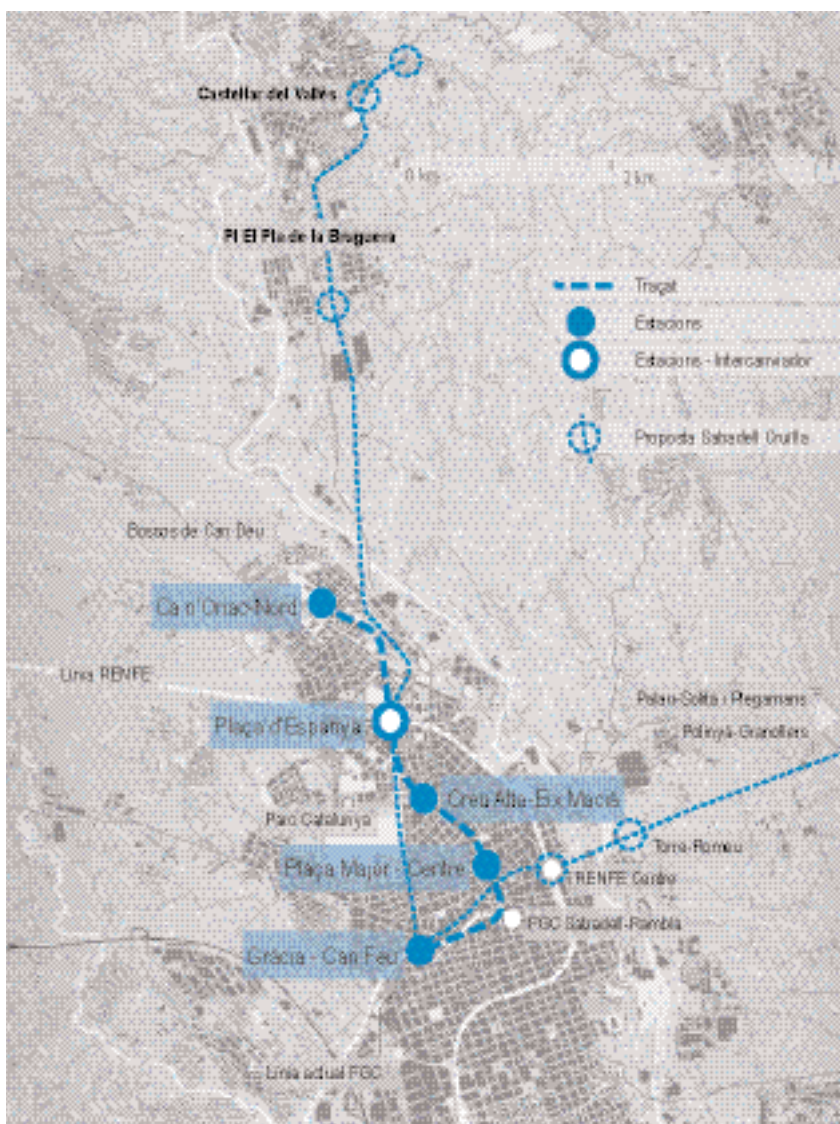
A principi de juliol del 2006 sortia a informació pública l'estudi informatiu del perllongament i, alhora, s'obria una oficina d'informació al ciutadà al municipi. Es preveia fer la corresponent licitació el mateix any i iniciar les obres a principi del 2007, però durant el període d'al·legacions sorgiren diferents punts a debat així com una proposta, elaborada per TT Territoris,¹ alternativa al traçat plantejat pel DPTOP.

Per a defensar aquesta darrera proposta sorgí l'associació ciutadana Sabadell Cruïlla. Formada per experts en el territori i ciutadans interessats en el perllongament d'FGC a la ciutat, pretenia promoure el debat per tal de generar opinió i arribar a traslladar els resultats obtinguts als representants polítics i l'administració general. Així, l'octubre del 2006 va presentar un model d'ordenació dels serveis ferroviaris a Sabadell contra el que considerava un enfocament excessiu com a metro urbà i que per tant no s'atenia completament a les necessitats de mobilitat dels ciutadans. L'entitat emfatitzava una visió més territorial i contraposava el que anomenava un model de ciutat reclosa a un model de ciutat oberta.

La proposta oficial

El projecte presentat pel DPTOP preveia construir uns 4,2 km de via nova amb quatre noves estacions al municipi. L'actual estació de la Rambla, on finalitza avui el recorregut de la línia S2, quedaria obsoleta i se'n construiria una de nova, a pocs metres, al passeig de la plaça Major. El traçat seguiria en direcció cap al nord de la ciutat fins a prop de l'Eix Macià, a la cruïlla del carrer de Pi i Margall amb els carrers de Borràs i de Papa Pius XI, on es construiria una altra estació. La parada següent, la de la plaça d'Espanya, es convertiria en un intercanviador entre la línia d'FGC i l'actual línia de rodalies de RENFE de Sant Vicenç de Calders a Manresa (C-4) i, finalment, al barri de Ca n'Oriac, sota al carrer d'Himàlaia i proper al Parc del Nord, se situaria el tram final del perllongament, el qual acolliria les cotxeres amb una capacitat per a vuit trens i la cua de maniobres.

Aquest darrer punt seria el lloc d'entrada de les tuneladores de 6,8 m de diàmetre que perforarien dos túnels de via única. Aquest sistema constructiu, utilitzat també en el perllongament del METRO DEL VALLÈS A TERRASSA [68], i el METRO DE LA LÍNIA 9 [82] de Barcelona, permet disminuir l'e-





La Rambla en obres per la construcció de la nova estació dels FGC. Foto: Àlex Tarroja

fecte sobre la superfície i millorar la seguretat de l'obra.

Implicació de la societat: Sabadell Cruïlla

La proposta de Sabadell Cruïlla es basava en la bifurcació de la línia a l'actual estació de Sabadell-Estació amb un ramal cap al nord de la ciutat fins al barri de Ca n'Oriac i amb la possibilitat de perllongar-lo fins a Castellar del Vallès i un altre ramal cap a l'est fins al barri de Torre-romeu, deixant oberta una futura connexió amb Polinyà i Palau-solità i Plegamans per arribar finalment a Granollers.

Pel que fa el ramal nord, l'estació de l'Eix Macià la situava al Parc Catalunya al·legant la seva potència de centralitat local i regional, i apostava per l'intercanviador amb la RENFE a la plaça d'Espanya, de la mateixa manera que la proposta oficial. Pel que fa el ramal cap a l'est, l'estació del centre de la ciutat la desplaçava uns metres, al solar del Vapor Turull, per tal de no haver de tallar el trànsit al centre de la ciutat per un període de temps llarg que perjudicaria els comerços de la zona i les principals línies d'autobusos. L'entitat proposava també un intercanviador amb l'estació de RENFE Centre i la construcció d'un pont per sobre el riu Ripoll per arribar a Torre-romeu on se situaria una estació que permetria apropar el barri a la ciutat.

La proposta apuntava a baixar la cota del túnel de Sabadell-Estació fins a 5 m en el tram entre el carrer de Migdia i la parada de l'estació per tal d'evitar l'enderroc de quinze blocs d'habitatges i així poder soterrar la via, la qual representa avui en dia una important barrera física en el territori. Alhora, recomanava l'ús de la tuneladora en les

parts de sota els edificis tal com deia l'estudi informatiu i proposava un mètode constructiu per pantalles i més en superfície per la realització dels dos ramals, compensant així el cost d'obra i ajustant-se al pressupost oficial. Contràriament al DPTOP, situaven les cotxeres i la cua de maniobres al Pla de la Bruguera a Castellar del Vallès.

Al mateix temps, Sabadell Cruïlla dibuixava un planejament més ambiciós en el qual es preveia un major nombre de punts intermodals amb la construcció d'un tramvia que completaria la xarxa de transport públic de la ciutat i que permetria una cobertura pràcticament total del municipi.

Principals punts a debat

A final de gener del 2007, passat el període d'al·legacions, el director general de Transports Terrestres, Manuel Villalante, modificava el projecte inicial i acceptava abaixar la cota del túnel de Sabadell Estació per tal d'evitar l'enderroc dels quinze blocs d'habitatges i, alhora, recuperar un espai per al ciutadà amb el soterrament d'aquesta estació. Amb la nova fondària de vies, Villalante deia que es deixava oberta la possibilitat de soterrar les vies fins a Sant Quirze del Vallès en un futur. Pel que fa el traçat, considerava que el marcat en l'estudi era el més adient per motius de demanda de mobilitat de la ciutat i sostenia que la proposta alternativa comportava una disminució de la freqüència de pas, un encariment i un endarreriment de l'obra.

Davant aquestes declaracions, Sabadell Cruïlla sol·licitava que es reconsiderés la resolució d'al·legacions, ja que segons el seu portaveu, l'arquitecte Manel Larrosa, no s'havia avaluat a fons la documentació aportada. Poques setmanes més tard, l'enti-

tat modificava la seva proposta i admetia l'estació al passeig de la plaça Major però mantenien la necessitat de la bifurcació de la línia que la situava en aquesta estació, la connexió amb Castellar del Vallès, la inviabilitat de la construcció de les cotxeres al bosc de Can Deu i les importants afectacions a la trama urbana.

Tal com havia demanat en diverses ocasions Sabadell Cruïlla i els grups municipals de l'oposició,² el mes de setembre se celebrà un debat ciutadà al qual assistiren la Fundació Bosch i Cardellach,³ l'Ajuntament de Sabadell representat per un membre de cada grup municipal, Manel Villalante, el sotsdirector de Transports Terrestres, David Prat, i la Federació d'Associacions de Veïns (FAV). Villalante va explicar que les obres de l'estació del passeig de la plaça Major es realitzarien per fases i mitjançant murs pantalla per tal de minimitzar l'afectació a la zona i de permetre la circulació de vehicles durant les obres, tal com havia demanat l'entitat ciutadana, i prometia mantenir la porta oberta per a introduir modificacions i solucions constructives perquè en un futur la línia pugui connectar amb Granollers i Castellar del Vallès. Tanmateix, afirmava que es tractava d'una obra a mitjà termini i que no entrava en el PDI 2001-2010, encara que s'acordà incloure-la al projecte de revisió d'aquest. Al mateix temps, els membres de la Generalitat van remarcar els diferents projectes en curs del PLA D'INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT DE CATALUNYA 2006-2026 [2006:116] que afecten la



Pancarta de protesta contra el traçat del metro de Sabadell. Foto: Àlex Tarroja



Obres de construcció del túnel dels FGC a Sabadell. Foto: Àlex Tarroja

connexió ferroviària del Vallès. Amb tot, la Generalitat i el consistori deixaren entreveure la seva aposta per la línia del FERROCARRIL ORBITAL [2006:73], el Pla director de la qual es preveia fer públic el primer semestre del 2008.

L'octubre del 2007 sortia a informació pública la licitació de les obres per 249 MEUR i el 20 de desembre s'adjudicaven les obres d'infraestructura a la Unió Temporal d'Empreses formada per Acciona Infraestructures, Comsa i Acsa, així com els treballs

d'inspecció dels 1.471 edificis, a fi d'obtenir una fitxa amb la documentació de l'estat actual dels habitatges i locals i poder detectar-hi qualsevol dany posterior. Es preveia començar les obres del perllongament a principi del 2008 i l'entrada en funcionament del servei quatre anys més tard, amb uns 7 milions d'usuaris anuals.

Entretant, Sabadell Cruïlla continuava treballant i mantenia l'optimisme per tal d'arribar a nous acords i concretar les qüestions que considerava encara no resoltes.

MBE

Més informació

www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/premsa/notes/2006/07.jsp
www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/actuacions/departament/public/metro
www.fgc.cat
www.sabadellcruilla.org

1. Territoris és una associació formada per experts en el territori creada amb l'objectiu de fomentar el debat i les propostes sobre temes territorials en l'àmbit del Vallès.

2. Les forces polítiques de l'oposició eren: Entesa, ICV-EUiA, ERC, CIU i PP.

3 La Fundació Bosch i Cardellach és una institució amb seu a Sabadell dedicada a estudis locals i comarcals de diferents temàtiques.

FERROCARRIL DE RODALIES. METRO DEL VALLÈS (TERRASSA) 68



El projecte de perllongament dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) a Terrassa continua avançant per tal de millorar l'accessibilitat i la mobilitat del transport públic al municipi. Durant el 2007 s'inicien els treballs de perforació del túnel amb les obres del pou d'entrada de la tuneladora a Can Roca, s'anuncia la compra d'una segona tuneladora i comencen les inspeccions dels edificis afectats pel nou traçat a instàncies de les queixes veïnals davant la manca d'informació i l'incompliment dels protocols establerts en la comissió de seguiment.

Antecedents | 2006:70

La Generalitat i l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) van signar l'abril del 2002 el Pla director d'infraestructures 2001-2010 (PDI) en què establien com a prioritat, entre altres aspectes, la millora de les infraestructures ferroviàries al Vallès. Aquesta millora es reflectia amb el perllongament del METRO DEL VALLÈS A SABADELL [67] i Terrassa, la creació de noves estacions i intercanviadors i la modernització de la xarxa.

El projecte de perllongament de la línia a Terrassa preveia la construcció de 4,5 km de via nova, amb tres noves parades: estació de l'UPC-Vallparadís, estació del Nord (la qual permetrà l'intercanvi amb la línia C4 de rodalies de Renfe) i estació de Can Roca, així com dues àrees d'aparcament amb un total de gairebé 600 places. Amb la seva posada en funcionament es calcula una aflluència de 32.000 viatgers al dia, la qual cosa significa duplicar el nombre actual.

Durant el procés d'exposició pública es va fer un canvi en el projecte inicial en què s'optava per executar l'obra en una única fase i construir tot el tram amb tuneladora en un túnel de doble via, perquè així s'evitaven les afectacions del sistema en mina entre l'estació de l'UPC-Vallparadís i la de la Rambla. Aquest canvi de sistema constructiu, i per tant d'un consegüent estudi d'impacte ambiental, va implicar retards en l'execució i finalització del projecte. L'any 2006 es va iniciar l'execució de les obres de les estacions de l'UPC-Vallparadís i de Can Roca així com les excavacions arqueològiques al fossar del castell cartoixa de Vallparadís, classificat com a bé cultural d'interès nacional (BCIN).

A final d'aquell any es va constituir una comissió de seguiment, formada pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), l'Ajuntament de Terrassa, vuit entitats veïnals corresponents als vuit barris afectats pels treballs del perllongament, la federació de veïns, la federació de comerciants i la constructora, amb la finali-

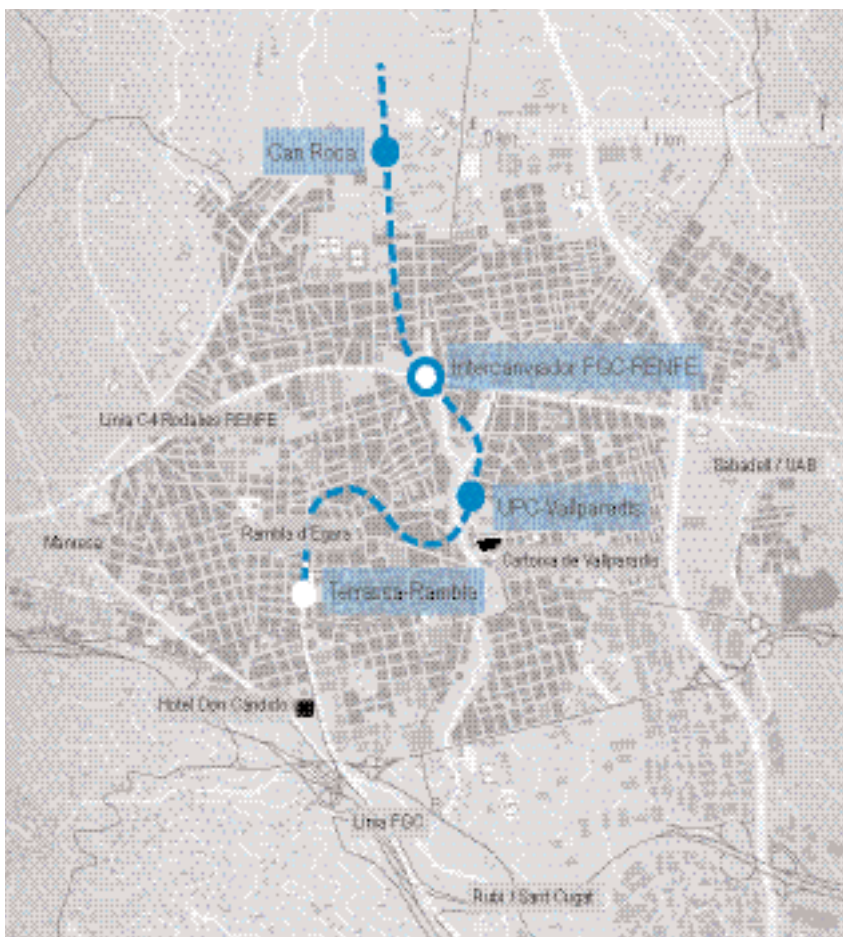
tat d'avaluar el desenvolupament de les obres.

Retards en les inspeccions dels edificis afectats

A mitjan març del 2007, el DPTOP acceptava les queixes dels veïns del centre històric que reclamaven explicacions al Departament i a l'empresa SGC Tecnos, encarregada dels treballs d'inspecció dels habitatges i locals afectats,¹ per la demora del control, el qual es preveia per al mes de febrer tal com s'havia acordat en la darrera comissió de seguiment. Dies més tard d'afirmar la manca d'un calendari, Manuel Villalante, director general de Transport Terrestre de la Generalitat, anunciava que les inspeccions començarien el

mes d'abril per tal de tenir-les totes enllestides abans d'iniciar la perforació del túnel amb la tuneladora, però aquella mateixa setmana, Joaquim Nadal, conseller del DPTOP, datava les inspeccions per a final de maig.

El 10 de juliol, l'Ajuntament de Terrassa restringia la circulació a la rambla d'Egara fins a principi de setembre amb tan sols un carril de circulació en cada sentit per als veïns, la càrrega i descàrrega, els autobusos i els taxis. D'aquesta manera, es començaven les obres que consistien en el desplaçament i desviament dels cablejats de les diferents instal·lacions i col·lectors per a adequar aquest espai al pas del nou túnel entre l'estació Rambla i la de Can Roca. El tall total



de trànsit a l'eix de la Rambla s'efectuaria des del gener del 2008 fins a principi de desembre del mateix any, entre les dues campanyes comercials de Nadal, amb l'objectiu de d'afectar mínimament la dinàmica dels comerciants.

Utilització d'una segona tuneladora per a agilitar les obres

Entretant, Josep Rull, portaveu de Convergència i Unió (CIU) a Terrassa i diputat al Parlament, presentava una proposta al Parlament amb la finalitat d'estudiar alternatives que evitessin els impactes en superfície a la rambla d'Egara i proposava la possible excavació del pou de sortida de la tuneladora al costat de l'hotel Don Cândido. Segons deia el portaveu, però, no es pretenia alterar el calendari ni el pressupost previst.

A mitjan setembre, Nadal declarava que s'havien fet la meitat de les inspeccions a les edificacions, i alhora anunciava la compra d'una segona tuneladora per un import de 40 MEUR per poder accelerar així les obres del perllongament que tenien un important retard. D'aquesta manera, s'abandonava la proposta de Rull de fer sortir la tuneladora uns metres més avall de la Rambla.

Compromís del consistori davant les queixes

Durant el ple municipal de final d'octubre es debatia àmpliament la possibilitat de donar ajudes als comerços de la Rambla afectats per les obres del Metro del Vallès, i el govern local es comprometia a incloure aquestes compensacions als pressupostos de l'any següent.

Paral·lelament, l'Associació de Veïns del Pla de Bonaire denunciava talls intermitents en el subministrament d'aigua i baixades de pressió que afectaven 52 pisos de la zona. El seu president, a més, assegurava no haver rebut informació per part de l'Administració sobre l'origen de les deficiències i sol·licitava una reunió amb els responsables de l'Ajuntament. Durant la trobada, s'informava els veïns que el problema de subministrament d'aigua eren conseqüència de la demanada que generaven els treballs d'execució del perllongament d'FGC a l'estació de Can Roca i del mal funcionament d'una vàlvula de pas. Uns dies més tard, els tècnics de la companyia d'Aigües de Terrassa solucionaven el servei.

Al mateix temps, algunes entitats veïnals, especialment la del centre històric, exposaven les seves queixes per la descoordinació i la manca d'informació en les inspeccions dels edificis i reclamaven una reunió urgent de la comissió de seguiment de les obres, la qual no es convocava des de començament d'any. D'acord amb la insistent demanda, una setmana més tard, es reunia la comissió en què Villalante va respondre a les associacions de veïns, que van plantejar alguns dubtes i qüestions sobre aspectes concrets de les obres, i alhora va escoltar les expressions del seu malestar pel poc compliment dels protocols. La regidora d'Urbanisme de l'Ajuntament, Carme Labòria (PSC), es comprometia a planificar reunions més programades i periòdiques i alhora reunions paral·leles amb cada una de les associacions, qüestió a la qual s'afegiren també els tècnics de Gisa i del DPTOP.

A final d'any es preveia que el gener del 2008 es començarien a construir els murs de pantalla per a excavar el pou per on hauria de sortir la tuneladora i, per tant, aquests treballs comportarien la restricció total de vehicles a la rambla d'Egara. Per tal de minimitzar els impactes sobre el trànsit rodat, el consistori iniciava una important campanya de comunicació dotada amb 50.000 € pels diferents punts de la xarxa viària mitjançant agents informadors, cartells i panells dins el nucli del municipi i a les vies d'accés, per mitjà de la qual es recomanaven una sèrie d'itineraris alternatius. Per acabar de fer eficaç la campanya informativa, es van fer anuncis als mitjans de comunicació locals, es van fer arribar tríptics als residents i comerciants afectats pels talls de trànsit, es va establir un sistema d'informació via SMS i finalment també es va recórrer a altres fórmules.

Es calculava que la primera tuneladora entraria en funcionament l'octubre o el novembre del 2008 i que la segona ho faria tres mesos més tard. La finalització completa de les obres i la posada en funcionament del servei del perllongament del Metro del Vallès a Terrassa es preveia, segons Nadal, per al primer trimestre de l'any 2011, amb una inversió total de 321 MEUR.

MBE

Més informació

www.gencat.cat
www.terrassa.cat

FERROCARRIL FIGUERES-PORTBOU. VARIANT DE FIGUERES 69



El Ministeri de Foment presenta una proposta de variant ferroviària a Figueres per treure les vies del centre de la població i construir una estació intermodal amb el Ferrocarril d'Alta Velocitat. Malgrat tenir el suport de l'Ajuntament, la proposta té l'oposició de Defensem el Tren i d'ERC, que proposen soterrar les vies per no perdre la centralitat de l'estació. No queda clar qui finançarà la part nord de la variant, per bé que el MIFO deixa clar que li interessa executar ràpidament la zona sud per permetre l'intercanvi d'eixos entre el ferrocarril convencional i el d'alta velocitat i així evitar pagar indemnitzacions a l'empresa constructora del túnel del Pertús.

La línia ferroviària transfronterera entre Figueres, Portbou i Perpinyà es va inaugurar el 1878. La manca d'inversió, el creixement de l'ús del transport privat, la construcció del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [65] i la pèrdua de pes demogràfic de Portbou a causa de la supressió de les duanes han comportat que aquesta línia sigui cada vegada més obsoleta, amb la consegüent reducció d'expedicions i la precarització de les seves infraestructures. Aquesta situació ha generat els darrers anys fortes queixes per part dels usuaris i ajuntaments afectats.

El 2003 l'Ajuntament de Figueres i el Ministeri de Foment (MIFO) van acordar desmantellar el traçat del tren pel centre de Figueres i crear una estació intermodal amb el FAV a l'oest. La complexitat de la variant ferroviària del tren convencional podia suposar —en cas de no executar-se'n tot el traçat— una nova amenaça per la línia entre Figueres i Portbou.

Presentació de l'estudi informatiu

El Ministeri de Foment (MIFO) va presentar el 29 de desembre de 2006 l'estudi

informatiu del projecte ferroviari de variant de Figueres de la línia Barcelona-Portbou. Aquest traçat tindria 13,8 km i un cost de 100 MEUR i permetria treure la via del tren convencional del centre de la capital de l'Alt Empordà. Així mateix, el MIFO pretenia crear un sol corredor amb el (FAV) i construir una estació comuna per a ambdues línies al costat de l'autopista AP-7, just al límit dels termes de Figueres i Vilafant. La proposta s'iniciava passant el nucli de Vilamalla i suposava travessar el riu Manol pel pont del Príncep fins a trobar l'autopista, al terme de Vilafant, on hi hauria l'estació. Posteriorment continuava amb un túnel per sota el castell de Sant Ferran i després realitzava una corba molt pronunciada mitjançant un viaducte d'uns 9 m d'alçada per situar-se al costat de la carretera N-II al seu pas per Vilabertran. L'enllaç amb el recorregut actual es produiria al terme de Peralada.

Tots els alcaldes afectats per l'estudi van reconèixer que l'opció escollida per Foment era la menys agressiva per al territori, especialment en la seva part sud —Vilamalla— i al nord —Cabanès i Vilabertran—. El

municipi més perjudicat era Vilafant, ja que en l'estudi informatiu no es preveia la seva principal petició: que ambdues línies passessin el màxim d'enganxades. Des de l'Ajuntament, l'alcalde Paulí Fernández (Convergència i Unió, CiU) explicava que "Foment havia reconegut que s'havien precipitat i que mirarien de resoldre-ho amb les al·legacions". Tampoc no estaven conformes amb les propostes per a travessar el riu Manol.

Tanmateix, tots els alcaldes —excepte el de Llers i el de Figueres— haurien preferit el cobriment de l'actual traçat urbà. Per exemple el de Cabanès, Pere Ylla (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), entenia que es "generava una volta inútil". Per la seva banda, els ajuntaments de Figueres i Vilafant van acordar al·legar conjuntament modificacions al projecte d'estació, que es concretaven en un lleuger trasllat cap al sud per millorar-ne l'accessibilitat. En canvi, la denominació de la nova infraestructura era motiu de disputa, ja que en passar per Vilafant hauria de dur exclusivament el nom de la seva població, atès que se situava al seu terme.



Vista de Portbou, amb l'estació en primer terme. Foto: Àlex Tarroja





Detall de l'actual estació ferroviària de Figueres. Foto: Àlex Tarroja

Divergències en el projecte

A començament de febrer una delegació dels consistoris de Figueres i Vilafant es va desplaçar a Madrid per a presentar les al·legacions que demanaven minimitzar l'impacte de la variant ferroviària. De fet, els errors en el traçat en el terme de Vilafant van obligar el MIFO a augmentar el termini d'exposició pública, ja que la traça no corresponia a l'acord al qual havien arribat ambdues institucions. Paral·lelament, es començaven a fer públiques posicions contràries al projecte de trasllat de l'estació per part de Salvem l'Empordà, l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) i ERC.

Finalment els dos ajuntaments van presentar al·legacions de manera separada. Figueres pretenia multiplicar per vuit la superfície de l'estació i que contingues una estació d'autobusos i un aparcament de dues plantes per a un miler de vehicles —el doble que la proposta del MIFO—. Tanmateix, ambdós consistoris continuaven apostant pel trasllat cap al sud, fet que el Ministeri considerava viable.

La posició d'Esquerra en contra del trasllat no va agradar gens a l'alcalde Joan Armanagué (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) que els va decidir excloure de la delegació que va visitar Madrid. Tanmateix, setmanes més tard va afirmar que buscava el consens dels republicans i del Partit Popular (PP) que també s'oposava a la variant. L'alcalde considerava que el debat sobre la situació de l'estació no tenia sentit i que calia "reduir l'impacte al màxim". Tot i així, Salvem l'Empordà no ho veia de la mateixa manera i intensificava la campanya per a explicar els impactes socials i ambientals de treure l'estació del centre de Figueres. En aquest sentit assenyalaven l'efecte de fragmentació d'una nova infraestructura, la pèrdua de centralitat de

l'estació —quedaria a quasi 2 km del centre— i el risc per a la línia Figueres-Portbou, ja que, en primer lloc, s'executaria la part sud de la variant.

Després de fer diverses xerrades als municipis de la línia Figueres-Portbou, van reunir 2.150 al·legacions en tant sols 15 dies. Per al portaveu dels ambientalistas, Lluís Benejam, "era indignant que Armangué mostrés com un èxit allò que esdevenia un fracàs de la seva gestió: mantenir l'estació central de Figueres".

Des d'ERC es dubtava que s'acabés executant el tram nord de la variant i que, a la pràctica, acabarien convivint la traça pel centre i la de ponent. En aquest segon cas, serviria per a connectar el tren convencional amb el FAV. Calia tenir en compte que cada vegada prenia més força l'escenari que atribuïa als trens d'alta velocitat la possibilitat de fer servir la via convencional entre Girona i Figueres per tal que el 2009 —una vegada finalitzés el túnel transfronterer del Pertús— no s'hagués d'indemnitzar l'empresa TP Ferro amb 60 MEUR anuals. Per aquest motiu Francesc Canet (ERC) entenia que el tram nord de la variant —entre el castell de Figueres i el sud de Vilabertran— tardaria molts anys a executar-se.

En tancar-se el procés d'informació pública el PSC es va quedar sol defensant el tren convencional a ponent. ERC i CiU de Figueres van manifestar que intentaríen revisar el projecte si es produïa un canvi derivat de les eleccions municipals de maig. CiU, la Cambra de Comerç i els ajuntaments de Roses i Castelló d'Empúries apostaven per l'opció est aprofitant la construcció del Centre Integrat de Mercaderies (CIM) del Far, on arribarien trens de mercaderies. Allargar la línia que arribés al CIM permetria connectar amb l'actual línia a Vilatenim.

Altrament, el 8 de maig es va constituir la plataforma Defensem el Tren per a treballar exclusivament en la lluita per a preservar el traçat ferroviari pel centre de Figueres i la línia fins a Portbou. Una de les peticions era la celebració d'una consulta popular sobre l'emplaçament de l'estació. Tot i aquestes posicions, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal, va afirmar el 9 de maig que el traçat per ponent era "inamovible" i que el discurs de fer subterrani el tren al centre "havia caducat".

Es manté l'oposició al trasllat

En el marc de la campanya electoral de les municipals del maig el PSC i ERC van continuar l'enfrontament per la variant del tren. Esquerra va reiterar que Foment no veia el tram nord com a prioritari i que només es faria l'enllaç entre la línia convencional i el FAV. En aquest sentit van mostrar un document de treball d'una empresa en la qual es parlava de connexió i no pas de variant.

Al llarg de l'estiu Defensem el Tren va continuar la seva tasca d'oposició al trasllat. Així mateix, van proposar una alternativa al soterrament, una estació semicoberta —en trinxera— com la de Vic. El portaveu de l'entitat Pep Gou va explicar que proposarien aquesta solució al nou alcalde Santi Vila (CiU) i al conseller Nadal "per evitar la gran bestiesa que suposaria treure el tren del centre i posar en perill la línia de Portbou". Dies més tard van protagonitzar una acció al pas a nivell del tren on un membre de la plataforma va arrossegar una creu mentre entonava la sardana "L'Empordà". Segons va declarar Gou, l'intercanviador d'eixos a Figueres només es feia per "complir el contracte del MIFO amb TP Ferro i evitar pagar indemnitzacions".

El finançament només per un tram

El 26 d'octubre el Ministeri de Medi Ambient (MMA) va emetre una valoració favorable de la declaració d'impacte ambiental. S'establien mesures correctores de protecció acústica i vibracions i es demanava un estudi més acurat del pas pel riu Manol per a evitar un impacte molt negatiu.

Quatre dies més tard d'aquest pas per la variant ferroviària l'alcalde Santi Vila es reunia a Madrid amb representants del MIFO i percebia que l'interès per executar el tram nord de la variant era escàs. De fet, només es faria si l'Ajuntament hi posava "els recursos necessaris", és a dir, finançament a partir de les plusvàlues generades dels PLANS URBANÍSTICS [145] resultats del cobriment de la línia actual. Vila va afirmar que



La supressió de l'actual estació de Figueres feia temer pel servei ferroviari fins a Portbou. Foto: Àlex Tarroja

“la ciutat i la comarca no entendrien el FAV i la nova estació sense haver solucionat primer el pas del tren pel mig de la ciutat” i afegia que el Ministeri ho entenia però no ho considerava “urgent”. D'aquesta manera es confirmava el supòsit que el MIFO pretenia executar el tram sud de la variant per evitar el pagament de la indemnització a TP Ferro.

Els pressupostos generals de l'Estat (PGE) del 2008 van incloure una partida de 30 MEUR per a la variant sud. Tanmateix, sis

mesos després de tancar-se el període d'exposició pública no s'havien respost les al·legacions presentades. Per tot plegat, Defensa el Tren va demanar a l'alcalde Santi Vila que “fos valent i es plantés”, ja que finalment s'havia demostrat que “el traçat per l'oest era faraònic” i que podia obligar la ciutat a “créixer desmesuradament” per finançar-ne una part.

ERC de Figueres va forçar a final de novembre un ple extraordinari per a analitzar la viabilitat econòmica de soterrar les vies.

Els grups de l'equip de govern (CiU i PSC) van rebutjar la proposta mentre que el PP va votar-hi a favor i el regidor d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), Ricard Elelman —que també estava al govern però es mostrava contrari a la variant—, no hi va assistir. Socialistes i convergents van defensar que calia negociar amb el MIFO per aconseguir el desmantellament de la via del centre simultàniament a la construcció de la nova estació. En aquest sentit, el 18 de desembre es va produir una reunió a Madrid entre Santi Vila, el secretari per a la Mobilitat Manel Nadal (PSC) i representants del Ministeri per a abordar el finançament del tram nord de la variant. Es va acordar que els serveis tècnics de Figueres redactessin un projecte estimatiu com a pas previ a la signatura d'un conveni al llarg del 2008 per a regular l'aportació de les tres parts a l'obra.

AUV-MMM

Més informació

defensemeltren.bloc.cat
www.fomento.es
www.iaeden.cat
www.laptp.org

70 FERROCARRIL LLOBREGAT-ANOIA



Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya vol posar en funcionament un sistema de metro comarcal a la línia del Baix Llobregat, Anoia i Bages. El sistema suposa un increment de la freqüència de pas en tots els recorreguts que millorarà notablement la connexió entre Barcelona i Martorell però penalitzarà els viatgers amb un allargament del temps de trajecte, ja que els trens pararan a pràcticament totes les estacions de Martorell en avall. Aquest fet és especialment lamentat des de la comarca de l'Anoia on una part del seu teixit social està molesta, a més, pel fet que no prospera el projecte de soterrament de la via quan passa per alguns municipis de la comarca.



L'empresa pública Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) gestiona, entre altres, els serveis viaris entre Barcelona, Martorell i des d'aquí, per dos corredors diferents, cap a Igualada i Manresa. Aquesta línia va ser assumida per FGC en els traspassos de competències de l'Estat cap a la Generalitat de l'any 1978, és d'ample mètric i funciona des de final del segle XIX. L'evolució urbana de les comarques del Baix Llobregat, l'Anoia i el Bages, així com la modernització i adequació de la línia han comportat canvis progressius en el servei ferroviari amb l'objectiu final d'assolir unes freqüències de pas entre Barcelona i Martorell equiparables a les d'un metro i d'incrementar els serveis a partir de Martorell fins a Manresa o Igualada.

Actuacions per a aconseguir millorar el servei ferroviari

L'any 2007 es va acabar tot el desdoblament de la via entre Barcelona i Martorell del qual només faltava el desdoblament, soterrament i inauguració de la nova estació del municipi de Pallegà. El fet que hi hagués doble via en tots els trams del recorregut i que s'haguessin suprimit tots els passos a nivell del Baix Llobregat hauria de possibilitar que els trens es poguessin

sin creuar en qualsevol punt del recorregut i per tant es podria incrementar la freqüència horària dels combois.

El mes de maig es va inaugurar una nova estació intermodal d'FGC a Martorell, la Central, que havia d'actuar com a intercanviador amb els serveis ferroviaris de Rodalies de RENFE. Aquesta estació estava situada al barri de Can Carreres, entre les estacions de Martorell-vila i Martorell-enllaç, prop de la carretera de Piera i a dos minuts a peu de l'estació de RENFE. En el futur es preveia que la connexió entre ambdues estacions es faria a través d'un vestíbul comú que facilitaria el trànsit de passatgers, però l'execució d'aquesta obra quedava condicionada a la remodelació que RENFE havia d'efectuar a l'estació de la seva línia i que encara no havia començat.

La nova estació d'FGC tenia una superfície de 950m², disposava d'una andana central i única de 8 m d'ample i 130 de llarg i havia costat prop de 2,6 MEUR. Les obres pendents d'acabament estaven relacionades amb el condicionament de l'entorn exterior i amb la finalització del pàrquing per a 116 places. El pressupost adjudicat era d'11,4 MEUR.



Senyalització del pas a nivell de l'avinguda de Montserrat, a Igualada. Foto: Àlex Tarroja

Des de Martorell cap a Manresa ja s'havia acabat el desdoblament entre Abrera i Olesa de Montserrat i quedava pendent acabar el tram Martorell-Abrera, els treballs del qual es preveien tancar el primer trimestre del 2008. De Martorell cap a l'Anoia, s'estaven fent desdoblements puntuals a Capellades i Vilanova del Camí per a permetre l'encreuament dels trens i poder augmentar la freqüència de pas.

La proposta de Metro del Baix Llobregat i del metro comarcal

La línia Llobregat-Anoia tenia una freqüència mitjana de pas entre Barcelona i Martorell d'un tren cada set minuts i mig en hora punta, és a dir, des de la posada en funcionament del servei fins a dos quarts de nou del matí, i de deu minuts en hora vall. De Martorell en amunt hi havia dos trens cada hora i sentit fins a Olesa i un cada hora cap a Igualada i Manresa.

FGC volia equiparar els serveis ferroviaris entre Barcelona i Martorell als del metro. Això volia dir que la població usuària de la línia del Baix Llobregat entre les dues poblacions esmentades tindria un tren cada tres minuts fins a Sant Boi del Llobregat, i fins a Martorell n'hi hauria un cada cinc minuts en hora punta i un cada vuit minuts en hora vall.

Des de Martorell es preveia un increment de freqüència cap a Igualada i Manresa de tal manera que aquestes ciutats quedessin servides per un tren cada vint minuts en



Pas de la línia ferroviària dels FGC per Igualada. Foto: Àlex Tarroja

hora punta. Aquests trens, quan travessarien el Baix Llobregat no pararien a tres de les estacions del recorregut (Santa Coloma de Cervelló, la Colònia Güell i Martorell Vila). A les hores vall un dels trens arribaria directe a Barcelona, un altre arribaria fins a Martorell, on els viatgers haurien de transbordar per a continuar el trajecte i on es preveia un temps d'espera de quatre minuts, mentre que el tercer tren deixaria de prestar servei.

Aquestes millores en l'augment de freqüència van ser contestades especialment pel diari *Regió 7* així com pel president del Consell Comarcal de l'Anoia, Xavier Boquete (Convergència i Unió, CiU), que van fer evident el seu malestar ja que, malgrat totes les reformes, el viatge entre Igualada i Barcelona havia incrementat nou minuts, amb un temps de recorregut proper als noranta minuts, fet que al seu parer el feia poc competitiu i propiciava la utilització alternativa del transport per carretera. Mentre no funcionava el sistema de metro comarcal, els trens d'Igualada i Manresa es comportaven com a semidirectes des de Martorell fins a Barcelona i no s'aturaven a tretze estacions d'aquest recorregut, però quan s'activés el projecte de metro en el tram del Baix Llobregat el nombre de combois en circulació augmentaria, amb la consegüent saturació de vies, i impediria que els trens procedents d'Igualada o Manresa actuessin com a semidirectes. Oriol Juncadella, director d'Operacions d'FGC, opinava que l'augment de freqüència a un tren cada vint minuts era un guany important en relació amb el servei que hi havia fins llavors, que era d'un tren cada hora, suposava triplicar la freqüència i millorar de manera molt destacable el servei en les relacions comarcals, tot i que reconeixia la impossibilitat de millorar la velocitat comercial, ja que per a les relacions Anoia-



Nova estació dels FGC Martorell-Central, amb l'estació de RENFE al fons. Foto: Àlex Tarroja

Barcelona el temps de recorregut augmentaria uns nou minuts.

Aquest ritme en les noves freqüències de pas havia de començar a final de novembre del 2007, però FGC va haver d'ajornar sense data la posada en marxa del metro comarcal ja que les obres del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT A L'HOSPITALET DE LLOBREGAT [62] havien perjudicat el túnel de la Gornal, entre les estacions de l'Hospitalet i Europa Fira. El 20 d'octubre es van desplaçar els murs d'aquest túnel, el servei ferroviari va quedar interromput i sis trens van quedar en el tram plaça Espanya-Europa/Fira, tram en el qual van poder seguir donant servei.

La immobilització d'aquests combois i la interrupció del servei ferroviari en aquest tram del recorregut va impedir posar en marxa en condicions adequades el metro del Baix Llobregat i els metros comarcals,

malgrat que totes les obres de condicionament estaven acabades i es disposava del parc mòbil necessari per al seu funcionament.

La problemàtica dels passos a nivell entre Martorell i Igualada

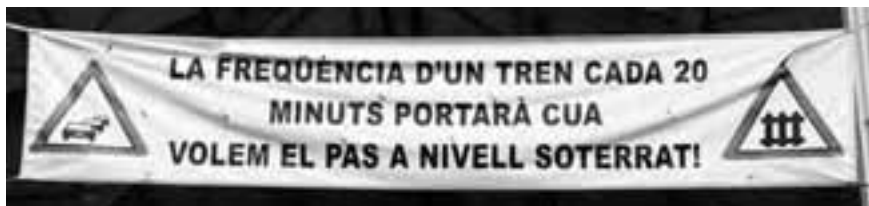
Entre aquests dos municipis encara quedaven tres passos a nivell: el de Masquefa, el d'Igualada i el de Vallbona d'Anoia. Entre el 2002 i el 2007 s'hi havien produït diversos atropellaments tant per imprudència dels qui els travessaven, és el cas d'Igualada, com per una avaria en el subministrament elèctric de control de les barreres, el cas de Vallbona. A més de problemes de seguretat, els veïns es queixaven pels problemes que generava la mobilitat de vehicles en els diferents barris dels municipis.

Les previsions de la Generalitat eren posar en marxa els nous serveis ferroviaris comarcals amb el manteniment dels passos a nivell degudament adequats per a minimitzar l'impacte de l'increment de freqüències.

A Masquefa, FGC estava construint dos passos alternatius, un per a vianants i un altre per a vehicles, amb l'objectiu de suprimir el pas a nivell del carrer Montserrat. Un cop acabades les obres, no hi va haver acord polític amb l'Ajuntament i es va decidir mantenir el pas a nivell del carrer Montserrat en funcionament ja que al consistori, governat per Xavier Boquete, no li interessava tant el tancament del pas a nivell com aconseguir el soterrament de la via. El manteniment d'aquest pas a nivell va servir perquè FGC instal·lés un nou sistema de senyalització que permetria reduir el temps d'espera de les baixades de barreira a un minut i quinze segons i que, un cop



Pas a nivell de l'avinguda Montserrat, a Igualada. Foto: Àlex Tarroja



Pancarta reclamant el soterrament del pas a nivell d'Igualada. Foto: Àlex Tarroja

comprovada l'eficàcia de la mesura, s'instal·laria a la resta de passos a nivell.

En el de Vallbona, l'alcalde Romà Casanovas (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) havia dit, abans que perdés l'alcaldia en les eleccions del mes de maig, que el seu municipi estava a l'espera que el pas a nivell es transformés en un encreuament amb semàfors i andanes, segons l'havien informat des de la Direcció General de Ports i Transports de la Generalitat

La permanència del pas a nivell del carrer Montserrat d'Igualada era més contestat per la societat local. Els veïns del barri del Sant Crist defensaven la supressió d'aquest pas a favor del soterrament de la via, ja que a parer seu les baixades de barrera, a més

de ser considerades insegures per als viants, impediè la circulació fluida dels prop de 10.000 vehicles que diàriament el travessaven. Aquesta opció a favor del soterrament també era defensada per tots els grups municipals amb representació a l'Ajuntament d'Igualada, que havien aprovat diverses mocions en aquest sentit en els plens municipals.

Per tal de donar més ressò a la demanda de soterrament, els veïns del barri del Sant Crist van crear una coordinadora que va començar a recollir signatures a favor d'aquesta proposta que, segons l'alcalde d'Igualada, Jordi Aymamí (PSC), estava estudiant-se des de l'any 1999 sense haver-se pogut concretar. Els alcaldes de Masquefa, Xavier Boquete, i de Vallbona, Romà Casa-

novas, també van expressar la seva posició a favor del soterrament mentre que a Igualada més de 8.000 persones signaven el manifest de la coordinadora.

Cal dir, però, que a final d'any l'alcalde d'Igualada manifestava que la seva posició sobre aquest tema podria canviar, sempre que el ple ho ratifiqués, si s'aconseguia traslladar l'estació d'Igualada a un altre lloc, com les antigues piscines de la Torre Requesens, i sempre que es complissin tres condicions: que el nou traçat de la via no trenqués cap barri de la ciutat, que s'evités el pas dels trens a tocar de l'escola Gabriel Castella i que deixés d'interrompre el trànsit a l'avinguda Montserrat.

Les previsions per a acabar les obres de reparació del túnel de la Gornal i per poder implantar el metro comarcal se situaven per al primer trimestre del 2008.

ESR

Més informació

www.fgc.cat

FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA I FERROCARRIL LLEIDA-MANRESA 71



El 2007, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques concreta la proposta de traçat per al ferrocarril transversal de Catalunya, on es defineix amb més exactitud el recorregut d'aquest mitjà de transport que, a llarg termini, comunicarà un arc de municipis de l'interior de Catalunya d'oest a est. Mentre aquest tren no estigui en funcionament, els bagencs es preocupen de buscar solucions que escurcin l'actual temps de recorregut entre Barcelona i Manresa mentre que RENFE executa el seu pla d'inversions en el trajecte Manresa-Lleida.

Antecedents | 2004:97; 2005:81; 2006:74

La connexió ferroviària entre Lleida i Manresa estava en dues situacions diferents. D'una banda hi havia el projecte del ferrocarril transversal que havia estat presentat el juliol del 2005 pel llavors president de la Generalitat, Pasqual Maragall (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC). Aquesta connexió va néixer amb la vocació d'unir Lleida amb Girona per Mollerussa, Tàrraga, Cervera, Igualada, Manresa, Vic i l'AEROPORT DE GIRONA [6].

D'altra banda, RENFE mantenia oberta la connexió entre Barcelona i Lleida per Manresa. Els serveis ferroviaris d'aquesta línia eren força deficientes entre Lleida i Manresa a causa d'una manca continuada d'inversions, mentre que de Manresa a Barcelona, pel Vallès, eren més bons, ja que el tram estava integrat a la xarxa de rodalies de Renfe. Cal dir que des de l'any 2004, l'Administració de l'Estat havia co-

mençat a licitar obres de millora al tram entre Lleida i Manresa [2005:79].

Les novetats en relació amb el ferrocarril transversal ferroviari

L'any 2007, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va fer públic que s'havien estudiat 49 alternatives per a definir el traçat d'aquest corredor ferroviari i que per a triar el millor recorregut s'havien tingut en compte criteris ambientals, funcionals, el cost de la infraestructura i aspectes geològics.

Entre les novetats del nou projecte es va dir que, dels 313 km de recorregut, 118 km es farien en túnel, un 50% dels quals correspondrà al tram de les Guilleries, gairebé 14 km correspondrien al nou túnel dels Brucs, que facilitarà la connexió entre Igualada i Martorell, 174 km serien en superfície i 21 km en viaducte. El pro-

jecte també va incloure una variant que, des de la ciutat de Lleida, connectarà amb el futur AEROPORT D'ALGUAIRE [8]. El pressupost global estimat de l'obra s'acostava als 7.000 MEUR.

El mes de novembre, la Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC) va informar favorablement del projecte. Amb aquesta aprovació es preveia iniciar la redacció d'un pla director urbanístic que efectués les reserves de sòl, que s'hauria de sotmetre a informació pública l'estiu del 2008.

Propostes per al recorregut Barcelona-Manresa de Renfe

El mes de maig del 2007 el Consell Comarcal del Bages i el Consorci Viari de la Catalunya Central, que aplegava cinquanta institucions i entitats ciutadanes, van presentar les conclusions d'un estudi elaborat per la consultoria d'enginyeria Formaplan



per a reduir el temps de recorregut ferroviari entre les dues ciutats en el trajecte gestionat per Renfe. L'estudi concentrava les solucions en dues actuacions: posar un servei de trens ràpids i construir dos túnels.

La primera solució consistia a posar quatre trens ràpids en direcció Barcelona en moments de màxima demanda, això és, entre dos quarts de set i les vuit del matí, i reduir el nombre de parades de tal manera que el temps de trajecte quedés fixat en una hora en cas que el tren fes cinc aturades o en una hora i quatre minuts en cas que en fes vuit. Aquests trens s'intercalarien amb els que circulaven normalment i que, en alguns casos, paraven a les divuit estacions del recorregut, allargant el temps del trajecte a una hora i setze minuts.

La segona solució seria modificar el recorregut amb la construcció de dos túnels. El primer es faria a prop de Vacarisses, tindria una longitud de 4,7 km i reduiria el trajecte en 2,8 km. El segon es faria a prop de Montcada i Reixac, ja estava previst al Pla director d'infraestructures 2001-2010 de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), tindria una longitud de 2,8 km i suposaria un estalvi de 2,2 km. En cas que ambdós túnels s'executessin, el recorregut es podria escurçar un màxim de vint minuts, amb la qual cosa se suposava que els trens semidirectes podrien arribar a Barcelona amb menys de cinquanta minuts.

La premsa va destacar que aquestes propostes van tenir el suport de tots els agents polítics i econòmics de Manresa i el Bages.



L'actual ferrocarril Barcelona-Lleida presenta greus deficiències. Foto: Àlex Tarroja

Actuacions per a millorar el trajecte entre Lleida i Barcelona

L'agost del 2006 van començar les obres de millora entre Cervera i Calaf amb previsió d'acabament el març del 2007. El tram afectat tenia una longitud de prop de 27 km, passava per quatre estacions i les actuacions s'orientaven a poder substituir les vies i els sistemes de seguretat per tal que els trens poguessin superar els 30 km/h, la velocitat màxima a què podien circular abans de la remodelació a causa del mal estat del traçat. L'import de l'actuació era de 16 MEUR. Durant l'execució, el trajecte ferroviari entre ambdues estacions va estar tancat i els passatgers van haver de recórrer a l'autobús.

El maig del 2007, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) va obrir un concurs de propostes per a millores del tram Manresa-Barcelona, orientades a modernitzar la tecnologia de les instal·lacions i també la senyalització que activava els canvis d'agulles. L'import d'aquestes actuacions sumava gairebé els 12 MEUR.

L'octubre del mateix any, el Ministeri de Foment (MIFO) va licitar les obres de millora del tram entre Calaf i Manresa. El conjunt de les actuacions estava pressupostat en 35 MEUR, afectava un tram de 36 km i la previsió temporal d'execució superava els tres anys. Cal destacar que es pensava actuar en la renovació de vies; el condicionament de marges amb despreniments de murs; la millora de passos inferiors, ponts i túnels; la modernització dels sistemes de comunicacions i l'electrificació i la supressió de passos a nivell. Aquestes actuacions estaven previstes al programa d'actuacions del PLA ESTRATÈGIC D'INFRASTRUCTURES I TRANSPORT [2005:129].

ESR



Mollerussa serà una de les estacions del futur ferrocarril transversal. Foto: Àlex Tarroja

Més informació

www.atm-transmet.org
www.gencat.cat/ptop

GESTIÓ DE L'AIGUA TERMAL A CALDES DE MALAVELLA 72



El 31 d'octubre el Balneari Vichy Catalán talla el subministrament d'aigua a l'altre establiment termal de Caldes de Malavella, el Balneari Prats. El conflicte s'allarga sis dies fins que, gràcies a la mediació de la Generalitat, es torna a la situació prèvia. Tot plegat era fruit d'una sentència del Suprem que atorgava a Vichy la possibilitat de deixar sense aigua l'altre establiment. Un conveni de 1975 obligava a subministrar 36.000 litres de la font de la Mina –propietat de Vichy– als descendents de la família Prats, fundadors de l'establiment. Tanmateix, el canvi en la propietat del balneari –el 1987 passa a la família Quintana– havia deixat el conveni sense efecte.

El municipi de Caldes de Malavella (6.067 habitants el 2007) està situat a la plana de la Selva, a l'extrem nord de la Depressió Prelitoral. El substrat geològic del municipi propicia l'aparició de brolladors d'aigua del subsòl a una temperatura que oscil·la entre els 56 i els 60 °C. L'aigua de pluja s'infiltra fins a 1.000 metres de fondària a través de les fractures de les roques granítiques. Al llarg del descens, a causa de l'intens gradient geotèrmic, l'aigua s'escalfa i dissol elements minerals de les roques. Posteriorment, es produeix una ràpida ascensió de l'aigua a través d'una falla situada al nord de la població i que, poc abans d'arribar a la superfície, es distribueix a través de fractures fins que aflora en fonts. Aquestes surgències es concentren en tres emplaçaments: el puig de les Ànimes, el turó de Sant Grau i el puig de les Molerres.

La utilització d'aquestes aigües es remunta als romans, i al llarg de la història els vilatans l'aprofitaven per a usos domèstics. Tanmateix no és fins a mitjan segle XIX que es desenvolupa el sector balneari i el d'embotellament d'aigua a la població, aprofitant el caràcter terapèutic de les aigües termals. En aquest sentit primerament es creen els establiments de les famílies Soler i Prats –ambdues havien canalitzat part del cabal de la font de la Mina– i anys més tard Modest Furest funda Vichy Catalán, empresa que esdevé líder estatal en la comercialització d'aigua amb gas.

D'aquesta manera, diverses empreses embotelladores o dedicades al negoci termal van adquirir els terrenys on hi havia les fonts, les quals van deixar de ser un recurs municipal. Actualment tan sols resten tres surgències de propietat pública. En aquest sentit, i a diferència de la resta de recursos hídrics, no s'actua amb règim de concessió sinó de propietat.

Dues dècades de conflicte

L'any 1987 la família Quintana va passar a ser propietària del Balneari Prats, des-

prés d'haver-lo gestionat durant anys en règim de lloguer. Sobre aquest establiment existia un conveni pel qual l'empresa Malavella tenia un dret a tempteig en cas de venda. Vichy Catalán, que havia adquirit Malavella, va iniciar un procés legal ja que considerava que no havia pogut exercir-lo. Finalment, el 2004 el Tribunal Suprem va dictar sentència en la qual es donava la raó a la família Quintana, per bé que es concedia a l'altra part la possibilitat de tallar el subministrament d'aigua de la font de la Mina, ja que el terreny on era ubicada era propietat de Vichy Catalán. Aquesta decisió es basava en un conveni de l'any 1975 segons el qual s'acordava que els descendents de Prats sempre podrien gaudir de 36.000 litres diaris de la Mina. Amb la nova propietat –els Quintana no tenien cap relació de parentiu amb els Prats–, el conveni quedava sense efecte.

Tanmateix, el conflicte restà latent fins al 31 d'octubre de 2007 quan s'efectuà el tall del subministrament. Rafel Quintana, gerent del Balneari Prats, va qualificar la situació "d'extrema gravetat" i esperava que

l'aigua dels dipòsits permetés aguantar el pont de Tots Sants. Així mateix des de l'establiment afectat es recordava que mai no havien deixat de pagar per l'aigua i que la posició de Vichy només s'explicava per "les seves ànsies monopolitzadores".

La situació no agradava al consistori de Caldes, ja que el possible tancament del Balneari Prats podia afectar la imatge de destinació turística balnearia del municipi. En aquest sentit, l'alcalde Joan Colomer (Plataforma Independent per Caldes, PIC) explicava que l'Ajuntament estava actuant com a mitjancer.

La casualitat va fer que el mateix dia del tall, l'Ajuntament presentés un dictamen favorable a la implantació de nous centres termals i que defensés una major participació i control municipal del recurs. Segons Montserrat Vehí (PIC), regidora d'Aigua i Medi Ambient, no tenia cap sentit "que ignoressin els cabals d'aigua extrets per cada empresa".

Sis dies sense subministrament

Dos dies després del tall la situació conti-



Façana modernista del balneari Vichy Catalan Foto: Moisès Jordi





Balneari Prats Foto: Moisès Jordi

nuava encallada. L'Ajuntament de Caldes i la Direcció General d'Energia i Mines intentaven sense èxit actuar de mitjancers. En aquest sentit, mentre els propietaris del Balneari Prats reclamaven "seguretat" en la concessió de l'aigua –per a un període mínim de vint anys– per tal de tirar endavant una ampliació del negoci, Vichy Catalán al·legava que una decisió com aquesta "podria comprometre les necessitats futures d'aigua".

El dia 4 de novembre tres centenars de veïns de la població es van concentrar a la font de la Mina no només per demanar la fi del conflicte sinó per exigir l'ús públic de les aigües. En aquest sentit consideraven que s'havia de compatibilitzar els usos públics amb els drets de balnearis i embotelladors. Una de les accions més destacades va ser la de repartir aigua entre els assistents: "L'aigua és el signe d'identitat de Caldes i

ens resistim a perdre-la", va explicar Sergi Mir, portaveu dels concentrats.

Aquell mateix dia el Balneari Prats va esgotar les reserves d'aigua i Rafel Quintana va confirmar que en aquell moment només podrien oferir serveis d'hostaleria.

Resolució del conflicte

El 6 de novembre Vichy Catalán va trencar el seu silenci i va afirmar que "els propietaris de Prats tenien una postura victimista", ja que des de 1987 coneixien la situació: "Sabien que es podien quedar o sense establiment balneari o sense aigua".

Per altra banda, la Direcció General d'Energia i Mines va convocar totes dues parts a una reunió. Amb la presència del director general, Agustí Maure, i de l'alcalde de Caldes, quatre hores de reunió van servir per a firmar un acord que permetia tornar

a la situació anterior a la crisi. En aquest sentit, el nou contracte mantenia el cabal –36.000 litres diaris– durant un mínim de tres anys –prorrogable anualment fins a l'any 2032–. Tanmateix, la quantitat es podria reduir a partir del desè any de contracte, tot i que la Direcció General d'Energia i Mines ho hauria d'aprovar. Altrament, tampoc no es modificava el preu de l'aigua sinó que s'oficialitzava. Durant tot aquest temps, Prats ingressava els diners a un compte corrent, ja que Vichy no els acceptava al·legant que la sentència de 2005 obligava a redactar un nou contracte i d'aquesta manera Prats evitava possibles demandes per impagament.

Per l'Ajuntament de Caldes la treva entre ambdós balnearis "era cabdal per a mantenir la personalitat de la vila termal" i perquè "la continuïtat dels dos establiments amplia una oferta turística que beneficia tothom". Així mateix agràia la tasca de mediació de la Direcció General d'Energia i Mines.

La mateixa tarda del dia 6, Vichy Catalán tornava a subministrar aigua al Balneari Prats però no va ser fins a l'endemà que es van restablir els serveis d'hidroteràpia. Segons va explicar el director de l'establiment, Rafael Quintana, havia calgut netejar la canonada que transporta l'aigua termal fins als dipòsits del balneari i eliminar els residus que s'hi havien acumulat durant els sis dies que no havien tingut subministrament.

AUV-MMM

Més informació

www.balneariovichycatalan.com
www.balneariprats.com
www.caldesdemalavella.cat
www.gencat.cat/economia/ambits/energia_mines

GESTIÓ DEL RIU LA TORDERA. MILLORA AMBIENTAL 73



La conca del riu Tordera presenta en una superfície molt limitada una gran diversitat d'usos antròpics. Aquest fet suposa que de manera tradicional la seva gestió hagi tingut dificultats tant a nivell d'impactes en els recursos hídrics com per a garantir-ne l'abastament. El 2007 es realitza, en el marc de la implementació de la Directiva marc de l'aigua, un procés participatiu per a determinar les mesures que haurà d'incloure el Pla de gestió de conca que cal aprovar abans del 2009. Al llarg del 2007 aspectes com la sequera o les reiterades aturades de la dessaladora de Blanes esdevenen els principals punts crítics.

La conca de la Tordera té una superfície de 876 km² i forma part de la demarcació hidrogràfica de les conques internes de Catalunya (CIC). Geogràficament se situa entre el massís del Montseny i els del Montnegre i el Corredor i ocupa les depressions del Vallès i la Selva. Administrativament forma part de les comarques del Vallès Oriental, la Selva i el Maresme, i una petita porció d'Osona. El seu curs principal, de només 61 km, neix al vessant sud-oriental del Montseny i avança per la plana de Palautordera fins a arribar a la Depressió Prelitoral. Posteriorment, gira a l'esquerra i enfila per aquesta plana tot resseguint un dels eixos d'infraestructures més importants del Principat. Aquest fet suposa que quedi encaixat entre línies ferroviàries, carreteres, autopistes i polígons industrials i logístics. A l'alçada d'Hostalric, després de l'aiguabarreig amb els seus dos principals afluents –riures d'Arbúcies i de Santa Coloma– torna a girar en aquest cas a la dreta fins que desemboca al mar al municipi de Blanes. Del darrer tram –una zona d'importància agrícola i turística–, en destaquen zones humides de gran valor així com el delta que forma a la desembocadura. Tanmateix, la manca de definició dels usos d'aquest espai i el fet que el riu estigui sec bona part de l'any el deixen en una situació molt difícil.

El desenvolupament industrial, bàsicament indústria química i farmacèutica, en el tram comprès entre Sant Celoni i Hostalric va suposar un greu impacte sobre la qualitat biològica del riu. Tanmateix, el pla de sanejament impulsat a partir de la dècada dels noranta ha millorat de manera significativa la situació del riu. Segons dades de l'Observatori de la Tordera –iniciativa de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB), l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) i diverses administracions de la Conca–¹, entre el 1996 i el 2005 el nombre d'estacions de mostreig amb qualitat biològica bona o molt bona passa del 50 al 90%. És especialment significatiu el cas de les estacions situades aigües avall de Sant Celoni que recuperen els seus nivells de manera espectacular des-

prés de la instal·lació del tractament biològic a la depuradora de Sant Celoni l'any 2001.

Una gestió integral per a la conca

La gestió de la conca ha presentat greus dificultats a causa de la diversitat i magnitud de les pressions humanes en un àmbit de dimensions reduïdes. Aquest fet suposa que el 2003 es dictin per primera vegada al Principat edictes de sobreexplotació d'aqüífers, que es construeixi a Blanes la primera dessalinitzadora del país i que s'aprovi el pagament d'una taxa a tots els usuaris –inclosos els agricultors– per tal de sufragar el cost de l'aigua dessalada. Per tal de gestionar aquesta situació s'havia de crear una comunitat d'usuaris –un organisme que agrupés administracions, industrials, pagesos i sector turístic–, però les desavinences sobre la taxa per l'aigua dessalada així com l'àmbit d'actuació van provocar que fracassés.

Tanmateix, un nou intent per a avançar cap a la gestió integral de l'aigua –sumant-hi altres agents com els veïns, investigadors o ambientalistes– es presentava amb la implementació d'una normativa europea: la Directiva marc de l'aigua (DMA). En aquest sentit, l'any 2009 calia aprovar els plans de gestió de conca, instruments clau per a assolir el principal objectiu de la Directiva: el bon estat ecològic de totes les masses d'aigua el 2015. Una de les obligacions marcades a la DMA era que els plans de conca s'elaboresin amb “la participació activa dels agents implicats”. Per a assolir-ho, per a cada conca es van dissenyar processos participatius entre el 2006 i el 2009 amb què adreçar propostes a l'ACA. Posteriorment, aquests espais de trobada esdevindran els consells de conca, organismes permanents encarregats de vetllar per la gestió sostenible de l'aigua.

La Tordera va ser una de les primeres conques a fer aquest procés participatiu entre el setembre de 2007 i el febrer de 2008. Primerament es van realitzar dues sessions informatives en les quals es va presentar el document sobre pressions i impactes (IMPRESS). En aquests actes hi van assistir 96

persones representants d'una seixantena d'entitats, administracions o empreses. Posteriorment es van realitzar quatre tallers sectorials sobre aquest text; vuit tallers de propostes en temes com la contaminació, els cabals, l'estalvi i la qualitat biològica, i finalment, una sessió de retorn prevista per al febrer de 2008. L'IMPRESS marcava com a principals pressions les alteracions morfològiques dels marges fluvials, la contaminació d'origen industrial, les extraccions en el cabal superficial, la presència d'espècies invasores així com les deficiències en el sistema de sanejament. Les desenes de propostes rebudes per tal d'incorporar-se al Pla de gestió s'havien de classificar després del procés en quatre apartats: en execució, a estudiar, pròpies de competències d'altres administracions i descartades.

Millores en un context negatiu

L'any 2007 s'iniciava amb la persistència de la greu SEQUERA [179]. Aquest fet suposava que per primera vegada en els deu anys de seguiment del riu per part de l'Observatori es detectés l'assecamament hivernal del tram de Palautordera. En conseqüència, espècies bioindicadores com la merla d'aigua van veure la seva àrea de colonització limitada al tram superior de la Tordera.

En aquest context negatiu, el mes d'abril s'inauguraven els aiguamolls de les Llobateres. Es tractava d'un projecte iniciat el 1998 d'explotació i restauració d'una gravera situada entre Sant Celoni i Hostalric. El nou espai, a banda de ser un punt amb una elevada biodiversitat, esdevenia una bassa de laminació per tal de mitigar els efectes de les *torderades* –denominació local per les “avingudes”–. En el projecte hi van participar l'ACA, l'empresa d'extraccions Sefel, l'Ajuntament de Sant Celoni, la consultora Egam i l'Observatori de la Tordera. Es tractava, segons Martí Boada, naturalista i director de l'Observatori d'“un acte de desgreuge” amb el riu.

El 15 de juliol es va realitzar arreu d'Euro-pa i de Catalunya la jornada “mulla't als rius”. Es tractava de fer un clam comú a fa-





Bassa de les Llobateres, entre la Tordera i l'AP-7 Foto: Àlex Tarroja

vor de la nova cultura de l'aigua a partir de l'acció simbòlica del bany. Tanmateix, en el conjunt del Principat, de les tretze accions a tan sols tres els participants es van poder banyar a causa de la manca de cabal o de garanties sanitàries. En el cas de la Tordera, membres d'entitats veïnals i ambientalistes es van reunir a la desembocadura amb una pancarta que es preguntava on era l'aigua, ja que bona part de l'any el riu no arriba al mar. Així mateix van criticar una planificació territorial "que ens fa créixer i ens pot dur fins a la saturació", tal com explicava el portaveu dels concentrats Josep Saulea. Cal tenir en compte que l'aquífer de la Baixa Tordera era la font d'abastament exclusiva per a catorze municipis de l'Alt Maresme² i la Costa Brava Sud³ fins a la posada en funcionament de la dessaladora de Blanes l'any 2003.

En aquest sentit, el mes de novembre s'aprova la interconnexió de bona part d'aquesta àrea –la compresa entre els municipis de Canet i Santa Susanna– amb la xarxa d'Aigües Ter-Llobregat (ATLL). Les obres, amb un cost de 20 MEUR finançats amb fons europeus, van rebre les crítiques d'entitats com l'Ateneu Juvenil, Cultural i Naturalista de Girona, ja que "suposava augmentar la pressió sobre el Ter encara més".

Problemes a la dessaladora

Un dels problemes per a l'abastament en aquesta àrea eren les afectacions al funciona-

ment de la dessaladora a causa dels temporals de llevant. En aquest sentit, les tempestes afectaven el transformador de la planta així com les canonades dels pous que capten l'aigua marina. Aquest fet havia succeït l'octubre de 2006 i es va repetir a començament d'abril de l'any 2007. Després de l'incident, Sergi Bonamusa, coordinador de l'Àrea de Territori i Sostenibilitat del Consell Comarcal del Maresme, va explicar "que no havia de suposar cap greu problema ja que mentre estigués fora de servei s'abastaria els municipis amb els pous dels aquífers de la Tordera". Tanmateix, recordava que es tractava d'una situació que no es podia allargar sine die, ja que es tractava d'un aquífer encara molt sensible a grans extraccions. Tanmateix, la situació va ser pitjor el mes de juliol. Un altre temporal va afectar la dessaladora, que va restar sense funcionament dos mesos, justament quan el consum és més gran, amb una població estacional aproximada de 450.000 persones. El regidor de Medi Ambient de Blanes, Celestino Lillo (Partit Popular, PP), declarava que les obres d'abril "no havien estat correctes". En aquest sentit, considerava que els tubs de captació s'havien situat en una posició en la qual reben l'impacte directe de les onades. Així mateix, lamentava que la situació del transformador era massa propera al mar, fet que provocava que resultés afectat a cada temporal.

L'ACA va decidir dragar 180.000 m³ del delta per tal de crear una platja a la zona del trans-

formador que el protegís. Aquesta actuació va finalitzar el 12 de novembre i va costar 1,5 MEUR. Tanmateix, el resultat va ser un fracàs ja que el 23 de novembre, després de tres dies de fort temporal, dues terceres parts d'aquest arenal artificial havien desaparegut.

El 19 de desembre, el regidor d'Urbanisme de Blanes, Carles Gibert (Convergència i Unió, CiU), va anunciar en el ple municipal que l'ACA s'havia compromès a treure el transformador de la punta de la Tordera. El conjunt de forces polítiques blanenques van aprovar una moció per a demanar aquest trasllat. L'endemà, però, des de l'administració hidràulica, es desmentia la notícia i s'anunciava que no es faria cap actuació abans de duplicar la capacitat de la planta de 10 a 20 hm³. La licitació d'aquestes obres es preveia que seria efectiva al llarg del primer trimestre de 2008.

AUV-MMM

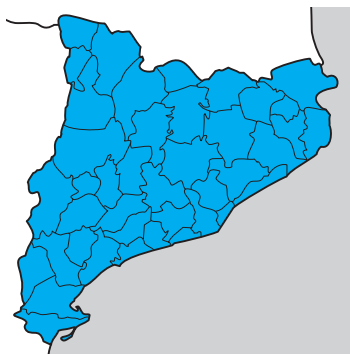
Més informació

natura-tordera.blogspot.com
www.acaparticipacio.cat
www.blanes.cat
www.observatoriuriutordera.org
www.santceloni.cat

1. Els ajuntaments de Sant Celoni, Arbúcies i Hostalric i el Consell Comarcal de la Selva.

2. Arenys de Mar, Arenys de Munt, Calella, Canet de Mar, Malgrat de Mar, Palafolls, Pineda de Mar, Sant Cebrià de Vallalta, Sant Iscle de Vallalta, Sant Pol de Mar i Santa Susanna.

3. Blanes, Lloret de Mar i Tossa de Mar.



L'any 2007 confirma l'anomenada "desacceleració" en el sector de la construcció i l'habitatge. Per primera vegada en una dècada, es comencen a construir menys habitatges que l'any anterior i el preu dels habitatges de compravenda s'estabilitza o disminueix segons els casos. L'any 2007 també comporta, arran de l'alça dels tipus d'interès i les dificultats d'obtenció de recursos pel sistema financer, un enduriment de les condicions d'accés al mercat hipotecari. En aquesta conjuntura, les mobilitzacions socials per a reivindicar un habitatge digne continuen estenent la seva activitat pel territori.

Antecedents | 2003:66; 2004:99; 2005:83; 2006:75

Des de l'àmbit acadèmic, polític i institucional s'havia anunciat reiteradament que el *boom* expansiu que estava experimentant el sector de la construcció i l'habitatge des de l'any 1997 no podia perllongar-se molt més enllà. Mai en la història recent de l'economia espanyola i catalana s'havia viscut un període tan llarg i intens de creixement exponencial de la construcció, els preus i el crèdit destinat al sector immobiliari. Encara que batejat amb múltiples designacions (desacceleració progressiva, suau alentiment, crisi, lleu recessió, creixement moderat, etc.), el cert és que l'any 2007 marcà un punt d'inflexió en les perspectives i les estratègies dels agents vinculats al sector.

Les repercussions del canvi del cicle s'estengueren a tots els vessants. L'*Informe sobre el sector de l'habitatge a Catalunya 2007* publicat pel Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) ja n'anunciava un bon grapat. En primer lloc, la producció de nous habitatges queia, per primera vegada en deu anys, atès que dels 127.117 habitatges iniciats l'any 2006, es passà a una xifra un 32,7% menor, 85.515 habitatges. Les comarques turístiques i l'Alt Pirineu i Aran foren els àmbits

territorials on més acusat fou el descens del volum de construcció. L'únic subsector de l'edificació residencial que mostrà un cert dinamisme fou la promoció protegida, després de créixer un 21,2% i situar-se en les 9.201 unitats, de les quals 78,7% s'ubicaren a la demarcació de Barcelona i el 17,9% a la ciutat de Barcelona.

En segon lloc, el preu dels habitatges nous de compravenda, després d'haver registrat alces vertiginoses durant els darrers deu anys, en molts casos per damunt del 20%, de cop i volta registraren un descens interanual l'any 2007, de -1,0% en termes nominals i del -3,8% en termes reals. A Girona, Mataró, Mollet del Vallès, Montcada i Reixac, Olot, Ripollet Sant Boi de Llobregat les reduccions nominals superaren el -4,0%. En el mercat de segona mà no s'arribà a produir una disminució, però sí un creixement pràcticament nul, del 0,4% a tot Catalunya, encara que dels onze municipis estudiats, en sis també caigueren (Barcelona, Gavà, Girona, Ripollet, Sabadell i Terrassa).

En tercer lloc, l'informe també recollia les transformacions que havia experimentat el mercat financer. D'ençà del 1991 i amb

la liberalització del sector, els tipus d'interès havien anat a la baixa fins a assolir mínims històrics, alhora que es relaxaven els criteris per a la concessió de crèdits i es generava una competència ferotge per a captar clients. La combinació d'aquests fenòmens afavorí una alça contínua en la formalització de nous préstecs hipotecaris que s'aturà l'any 2007. Com era d'esperar, però, les hipoteques constituïdes de nou continuaven essent per un import mitjà cada vegada més elevat. El contrapunt fou, davant el creixent risc d'insolvència, una revifalla de les operacions de revisió i renegociació de les clàusules de les hipoteques ja existents. De fet, el mes de desembre el Govern de l'Estat aprovava una reforma de la Llei hipotecària de 1981, la Llei 41/2007, encaminada justament a abaratir les despeses de subrogació, modificació i amortització anticipada dels préstecs hipotecaris. Al mateix temps, aprofitava l'ocasió per a implementar una regulació de les empreses de taxació que garantís una major independència de les entitats financeres.

El Col·legi de Registradors de la Propietat, Béns Mobles i Mercantils d'Espanya i el Banc d'Espanya proporcionaven dos indicadors addicionals que reafirmaven el trasbals en el mercat de l'habitatge. D'una banda, els registradors posaven de manifest com les transmissions d'habitatges a Catalunya s'havien reduït un 26,3% en un any, la davallada més accentuada de tot Espanya. Vet aquí perquè s'anaren allargant progressivament els terminis de comercialització dels productes immobiliaris i s'acumulava l'estoc d'habitatges sense vendre. D'altra banda, el Banc d'Espanya difonia que el crèdit immobiliari global tornava a augmentar durant el 2007, però bé que amb una intensitat molt més suau que la dels cinc anys anteriors. Els crèdits als promotors, senyal inequívoc de les expectatives immediates del sector, ho feia un 24,4%, quan des de l'any 2003 les taxes de creixement havien oscil·lat entre el 41,7% i el 50,6%. No fou sorprenent,



Actuacions de l'ajuntament de Barcelona en matèria d'habitatge protegit. Foto: Àlex Tarroja



doncs, que comencessin a aparèixer els primers casos d'empreses immobiliàries que perdien dràsticament el seu valor de cotització a la Borsa (Astroc, Inmocaral, Cleop, Inbesós, Colonial o Urbas).

Accessibilitat i lloguer

Les possibilitats per a accedir a un habitatge i el mercat de lloguer es desmarcaven clarament d'aquest panorama d'estancament global. El Consell de la Joventut d'Espanya (CJE) revelava que, en les circumstàncies vigents, una persona jove a Catalunya hauria de destinar el 77,5% del seu salari per a fer front al cost del primer any d'una hipoteca estàndard, un 11,3% més que no pas un any enrere. Només a les Illes Balears, el País Basc i la Comunitat de Madrid s'assolien endeutaments més excel·lents. En el supòsit d'una llar jove, amb una major capacitat adquisitiva, l'endeutament arribava al 46,8% dels ingressos totals de la llar, ràtio encara molt allunyada de l'òptim màxim del 30%. Altres institucions, com el mateix Banc d'Espanya o l'Associació Hipotecària Espanyola també coincidien a assenyalar que el 2007 havia suposat un enuriment de les condicions d'accés a un habitatge de propietat pel conjunt de la població.

Mentre els preus de compravenda es mantien per sota de l'evolució de l'índex general de preus, la renda mitjana contractual a Catalunya s'apujava, en assolir els 860,02 € mensuals, un 10,4% anual. Aquest increment de preus coincidia amb el registre d'una quantitat gens menyspreable de contractes de lloguer, 62.671 a tot Catalunya. El dinamisme del mercat de lloguer palesava l'existència d'una forta demanda, motivada per l'escassetat d'oferta, la impossibilitat d'assumir els preus de compra i la multiplicació de les casuístiques que requerien aquesta modalitat d'allotjament (immigració, joves, ruptures familiars, separacions, divorcis, etc.). Tanmateix, bona part dels potencials sol·licitants de lloguer no podien satisfer llurs necessitats en el mercat a causa de les rendes inabastables i, com a resposta al clima de desconfiança entre propietaris i agents intermediaris, l'abundància de garanties exigides. Bona prova és que el programa d'ajuts públics que subvencionava part dels imports dels lloguers a determinats col·lectius per sota d'un determinat llindar d'ingressos, endegat l'any 2005, donava resposta a 13.913 llars, xifra que superava amb escreix els resultats de les dues convocatòries precedents.

Una de les mesures estrella que al setembre anuncià la nova ministra d'Habitatge,



Promoció d'habitatges a Vic. Foto: Àlex Tarroja

Carme Chacón (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), fou justament la creació de l'anomenada Renda bàsica d'emancipació (RBE), una prestació adreçada a joves d'entre vint-i-dos i trenta anys d'edat que assegurava la concessió de 210 € mensuals per pagar el lloguer de l'habitatge habitual durant un període màxim de quatre anys, o fins que es complissin els trenta anys. A més, a tots aquells que encara no haguessin formalitzat un contracte de lloguer, se'ls ofería un préstec de 600,00 € per a la fiança i l'opció d'un aval de 120 €. Aquest nou instrument de la política d'habitatge, que havia d'entrar en vigor l'1 de gener de 2008, suscità una enèrgica controvèrsia entre el Govern de l'Estat i les comunitats autònomes. Moltes adduïren que vulnerava la distribució de competències. D'altres, com Catalunya, que es juxtaposava amb els sistemes ja instaurats i finançats a càrrec dels seus propis pressupostos. Finalment, s'anaren signant els convenis d'aplicació de la RBE amb totes les comunitats autònomes, per bé que fins a darrera hora no es pogueren resoldre els dubtes administratius i tècnics.

Continuen les mobilitzacions socials

Per la seva banda, els moviments socials intensificaren les accions per a exigir el dret a un habitatge digne i reclamar una profunda remodelació de la política d'habitatge denunciant, per exemple, l'especulació immobiliària o els objectius i el pretès consens social que hi havia darrere del PACTE NACIONAL PER A L'HABITATGE [103]. La Plataforma per un Habitatge Digne aconseguí reunir-se el 10 de setembre amb la ministra d'Habitatge, en el marc de la Mesa d'iniciatives pel dret a sostre, i el dia 5 del mateix mes, amb dues diputades responsables de

l'àrea d'economia del Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE).

A començament d'any entrava en funcionament l'Oficina pel Dret a l'Habitatge a Barcelona, a partir d'una idea elaborada pel Taller contra la Violència Immobiliària i Urbanística i l'Assemblea Popular per un Habitatge Digne de Barcelona. L'Oficina, ubicada al carrer Magdalenes, naixia amb l'objectiu d'oferir assessorament legal a les persones afectades per *mobbing* immobiliari, desnonaments i expulsions, dibuixar un mapa de la violència immobiliària, generar un fons documental i facilitar les xarxes de suport i d'intercanvi d'experiències.

També arribaven a Barcelona tres representants de l'associació francesa Els Fills de Don Quixot, que durant diverses setmanes havia aconseguit instal·lar a les riberes del canal Saint-Martin (París) centenars de tendes de campanya, a fi d'exigir al Govern francès un pla de millora de la situació dels sense sostre. El 22 de febrer l'Assemblea Nacional acabava aprovant una llei que reconeixia el dret de qualsevol ciutadà que satisfés els requisits per a accedir a un habitatge social a interposar, davant dels tribunals, un recurs administratiu per a sol·licitar un habitatge. El dret "exigible" a un habitatge seria d'aplicació general a partir de l'1 de gener de 2012. Fins aleshores, només el podrien exercir els col·lectius amb més urgència, els sense domicili fix (SDF), els treballadors pobres i les dones solteres amb fills. A Barcelona l'impacte de la iniciativa dels Fills de Don Quixot fou molt més limitat perquè la Guàrdia Urbana de Barcelona impedí l'acampada a la plaça Sant Jaume, programada per al 13 de gener. Malgrat tot, sí pogueren reunir-se amb algunes entitats que treballen amb els sen-

se sostre i recordar que a Catalunya hi ha prop de 8.000 persones que viuen en albergs o als carrers.

Des d'un vessant institucional, el síndic de greuges també evidenciava els dèficits d'allotjament a Catalunya en l'informe extraordinari *El dret a l'habitatge: obstacles i límits*. L'informe presentava i estructurava les queixes rebudes en matèria d'habitatge durant els exercicis 2005 i 2006 i, com a element complementari, incorporava els resultats d'un enquesta duta a terme per la Fundació Un Sol Món sobre la constitució dels patrimonis públics de sòl i habitatge. Dels 41 municipis de Catalunya amb més de 10.000 habitants, només el 48,70% acomplien aquesta obligació prevista a la Llei d'urbanisme. La raó era que molts ajuntaments encara treballaven amb plans generals d'ordenació urbana antics. Per la seva banda, la síndica de Barcelona, Pilar Malla, alertava que la població amb ingressos baixos, però estables, podia romandre exclosa de la política d'habitatge en sobrepassar els llindars establerts en els ajuts al pagament del lloguer i, en canvi, no arribar als mínims que configuraven l'adquisició d'habitatges amb protecció oficial.

El futur immediat

Per tal de defensar els interessos del sector en una conjuntura desfavorable, prestigiar-ne la imatge i actuar amb una sol veu, a fi-

nal de l'any es constituïa el Grup 14, Immobiliàries per a l'excel·lència (G-14). Sota la presidència de Fernando Martín, aquesta institució agrupava les principals empreses immobiliàries d'Espanya: Colonial, Chamartín, Martinsa-Fadesa, Metrovacesa, Nozar, Rayet, Realia, Restaura, Reyat Urbis, Vallehermoso, Renta Corporación, Hercesa i Parquesol. Una de les primeres manifestacions públiques del G-14 fou l'elaboració d'un diagnòstic sobre el comportament futur de la demanda d'habitatge a Espanya. Les previsions per al 2008 no eren gaire optimistes, ja que l'excés d'habitatges en oferta podia oscil·lar, segons l'escenari, entre les 165.000 i les 192.000 unitats, l'inici de nous habitatges podia disminuir fins a un 30% i l'accessibilitat econòmica a un habitatge de compra s'arribaria a situar en el nivell més extrem dels darrers dotze anys. De tot plegat se'n deduïa que, a curt termini, es produiria un pronunciat traspàs de la demanda de propietat vers el lloguer i que la demanda de residències no principals, un dels pilars més dinàmics del *boom* anterior, es reduiria entre un 20% i un 50%.

Per a les administracions públiques, l'any 2008 havia de comportar un cert canvi d'orientació. En primer lloc, perquè caldria començar a confeccionar els nous plans d'habitatge que, o bé entraven en el seu últim any de vigència (pla estatal) o bé caduca-

ven (pla català). En segon lloc perquè es multiplicava l'esforç legislatiu que requeria el desenvolupament de la LLEI PEL DRET A L'HABITATGE[78], així com el nombre d'actuacions a endegar, a fi de garantir el compliment dels ambiciosos objectius fixats pel Pacte nacional per a l'habitatge i la normativa sobre sòl, urbanisme i ecoeficiència. Tot això, en un context en el qual s'havia de preveure un descens dels ingressos derivats de l'activitat urbanística i una forta pressió social, tant des dels agents privats, que veïen la seva activitat frenada, com des de la ciutadania mateixa, que patia els efectes de la inestabilitat econòmica i les restriccions creditícies.

JLO

Més informació

www.bde.es
www.cje.org
www.mediambient.gencat.net/cat/ciutadans/habitatge
www.registradores.org
www.sindic.cat
www.viviendadigna.org

75 INCENDI FORESTAL A PRADELL DE LA TEIXETA I LA TORRE DE FONTAUBELLA



L'incendi forestal que afecta a començament de setembre de 2007 als termes de Pradell de la Teixeta i la Torre de Fontaubella (el Priorat) i l'Argentera (el Baix Camp) suposa, amb 443 ha cremades, el pitjor foc de la temporada. Les flames s'allarguen durant quatre dies i afecten bàsicament matolls, pi blanc i conreu. En les tasques d'extinció hi treballen un centenar de dotacions terrestres i una vintena d'aèries. A banda de confinar els veïns de la Torre i de realitzar el desallotjament preventiu de masies aïllades, no s'han de lamentar danys personals. Per altra banda, encara se'n desconeix la causa, element que s'investiga des del jutjat de Falset.



Els efectes d'un hivern 2006-2007 humit no van posar fi a la SEQUERA [179] i al consegüent risc d'incendis. En aquest sentit, a començament de juliol el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va alertar que els boscos ja patien estrès hídric, ja que tot i que o feia gaire calor el vent havia provocat un augment de l'evapotranspiració. El primer avís es va produir el 4 de juliol amb un incendi a Montroig del Camp (el Baix Camp) que va afectar 391 ha. Posteriorment, el cap de setmana del 14 i 15 de juliol van coincidir fins a cinc incendis d'importància: tres de forestals a Terrassa, Tarragona i el Priorat i dos en naus industrials d'Ullastrell i Parets del Vallès que també van afectar boscos.



El pitjor incendi

El 6 de setembre es va iniciar el pitjor incendi de la temporada que va afectar els termes de Pradell de la Teixeta i la Torre de Fontaubella (el Priorat) i l'Argentera (el Baix Camp). Es va declarar cap a dos quarts d'una del migdia en un paratge situat entre l'estació ferroviària de Pradell –línia Barcelona a Saragossa per Móra la Nova– i el punt quilomètric 1,5 de la carretera TV-3223.

El fort vent de mestral va atiar les flames cap a tres zones diferents, dues de les quals, el cap de l'incendi i el flanc esquerre, avançaven amb més intensitat. Altra ment, l'orografia accidentada de la zona va dificultar les tasques d'extinció. En aquestes hi van participar una setantena de dotacions terrestres, dinou mitjans aeris i sis patrulles tant del cos d'Agents Rurals com d'Agrupacions de Defensa Forestal (ADF).

Al llarg de la tarda, el paper dels mitjans aeris i el fet que el vent minvés va millorar la situació, especialment en el flanc esquerre que es dirigia cap a la serra d'Argentera. En canvi, el flanc dret continuava actiu

cap al paratge de los Campinyons. Malgrat que semblava que es podia controlar al llarg de la nit, el vent va revifar-ne les flames, que aquesta vegada es van estendre també per tres fronts diferents: cap a la Torre de Fontaubella, cap a Pradell i cap a la serra de l'Argentera. Aquest fet va suposar que en poc més d'una hora la zona afectada passés de 150 a 310 ha de pi blanc i matoll, la meitat del qual al terme de Pradell. El foc va arribar a tan sols 350 m de la Torre de Fontaubella, fet que va obligar a demanar als veïns que es tanquessin a les seves cases. Així mateix, una vintena de persones amb problemes respiratoris o de mobilitat van ser evacuades a Falset per precaució. També es van desallotjar disset persones de masies aïllades i els treballadors del parc edic del Trucafort.

S'allarga la fase de control

Al llarg del matí del dia 7 la situació va millorar de manera sensible. A les 12 del migdia els Bombers anunciaven l'estabilització del foc i s'anunciava que l'extensió cremada era de 442 ha –el 82% matoll, el 15% arbrat i el 3% conreu–. Mentre els agents rurals investigaven les possibles causes de l'incendi, els veïns de la població manifestaven que havia estat provocat. Durant aquella jornada hi van treballar un centenar de dotacions terrestres i vint mitjans aeris, quatre dels quals cedits pel Govern d'Aragó i la Generalitat Valenciana. Una quarantena de les dotacions terrestres van continuar remullant la zona al llarg de la nit i la matinada per aconseguir-ne l'extinció definitiva.

Les tasques per aconseguir controlar l'incendi van continuar al llarg del dia 8. Aquella tarda, els Bombers van anunciar que a causa del fort vent s'ajornava la declaració de control, almenys fins a l'endemà.

Finalment, després de cremar durant quatre dies, els Bombers van declarar l'in-

cendi extingit la nit del 9 de setembre. És en aquest moment que es van desmuntar totes les mànegues d'aigua col·locades al perímetre i van abandonar la zona les quinze dotacions que havien remullat la zona al llarg del dia. El balanç definitiu dels agents rurals era de 443 ha –l'incendi de més extensió de la temporada–, de les quals 283 eren a Pradell de la Teixeta, 118 a la Torre de Fontaubella i 41 a l'Argentera. En aquest sentit, l'alcalde de la Torre de Fontaubella, Jaume Rofes (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), es mostrava caut i considerava que “no s'havia de descartar cap hipòtesi, ni tan sols que hagi pogut ser intencionat”. Una de les que tenia més força era que podia haver estat provocat per una espurna del tren –el foc es va iniciar molt a prop de la via fèrria– o per un incident en una línia d'alta tensió. Rofes afegia que una vegada es confirmés qualsevulla de les hipòtesis es reuniria amb els altres dos alcaldes per “demanar les corresponents responsabilitats”. Per la seva banda, el conseller del DMAH Francesc Baltasar feia una crida a la prudència recordant que encara mancaven dies per tancar la temporada i que el risc al Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre era extrem.

El mes de desembre el cos d'Agents Rurals va trametre al jutjat de Falset les seves investigacions. Al llarg de 2008 s'espera que es determini si va ser accidental per, a en cas contrari, obrir el corresponent procediment judicial.

AUV-MMM

Més informació

latorrefontaubella.org
mediambient.gencat.net/cat/el_medi/incendis/agents_rurals
www.gencat.cat/interior/organismes/dgesc
www.incendisforestals.org

LÍNIA ELÈCTRICA DE MOLT ALTA TENSIÓ SENTMENAT-BESCANÓ-BAIXÀS 76



El projecte de línia de 400 kV entre Sentmenat i Baixàs continua avançant malgrat que es manté una forta oposició a les comarques gironines i a la Catalunya Nord. Al tram entre Sentmenat i Bescanó comencen les expropiacions després de l'aprovació del projecte executiu, mentre que entre Bescanó i Santa Llogaia d'Àlguema es continua redactant l'avantprojecte. Pel que fa al tram de la interconnexió, la Comissió Europea nomena Mario Monti mediador perquè solucioni el desacord existent entre les diverses parts del traçat. A final d'any Monti proposa soterrar una part d'aquest tram amb la voluntat de minimitzar l'impacte ambiental i superar el rebuig que genera.

Antecedents | 2003:72; 2004:102; 2005:88; 2006:79

La línia elèctrica transfrontera de 400 kV, coneguda també com a línia de molt alta tensió (MAT), és un projecte del Govern francès i del Govern espanyol que té com a objectiu augmentar el volum d'energia que l'Estat francès subministra a l'Estat espanyol. L'acord es va signar a començament dels vuitanta i consistia a augmentar en 1.000 MW (passant de 1.400 a 2.400 MW) l'energia que França proveeix, majoritàriament procedent dels excedents nuclears, a través de la creació d'una nova línia elèctrica d'alta tensió. Després de rebutjar la possibilitat de fer-la passar pels Pirineus occidentals o centrals, on la proposta va aixecar una forta oposició, els dos governs es van decantar en una cimera francoespanyola celebrada a Perpinyà el 2001 pels Pirineus orientals mitjançant la construcció d'una línia de doble circuit de 400.000 volts (V) entre els municipis de Sentmenat (Vallès Occidental), Bescanó (Gironès) i Baixàs (Rosselló). La MAT tindria una llargada de 90 km i comportaria la ubicació, aproximadament cada 300 m, de torres de prop de 50 m d'alçada, 35 m d'ample i una superfície de base d'uns 400 m².

Els governs espanyol i francès, que eren els qui tenien les competències en les línies elèctriques d'interconnexió, defensaven el projecte per a reforçar el subministrament elèctric a les comarques gironines i per a alimentar el futur FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) EN EL TRAM BARCELONA-PERPINYÀ [64 i 65]. Per contra, la infraestructura tenia l'oposició de grups ecologistes del nord i del sud de la fronte-

ra, que van crear respectivament el Col·lectif 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 (AM-MAT), 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, subratllant el fort impacte ambiental i paisatgístic que comportaria i alertaven dels efectes negatius que els camps electromagnètics que generaria podrien tenir sobre la salut dels éssers vius. 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.

Dins el Govern català el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) defensava la interconnexió, mentre que Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) s'hi oposaven. El PLA D'ENERGIA DE CATALUNYA 2006-2015 [2005:120], aprovat pel Govern de la Generalitat el 2005, reconeixia la possibilitat de la interconnexió i deixava la decisió final en mans del Ministeri d'Indústria que, no obstant això, hauria de consultar-ho amb el Govern català. Els partits polítics de l'oposició, Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP), es mostraven a favor de la línia.

A final de 2006 el primer tram de la MAT, entre Sentmenat i Bescanó, estava a l'es-



Pancarta contrària a la MAT, a Maçanet de Cabrenys.
Foto: Àlex Tarroja

pera de l'aprovació definitiva del Consell de Ministres per començar les obres. A partir de Bescanó la línia es dirigia a Santa Llogaia d'Àlguema (Alt Empordà) i disposava d'una ramificació que sortia prop de Santa Coloma de Farners i avançava cap al sud fins a Riudarenes (la Selva). En aquests dos punts la línia havia de permetre alimentar les subestacions del FAV. Després de diversos canvis en el traçat aquest tram estava pendent de la presentació de l'avantprojecte. 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 els presidents dels estats respectius, José Luis Rodríguez Zapatero i Jacques Chirac, acordessin demanar a la Comissió Europea que nomenés un mediador que proposés un traçat definitiu de la interconnexió.

Un estudi conclou que la MAT el 2011 serà obsoleta

El 18 de gener de 2007 el Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient (CIL-MA), organisme depenent de la Diputació de Girona, va presentar un estudi encarregat a l'enginyeria tècnica Ingenieros Emertes en el qual s'assegurava que ni tan sols amb la línia de 400 kV es podia garantir el subministrament elèctric més enllà del



Pintada contra la MAT a la carretera, entre Camallera i Saus. Foto: Àlex Tarroja



2011. L'informe prenia com a base per al càlcul la potència en demanda punta assolida el 2005 a les comarques gironines –840 MW– i un increment de demanda del 2,7% anual que preveu el Pla d'energia de Catalunya 2006-2015. A partir d'aquí analitzava dotze escenaris possibles per a solucionar la insuficiència energètica, dels quals l'opció de la interconnexió era la que oferia una vida més llarga, si bé només de quatre anys. L'informe assegurava també que el soterrament de la línia només era viable en zones planeres i que el seu cost seria set vegades més car que l'opció aèria.

Després de la presentació d'aquest estudi el president del CILMA i alcalde de Bàscara, Lluís Lloret (CiU), reconeixia que calia trobar una solució a la demanda energètica però minimitzant l'impacte sobre el territori. Mentrestant el responsable d'energia del mateix organisme, Enric Pardo, assegurava que el debat no se situava entre “MAT sí o MAT no”, sinó en “si la línia de molt alta tensió ajuda a accelerar la inversió en eficiència o, contràriament, dona la falsa imatge que podem seguir creixent il·limitadament”.

Per la seva banda el president de l'AMMAT i alcalde de Vilafant, Paulí Fernández (CiU), sostenia que l'informe no demostrava la necessitat del projecte sinó que feia evident “que els nivells de consum actuals són insostenibles i cal buscar alternatives i sistemes d'eficiència energètica”. La Plataforma No a la MAT va anar més enllà i va qüestionar la imparcialitat de l'empresa que havia fet l'estudi.

Aprovat el projecte d'execució Sentmenat-Bescanó

El 9 de febrer el Consell de Ministres va declarar d'utilitat pública i va aprovar el projecte d'execució del tram Sentmenat-Bescanó. Un mes més tard es va publicar al *Butlletí Oficial de l'Estat* (BOE). Després d'aquest tràmit només restaven les expropiacions dels terrenys afectats, que podien ser forçoses si no hi havia consens, per a iniciar les obres. La llargada de la infraestructura seria de 86 km i preveia la col·locació de 162 torres elèctriques d'entre 20 i 60 m d'altura.



"THT=TNT", pintada contrària a la MAT davant de l'estació elèctrica de Baixàs. Foto: Àlex Tarroja



El mes de maig la Plataforma No a la MAT va presentar un recurs contenciós administratiu al Tribunal Suprem en el qual es demanava que revocqués l'acord ministerial contra la declaració d'utilitat pública i l'aprovació del tram Sentmenat-Bescanó. Consideraven que la tramitació del projecte contenia diverses irregularitats com la fragmentació del projecte entre Sentmenat i Baixàs en diversos trams o la manca de transparència informativa. A més asseguraven que el projecte vulnerava la Llei d'integració ambiental del 2002, segons la qual aquest tipus d'infraestructures requereixen autoritzacions de totes les administracions amb competències al territori. Malgrat que la tramitació de la MAT es va iniciar abans

que entrés en vigor la llei, la normativa establida que si no s'executava el projecte en un any, aquest quedava regulat per la llei. Com que el Suprem podria trigar aproximadament dos anys a resoldre el contenciós administratiu, els recurrents van demanar al Tribunal que decretés mesures cautelars. La quantitat necessària per presentar el recurs, elaborat pel Col·lectiu Ronda, era de 5.000 €, per la qual cosa la Plataforma va iniciar una campanya per a recaptar fons.

Red Eléctrica de España (REE) va respondre a la presentació del recurs alertant que podria endarrerir la posada en servei de la infraestructura. El seu president, Luis Atienza,



Detall de l'estació elèctrica de Baixàs, al Rosselló. Foto: Àlex Tarroja

assegurava que les actuals línies elèctriques de Girona només podrien atendre la demanda durant un màxim de dos anys.

Malgrat la presentació del recurs, el mes de juliol van començar les expropiacions dels terrenys afectats entre Sentmenat i Bescanó. En alguns municipis, especialment de les comarques gironines, el procés d'expropiació va ser molt complex per la negativa de bona part dels propietaris d'acceptar les indemnitzacions, per la presència de manifestants contraris a la MAT en els llocs on s'havien de signar les actes i pel fet que diversos ajuntaments es van negar a cedir locals per reunir-se amb els propietaris. Així, en alguns casos, com a Sant Hilari Sacalm o a Anglès, les expropiacions no es van poder fer efectives fins al mes de novembre i es van haver de realitzar en camionetes llogades per Red Eléctica.

Mario Monti nomenat mediador

A començament de juliol es va saber que l'economista italià Mario Monti seria el mediador de la Unió Europea (UE) per la interconnexió a proposta del comissari d'Energia de la Comissió Europea, Andris Pieblags. El nomenament oficial, però, no es va fer efectiu fins al mes de setembre. El col·legi de comissaris va acordar que tindria de termini fins al setembre del 2008 per presentar un informe després d'haver escoltat totes les parts afectades. Monti havia estat comissari europeu de Mercat Interior del 1995 al 1999 i de Competència del 1999 al 2004.

Pocs dies després que es conegués el nomenament oficial, el nou president de l'AMMAT i alcalde de Crespià, Xavier Quer (CiU), va deixar clar que l'interlocutor que discutiria amb Mario Monti seria aquesta associació de municipis i no pas els alcaldes per separat. Així mateix va avançar que de-

manarien al mediador europeu les dades concretes que demostrassin la necessitat de realitzar la MAT. Per la seva banda, el ministre de Medi Ambient i Infraestructures francès, Jean-Luis Borloo, va rebutjar que la interconnexió afectés espais d'interès natural com el Canigó o el mont Capell, rebutjant així l'opció de Maçanet de Cabrenys que havia estat defensada anteriorment pel Govern espanyol.

També durant el mes de setembre el CILMA va organitzar una conferència en la qual el físic francès Daniel Depris, expert en radiació electromagnètica i en xarxes elèctriques soterrades, va assegurar que el soterrament de la MAT era perfectament viable i es podria realitzar seguint el traçat del FAV. Assegurava que el soterrament era beneficiós socialment i econòmicament ja que reduïa les pèrdues al 50% (si bé l'amortització era a llarg termini), anul·lava l'impacte paisatgístic, minorava l'afectació

sobre la salut i permetia transportar més energia. Per fer-ho Depris apostava per un nou sistema homologat a França que consistia en una canalització de tubs per la qual passa el cable que transporta l'energia i que està aïllat amb gas.

Pocs dies després el secretari general d'Energia del Ministeri d'Indústria, Ignasi Nieto, va contradir les tesis de Depris. Assegurava que el soterrament suposaria un cost deu vegades superior i que els riscos sobre la salut augmentarien, i recordava que el sistema de cable aïllat amb gas estava en fase d'experimentació. Nieto, a més va afegir que si algun ajuntament volia la MAT soterrada hauria de pagar-ne el sobrecost, una afirmació que va generar un fort rebuig per part dels alcaldes afectats.

Monti es reuneix amb els agents

El 20 de novembre Mario Monti es va reunir a la Subdelegació del Govern de Girona amb una vintena d'entitats i institucions dels territoris afectats per la MAT. Les associacions empresarials van defensar la necessitat de construir la línia mentre que els alcaldes afectats van criticar la manca de diàleg i de transparència. Després de la reunió Monti va reconèixer que hi havia una oposició important a la línia però va assegurar també que aquesta portaria "beneficis importants" a les comarques gironines. Un dia després Monti es va reunir amb les entitats i institucions de la Catalunya Nord a Perpinyà on va poder constatar que en aquest cas el rebuig a la línia era unànime.

A mitjan desembre Mario Monti va lliurar el seu primer informe sobre la interconnexió a la Comissió Europea, que no es va fer públic. No obstant això el diari econòmic



Pancarta contrària a la MAT, a Maçanet de Cabrenys. Foto: Àlex Tarroja



Detall de l'estació elèctrica de Baixàs, al Rosselló. Foto: Àlex Tarroja

Cinco días va publicar que proposava soterrar una vintena de quilòmetres de la línia per tal de minimitzar l'impacte ambiental i superar l'oposició del territori. Joan Puigcercós, actuant com a portaveu del Govern català, malgrat valorar l'informe amb "prudència extrema", va considerar que podria ser una solució que satisfés a tothom. El portaveu de la Plataforma No a la MAT, Xa-

vier Llorente, va recordar que l'informe només es referia al tram de la interconnexió i va reclamar que abans de parlar de soterraments es demostrés la necessitat de la línia. L'AMMAT va reconèixer que el soterrament era "un pas endavant" però va reclamar que es replantegés el traçat entre Sentmenat i Bescanó seguint el mateix criteri. Finalment la Federació d'Organitzacions Empre-

sarials de Girona (FOEG) va manifestar el seu acord amb la proposta si suposava desencallar la situació i accelerar l'execució de l'obra.

A final d'any continuaven les expropiacions entre Sentmenat i Bescanó i estaven a punt d'iniciar-se les obres d'aquest tram que, segons REE, podria entrar en funcionament el 2009. El traçat entre Bescanó i Santa Llogaia (i el ramal de Riudarenes) estava pendent de la presentació de l'avantprojecte i la seva exposició pública, que posteriorment hauria de rebre l'autorització per part del Ministeri d'Indústria. Pel que fa a la interconnexió es preveia que Mario Monti presentés el document definitiu el setembre de 2008, que hauria de servir de base perquè els governs espanyol i francès decidissin el traçat i les característiques tècniques del projecte.

MJP

Més informació

www.collectif-nonalatht.com

www.icaen.net

www.nomat.org

SOTERRAMENT DE LA MAT. PRECEDENTS

Joan Vila

Membre de la Comissió d'Energia de PIMEC (Petita i Mitjana Empresa de Catalunya)

En les darreres setmanes s'ha parlat de soterrar la MAT. Ja era hora! A força de parlar només del No, hem oblidat de parlar de compensacions, de traçats i de soterrament. La proposta de soterrament no és nova al debat. Quan es van fer les al·legacions al Pla d'energia de Catalunya, Pimec va fer una proposta en la qual hi havia els següents paràgrafs: «...creiem que el traçat de la nova línia ha de passar el màxim possible al costat del TGV pel seu costat esquerre en direcció a França i que, just a l'alçada de la Jonquera, derivi la direcció per anar cap al coll de Portell, on a una altura de 400 metres sobre el nivell del mar, s'ha de soterrar per evitar l'impacte paisatgístic al creuar el coll. Alhora és necessari mantenir la distància de 500 m entre llocs habitats... proposem que se soterrin en aquests trams. Són sobretot delicats els espais entre Vilafant i Figueres, entre Llers i els Hostalets i entre Biure i Can Moner». Era el juliol de 2005.

Un mes abans, el 16 de juny de 2005, vaig presentar un document de consens dirigit als contraris de la MAT on proposava, entre d'altres: «...Volem intervenir en el disseny del traçat, fent-lo el menys agressiu possible amb el paisatge, enterrant el seu pas per les carenes, per zones d'especial interès paisatgístic i per les zones habitades inferiors als 500 m de distància». No cal que digui que la plataforma No a la MAT es va negar a debatre el document. Un mes abans, el 29 de maig de 2005, havia proposat el soterrament en corrent continu per resoldre la connexió amb França, proposta que jo mateix vaig presentar a títol personal al Pla d'energia de Catalunya.

El dia 7 de setembre passat el Cilma va organitzar una sessió informativa sobre les alternatives de soterrament de la MAT. En aquesta va intervenir Daniel Depris, físic que treballa a Bèlgica, i no va intervenir com estava previst Daniel Galván, enginyer d'ABB; se suposa per pressions d'algun superior seu. Deixo constància aquí del mal gust, la mala fe

i la poca destresa democràtica de qui ha fet la pressió corresponent per evitar que un enginyer hi digui la seva.

Daniel Depris va dir només començar que ell era l'únic físic especialista en soterrament que no treballava a la indústria. Anem bé, vaig pensar, això no és una presentació a favor, sinó en contra. Més endavant, quan va parlar de la connexió entre Europa i l'Àfrica i, sobretot, quan va dir que el ministre francès d'Ecologia havia dit que no es faria la interconnexió, vaig saber que és un físic que també té les cartes marcades, que no és objectiu i, a vegades, parla per parlar. Va explicar que hi ha 1.200 quilòmetres de línies de 225 kV soterrades a París. Que fa molts anys que se sap soterrar, que els cables aïllats en polietilè poden ser enterrats en trams de 20 km, havent de sortir a la superfície per compensar l'energia capacitativa que es genera durant el soterrament.

Però l'argument principal de Daniel fou que la línia es podia soterrar amb canalitzacions amb gas aïllant (10% d'exhafluorur de sofre i 80% de nitrogen). Va dir que la canalització amb gas estava homologada per la norma AF francesa i va insistir que el manteniment de les línies soterrades és molt inferior a les aèries, amb la meitat de pèrdues energètiques, i que no tenien efectes electromagnètics. Va perseverar que eren adequades per posar al costat d'altres infraestructures (TGV, autopista), just en el moment que es feien les obres.

Quan va acabar li vaig demanar si hi havia experiències de soterrament amb gas com la que ell proposa amb la MAT; va dir que no, però que no hi fa res, que és una tecnologia homologada, per la qual cosa està disponible. Quan va parlar del cost, va dir que podia ser molt baix, de 3 vegades l'aèria; en la documentació aportada per ell hi surt un cost de 5 vegades superior a la línia aèria.

Una setmana més tard, Ignasi Nieto, en una conferència a Girona, va dir que no volia sentir

a parlar de soterrar la línia, que en tot cas haurien de ser els ajuntaments que aportin el sobrecost de soterrament.

De tot el que s'ha escrit sobre la MAT, l'estudi més acurat és el que va encarregar el prefecte de Perpinyà pel Debat Publique per debatre la MAT al Rosselló. L'estudi va repassar totes les alternatives, inclosa la de corrent continu passant pel mar. A més, les va ordenar, posant 5 colors als criteris tècnics, als ambientals i als econòmics. Nosaltres les vàrem veure en un article el 16 d'agost de 2006. Ara he quantificat amb números les diferents alternatives d'interconnexió. La línia aèria al costat del TGV (solució A), té una puntuació de 86 punts. Si la línia evita zones densament poblades (solució B) el resultat és de 87 punts, si és soterrada amb cable sintètic en túnel (solució E), 66 punts, si és soterrada amb cable sintètic disposició trenada (solució F), 64 punts, si és soterrada amb gas (solució G), 61 punts, si és soterrada pel mar en corrent continu (solució H), 52 punts, i si és mixta, aerosoterrada (solució I), soterrant els llocs poblats, 76 punts. Si a la tria evitem les opcions on hi ha una mala valoració, només queden les solucions B i I.

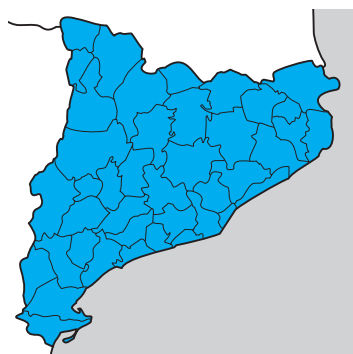
Atesa la complexitat del tema, penso que tant la posició francesa com Mario Monti, proposat per la Unió Europea, optaran per una de les dos opcions triades, en preferència l'última.

Cal trobar una cobertura conceptual al soterrament de línies d'alta tensió. No s'hi val l'anarquia de dir que l'Ajuntament que ho vulgui que la soterri, perquè el mateix argument serveix per dir que no la vol de cap manera. El principal problema del soterrament no és econòmic. Soterrar entre Figueres i Baixàs té un cost marginal per a la factura elèctrica espanyola, ja que parlem de 27 quilòmetres en territori espanyol. En canvi, soterrar per sempre totes les línies, sí que fa inviable la tarifa elèctrica. Cal trobar la clau per no establir precedent i evitar que tothom vulgui soterrar-les totes. Jo proposo que l'argument sigui que se soterrin les connexions internacionals amb Europa i amb l'Àfrica des de les últimes subestacions.

Ah! Oblidem soterrar de Vic fins a Figueres. Quan això es decideixi, el projecte ja estarà en execució. No serà que no hem tingut temps per preparar-ho...

Article publicat al Diari de Girona el 7 d'octubre de 2007

LLEI DE MILLORA D'URBANITZACIONS AMB DÈFICITS URBANÍSTICS 77



L'any 2007, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, anuncia a la Comissió de Política Territorial del Parlament de Catalunya que el seu departament està elaborant una llei per a millorar els dèficits urbanístics del que es coneixen com a urbanitzacions. Aquestes àrees residencials es van començar a imposar als anys seixanta i setanta del segle passat i algunes encara presenten deficiències d'urbanització i serveis que no els permeten assolir cap estatus urbanístic legal.

L'Avantprojecte de Llei de la millora d'urbanitzacions amb dèficits urbanístics es va redactar per tal d'intentar donar una solució a una situació particular: a Catalunya hi ha un conjunt d'àrees residencials que es coneixen com a urbanitzacions i que es defineixen a partir de dos trets: la major part són en sòl rústic i es van promoure i comercialitzar sense l'adequat procés de parcel·lació, planejament urbanístic, previsió de serveis, dotacions de sanejament i cabals energètics.

Aquestes promocions es van desenvolupar majoritàriament entre els anys seixanta i setanta del segle passat en un moment en què les actuacions de les administracions públiques i dels promotors privats es regien per paràmetres diferents dels actuals. Avui dia, algunes d'aquestes promocions no es podrien considerar legals urbanísticament parlant perquè s'assenten en terrenys que difícilment es classificarien com a urbanitzables, tant pels pendents com per l'allunyament dels principals nuclis de població. L'any 2007 s'havia fet un recompte de prop de 2.400 urbanitzacions a tot Catalunya. La major concentració era a la província de Barcelona (més de mil); Girona i Tarragona en tenien un nombre similar (prop de 600) mentre que Lleida era la demarcació que en tenia menys, unes cent. Tot i que el seu estat era difícil de quantificar amb exactitud, es calculava que gairebé el 50% presentava algun tipus de dèficit urbanístic.

Amb el temps, algunes d'aquestes urbanitzacions que, originàriament, eren llocs de segona residència s'han convertit en primeres residències. Aquesta conversió d'ús ha fet que en molts casos veïns i ajuntaments fossin capaços de millorar la situació i endeguessin les actuacions necessàries que els han permès aconseguir la legalitat total de la urbanització. Però, tanmateix, quedaren per resoldre aquells casos en què ni ajuntaments ni veïns ha-

vien pogut arribar a acords per a resoldre els dèficits urbanístics acumulats i, per tant, no assolien l'estatut de sòl urbà.

L'Avantprojecte de Llei: estructura i continguts bàsics

El text s'estructurava en 5 capítols i 22 articles, a més de l'exposició de motius. Al capítol preliminar es descrivia l'objecte de la futura llei, que era l'establiment de mesures i instruments per a facilitar la regularització de l'ordenació urbanística de les urbanitzacions que estiguessin implantades en el territori abans de la data de promulgació de la Llei 9/1981, de protecció de la legalitat urbanística, amb dues finalitats: es proposava l'extinció total o parcial de les urbanitzacions que no eren susceptibles de consolidació o, alternativament, posar fi a les obres i a la dotació de serveis en aquelles que es poguessin consolidar o que presentessin un nivell alt de construccions.

En cas que la urbanització no es pogués consolidar o que no hagués estat reconeguda pel planejament, el sòl no ocupat tindria la condició de sòl no urbanitzable. Si aquesta condició suposava un canvi en la classificació del sòl, la proposta de llei recordava que aquest canvi es podria fer a través dels plans directors urbanístics supramunicipals o del planejament urbanístic.

En cas que la urbanització es pogués consolidar, l'avantprojecte demanava l'aplicació de dos instruments diferents. D'una banda, s'haurien de redactar els instruments de planejament urbanístic necessaris per a la seva ordenació i de l'altra, i aquesta era l'aportació més rellevant, s'haurien de redactar els programes d'adequació. Amb aquests programes d'adequació es definien les actuacions que s'haurien d'executar amb la previsió de les fases, l'estimació de costos i la repercussió en quotes d'urbanització, a més que se-rien el document necessari per a acollir-se

a les mesures de finançament que es regulaven a la proposta de llei.

Per la seva banda, la Generalitat es comprometia a crear un fons anual en el seu pressupost que es destinaria a fomentar la formulació i execució d'aquests programes d'adequació i que quedava adscrit al Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP). La convocatòria per a accedir als ajuts seria anual, i seria l'Institut Català del Sòl (INCASOL) qui, a través d'un conveni que signaria amb l'Ajuntament i el corresponent servei de recaptació, avançaria en tot o en part els fons necessaris per a l'execució urbanística prevista.

Tramitació de l'Avantprojecte

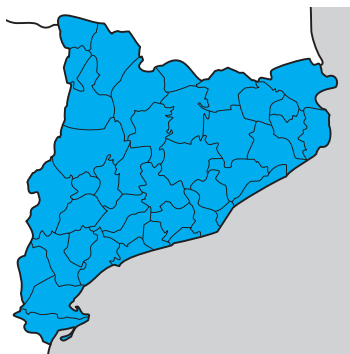
El febrer del 2007, Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), conseller de Política Territorial, va informar la Comissió de Política Territorial del Parlament de Catalunya de la intenció del seu departament de tramitar aquesta llei que ja disposava d'un fons de 10 MEUR per a aquell any. La proposta de llei va ser ben rebuda per Convergència i Unió (CiU), el principal grup de l'oposició.

El mes de setembre es tancava el procés de consulta institucional que el DPTOP havia engegat entre col·legis professionals, administracions públiques i entitats susceptibles de veure's afectades o implicades per l'Avantprojecte. Al novembre es va definir un projecte pilot amb vuit ajuntaments als termes municipals dels quals hi havia diferents urbanitzacions susceptibles d'acollir-se a les condicions de la Llei: Esparreguera, Lliçà d'Amunt, Mediona, Tordera, Vallirana-Corbera, Vacarisses, Maià de Montcalt, Vidreres, el Montmell, Castellvell del Camp i Masquefa. Aquests ajuntaments van signar un conveni amb l'INCASOL que els va avançar 300.000 € a cadascun per a iniciar el procés urbanístic previst a la Llei.

ESR



78 LLEI DEL DRET A L'HABITATGE



El 28 de desembre el Parlament de Catalunya aprova la Llei 18/2007, del dret a habitatge. El document, fruit d'un llarg procés de gairebé tres anys, representa un esforç per a regular tots els aspectes relacionats amb el sector de l'habitatge. Considerant la funció social de la propietat i la provisió d'habitatges destinats a polítiques socials com un servei d'interès general, defineix i desenvolupa nous conceptes com la solidaritat urbana, la sobreocupació, l'infrahabitatge, l'assetjament immobiliari, el Registre de Sol·licitants d'Habitatges amb Protecció Social, la figura del promotor social o el Pla territorial social d'habitatge.

Antecedents | 2005:93; 2006:82

La necessitat d'elaborar una nova llei d'habitatge era una de les mesures que, per a resoldre el problema de l'HABITATGE [74], es va recollir al Pla de Govern 2004-2007 aprovat el 2004. Segons el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Francesc Baltasar, hi havia una necessitat primordial de revisar la normativa d'habitatge. La llei vigent fins aleshores, la Llei 24/1991, en el seu moment havia representat un pas endavant però responia a una conjuntura econòmica, social i política que no tenia res a veure amb la de començament de segle XXI: la desproporció entre la capacitat adquisitiva de la població i les condicions imposades pel mercat immobiliari havia assolit magnituds insòlites, la demanda d'habitatge principal i no principal s'havia multiplicat, la producció d'habitatges amb protecció oficial havia anat minvant de manera progressiva, el sector de la construcció, en ple procés expansiu, havia esdevingut un dels motors del creixement econòmic global i, s'havien estès les pràctiques abusives a l'hora d'adquirir, llogar o romandre en un habitatge.

La Llei del dret a l'habitatge, de 136 articles, 22 disposicions addicionals, 8 disposicions transitòries, 1 disposició derogatòria i 1 disposició final, era aprovada definitivament pel Parlament de Catalunya durant la darrera sessió parlamentària de l'any. Abans d'arribar a aquest punt havia transcorregut per diverses fases de gestació: l'octubre de 2005 era presentada com a Avantprojecte, l'abril de 2006 es convertia en Projecte de llei, la seva tramitació parlamentària havia estat interrompuda per l'avançament de les eleccions autonòmiques i, finalment, es va veure sotmesa al dictamen del Consell Consultiu de la Generalitat de Catalunya.

Tanmateix, la Llei del dret a l'habitatge no es limitava tan sols a actualitzar i reconfigurar els preceptes de 1991 sinó que, per primera vegada, procurava abordar des d'una perspectiva integral el funcionament del sector de l'habitatge, anant més

enllà de les tradicionals mesures de foment de construcció, dels ajuts a l'adquisició i la rehabilitació d'habitatges i de la regulació de la transmissió i la qualitat dels habitatges. D'aquesta manera, la Llei incorporava en el marc legislatiu català definicions concises sobre la sobreocupació dels habitatges, la situació dels sense llar, els habitatges dotacionals públics, els habitatges d'inserció, la masoveria urbana, la cohesió social des del punt de vista residencial i els contractes de copropietat.

En l'àmbit de les actuacions específiques, la Llei ampliava el ventall d'instruments de la política social d'habitatge: preveia l'elaboració del Pla territorial sectorial d'habitatge, recurs bàsic per a concretar en el territori les actuacions de la política d'habitatge, prèvia diagnosi de les necessitats d'habitatge i les disponibilitats de sòl segons el planejament urbanístic; convertia els plans locals d'habitatge en un tràmit imprescindible de la concertació de polítiques d'habitatge entre la Generalitat i els ajuntaments; instaurava les àrees de tempteig i retracte, que asseguraven el dret preferent de l'Administració en les transmissions d'habitatge dins de zones delimitades pel Pla territorial sectorial d'habitatge; preveia la construcció d'habitatges amb protecció oficial sobre sòl urbà consolidat, tant en operacions d'obra nova com en grans rehabilitacions; tipificava i perseguia l'assetjament immobiliari, l'infrahabitatge i els allotjaments il·legals; implantava l'objectiu de la solidaritat urbana, segons el qual tots els municipis amb més de cinc mil habitants i les capitals de comarca havien de disposar, en un termini de vint anys, d'un parc mínim d'habitatges destinats a polítiques equivalent al quinze per cert del total d'habitatges principals; determinava que totes noves promocions havien de complir els requisits de qualitat, ecoeficiència, sostenibilitat i accessibilitat per a les persones amb discapacitat; obligava el Govern a la creació d'un registre públic d'homologació d'agents immobiliaris i de constructors; cre-

ava la figura del promotor social; instituïa el deure de conservació i rehabilitació dels immobles; convertia en prestació social els ajuts al pagament de lloguer i a les quotes d'amortització dels préstecs hipotecaris en determinades circumstàncies; articulava diverses estratègies a fi de preservar en el temps els parcs públics d'habitatge; vinculava la qualificació dels habitatges amb protecció oficial a la qualificació del sòl en els casos de sòls públics o de sòls procedents de les reserves urbanístiques previstes a la LLEI D'URBANISME [2006:85]; constituïa les juntes administradores en les promocions d'habitatges de protecció oficial en règim de lloguer per tal de vetllar per la conservació i manteniment dels elements comuns i afavorir la convivència veïnal; perfilava els procediments i mecanismes d'adjudicació dels habitatges amb protecció oficial mitjançant l'establiment del Registre de Sol·licitants d'Habitatges amb Protecció Oficial; i estructurava un fort règim sancionador per a les infraccions.

El dictamen del Consell Consultiu

Un dels darrers tràmits que hagué de superar la Llei abans de la seva sanció definitiva fou el dictamen del Consell Consultiu, sol·licitat el 30 d'octubre per la Mesa del Parlament a instàncies de Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular de Catalunya (PPC) en entendre que vint articles del Projecte de llei eren clarament inconstitucionals. El 29 de novembre sortiren a la llum les deliberacions conclouents del Consell Consultiu. L'informe, subscrit íntegrament per quatre del set membres del Consell, avalava tots els articles que havien estat qüestionats, llevat del 42.6, que feia referència a la possibilitat d'expropiar els habitatges buits situats en els àmbits de demanda residencial forta i acreditada que especifiqués el Pla territorial sectorial d'habitatge. La raó per considerar inconstitucional el precepte era que, tal com estava formulat, vulnerava el principi d'igualtat dels propietaris,



tot deixant a mans dels ajuntaments els criteris a l'hora de seleccionar els habitatges vacants objecte de l'expropiació.

Malgrat que les recomanacions del dictamen no eren vinculats, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) acabà suavitzant la redacció final del postulat. Es matisaren els supòsits de la intervenció de l'Administració pública i se substituï el concepte inicial d'expropiació pel d'"expropiació temporal de l'usdefruit de l'habitatge per llogar-lo a tercers".

La Llei comptà amb el vots a favor de les tres forces polítiques del Govern, el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), l'absten-

ció del membres del Grup Mixt i el rebuig de CiU i el PPC, justificada precisament per la no-supressió de l'article 42.6. Tanta polèmica suscità la possibilitat d'expropiar els habitatges buits, que ni CiU ni PPC signaren el *PACTE NACIONAL PER L'HABITATGE* [103] que s'estava negociant en paral·lel.

El futur de la Llei

L'aplicació efectiva de la Llei, que entrava en vigor el 9 d'abril de 2008, estava condicionada al desenvolupament de diversos reglaments i decrets: l'adaptació del Decret de condicions d'habitabilitat, la definició del mètode d'homologació dels promotors socials, la presentació del Pla territorial social d'habitatge, la creació del Registre de Sol·licitants d'Habitatges amb Protecció Social, del Registre d'Agents Immobiliaris i de

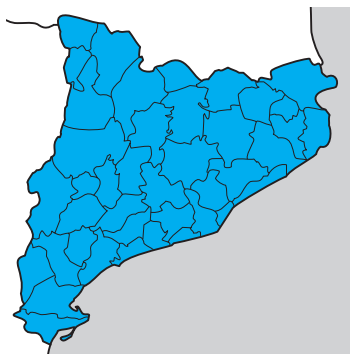
Constructors, de l'Observatori de l'Hàbitat i la Segregació Urbana, del Consell de Qualitat, Sostenibilitat i Innovació de l'Habitatge i del Fons de Solidaritat Urbana. Totes aquestes normes havien de ser aprovades pel Govern dins un interval de temps que oscil·lava, segons el cas, entre els tres mesos i l'any a partir de la data de publicació de Llei al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC).

JLO

Més informació

www.cconsultiu.es
www.mediambient.gencat.net/cat/ciutadans/habitatge

79 LLEI DEL SÒL



L'any 2007, el Congrés de Diputats de les Corts espanyoles aprova la Llei 8/2007, de 28 de maig, de sòl. Des de final del 2006 fins a mitjans del 2007, la Proposta de llei segueix els tràmits parlamentaris fins que, el maig del 2007, el Congrés l'aprova definitivament amb el suport de tots els grups polítics menys el Partit Popular. Aquest partit decideix presentar un recurs d'inconstitucionalitat, ja que en considera inacceptable la redacció del títol III, sobre valoracions, perquè, a parer seu, el fet que els terrenys no urbans es valorin sense tenir en compte les expectatives urbanístiques perjudica greument els propietaris rurals.

Antecedents | 2006:83



Des del maig del 2006 i durant la primera meitat del 2007, l'Avantprojecte de la llei del sòl va seguir els tràmits parlamentaris necessaris per a la seva aprovació definitiva. Aquest Avantprojecte va ser aprovat pel Consell de Ministres del Govern espanyol del Partido Socialista Obrero Español (PSOE) el juliol del 2006 i havia de substituir la Llei del règim del sòl i valoracions de l'any 1998, que s'havia aprovat durant el govern del Partit Popular (PP).

El novembre del 2006, el Congrés dels Diputats va començar a discutir la proposta de Llei del sòl. El text estava format per cinc títols i tenia quatre objectius bàsics: garantir sòl per a habitatge protegit; garantir un desenvolupament territorial i urbà sostenible; combatre l'especulació i augmentar la transparència i la participació ciutadana. De manera sintètica, es pot dir que el primer objectiu s'hauria d'assolir amb l'obligació de reservar un 25% de sòl per habitatge protegit en els nous sectors residencials per tal que els promotors immobiliaris i els ajuntaments disposessin d'un estoc per a construir aquest tipus de parc. El segon objectiu s'hauria d'aconseguir amb la recuperació de la classificació del sòl com a urbanitzable, l'únic que, un cop delimitat, seria apte per a urbanitzar. Per a combatre l'especulació, el Govern proposava establir un nou règim de valoracions a partir de la situació real del sòl i no per les expectatives assignades per la pràctica urbanística. I finalment, per a millorar la transparència es feien un seguit de propostes per a optimitzar la informació pública i de publicitat sobre el patrimoni dels càrrecs electes, entre altres.

En la discussió al Congrés, el Projecte de llei va tenir el suport del PSOE, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i d'Izquierda Unida (IU)-Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), que van presentar esmenes per a canviar alguns punts de l'articulat. En canvi, va rebre esmenes a la totalitat per part del PP, Convergència i

Unió (CiU) i el Bloc Nacionalista Gallec (BNG), si bé aquest últim la va acabar retirant.

La tramitació parlamentària i aprovació

El març del 2007, el Congrés dels Diputats va deixar el text aprovat per tal que continués els tràmits cap el Senat, del qual va sortir aprovat un mes més tard. El nou text, amb esmenes introduïdes per aquesta Cambra, va tornar al Congrés per a la seva aprovació definitiva. Per tal de donar rellevància al text legislatiu, va ser el mateix president del Govern, José Luis Rodríguez Zapatero, qui el va presentar. La Llei va ser aprovada amb el suport de tots els grups parlamentaris menys el del PP, que va votar sistemàticament en contra en les votacions de les dues cambres legislatives.

Es pot destacar com a fet significatiu que, en els diferents tràmits parlamentaris, els grups d'ERC i IU-ICV van aconseguir augmentar la reserva de sòl per habitatge protegit fins al 30%; que el PSOE va poder introduir la possibilitat de revisar actuacions urbanístiques que comportessin un increment de la població municipal superior al 20%, i que CiU, finalment, va retirar la seva esmena a la totalitat.

La nova Llei 8/2007, de 28 de maig, de sòl, va entrar en vigor el juliol d'aquell any i va suposar fer efectius supòsits urbanístics diferents dels que emanaven de la Llei 6/1998, de 13 d'abril, sobre règim de sòl i valoracions. En el cas de Catalunya, l'aprovació de llei espanyola obligava a modificar l'ordenament jurídic urbanístic català, és a dir, el Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, i el Reglament 305/2006 de la LLEI D'URBANISME [2006:85], inspirat en la legislació espanyola de 1998. Es per això que el Govern de la Generalitat va aprovar el DECRET LLEI 1/2007, DE 16 D'OCTUBRE, DE MESURES URGENTS EN MATÈRIA URBANÍSTICA [50] que ajusta les dues normes autonòmiques a la norma estatal.

Veus crítiques amb la nova Llei del sòl

Al llarg de tota la tramitació parlamentària, el PP va centrar fonamentalment les seves crítiques a la Llei en el títol III, sobre valoracions. A parer seu, valorar el sòl sense tenir en compte l'expectativa urbanística implicava només un abaratiment de les expropiacions que no frenaria ni l'especulació ni la corrupció. A més, creia que les expropiacions als agricultors serien injustes perquè fixar els preus a partir de la situació real del sòl rural i no de les expectatives urbanístiques perjudicarien a la baixa els propietaris de sòl rural.

L'agost del 2007, Gabriel Elorriaga, secretari executiu de comunicació del PP, va anunciar que el seu partit presentava un recurs d'inconstitucionalitat contra la Llei que va ser admès a tràmit pel Tribunal Constitucional. Una de les justificacions esgrimides per a la presentació d'aquest recurs va ser que el seu partit "volia defensar les associacions agràries que estaven en contra del sistema d'expropiació fixat per la Llei".

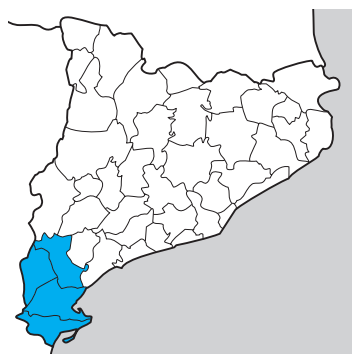
Per altra banda, l'Associació de Promotors Madrilenys (ASPRIMA) va manifestar que, segons creien, si els terrenys reduïen el seu valor això podria comportar que els préstecs concedits per les entitats bancàries no fossin suficients per a finançar una obra residencial nova, ja que el sòl només tindria valor segons el que era fins en aquell moment i no del que seria després de la seva urbanització. Si els finançadors només valoraven el sòl sense les expectatives urbanístiques, els constructors disposarien de menys finançament, ja que el valor del sòl sense perspectives urbanístiques era, en general, baix.

ESR

Més informació

www.mviv.es

MAGATZEM TEMPORAL DE RESIDUS NUCLEARS A LES TERRES DE L'EBRE 80



El 28 de febrer s'acaba el termini obert per la comissió interministerial per a demanar informació per a la instal·lació del magatzem temporal centralitzat (MTC). Els membres de l'Associació de Municipis en Àrees Nuclears es comprometen a proposar un candidat a l'emplaçament si es mantenen les retribucions econòmiques que reben per acollir residus radioactius. Tanmateix, davant la proximitat de les eleccions, s'apaga l'obertura del període de presentació de candidatures. Per la seva banda, la Coordinadora Anticementiri Nuclear a Catalunya continua rebent adhesions i emprèn contactes amb els partits polítics catalans perquè el Parlament es pronunciï en contra de l'MTC.

Antecedents | 2005:34; 2006:87

L'any 2005, les piscines d'emmagatzematge de les centrals nuclears espanyoles eren gairebé a punt de saturació i, a més, restaven pocs anys perquè els residus nuclears de la CENTRAL NUCLEAR DE VANDELLÒS 1 [40] emmagatzemats a França ens fossin tornats.¹ Davant d'aquesta situació, la construcció d'un magatzem temporal centralitzat (MTC) que continués tots els residus nuclears d'alta activitat de l'Estat va esdevenir una necessitat urgent. Per això l'any 2006 es va crear una comissió interministerial que tenia l'objectiu de trobar un emplaçament adequat per a l'MTC i que, a final de juny, va obrir un període d'informació per als municipis que volguessin optar a donar acollida al magatzem. L'Empresa Nacional de Residus Radioactius (ENRESA), promotora de la instal·lació, va anunciar que preveia una inversió total de 700 MEUR i la creació cent deu llocs de treball quan el magatzem entrés en funcionament.

A Catalunya, nombrosos ajuntaments de les comarques del Camp de Tarragona i de les Terres de l'Ebre van aprovar mocions en contra de l'MTC i diversos grups ecologistes van constituir la Coordinadora Anticementiri Nuclear a Catalunya

(CANC) per a vehicular la seva oposició al projecte.

Sense data ni candidats

El 28 de febrer de 2007 es va acabar el termini que la comissió interministerial havia obert l'any 2006 perquè els municipis interessats sol·licitessin informació sobre el projecte de l'MTC. A partir d'aleshores, s'havia d'obrir un període en què els municipis podrien presentar oficialment la seva candidatura per a donar cabuda a l'MTC. Davant la falta de candidats, però, l'obertura d'aquest període finalment es va ajornar fins després de les eleccions municipals del 27 de maig.

Durant el mes de març, es va conèixer una proposta de l'Associació de Municipis en Àrees Nuclears (AMAC) per a desencallar la situació. L'AMAC es comprometia a proposar un candidat entre els seus membres si els 64 municipis que l'integraven mantenien els beneficis econòmics. Fins aleshores aquests municipis rebien 12 MEUR anuals com a compensació per guardar el combustible gastat a les seves centrals. L'AMAC volia mantenir aquests ingressos als seus municipis encara que el combustible ja ni fos. A més, l'Associació demanava l'execució

dels 16 MEUR d'inversions pendents dels plans d'emergència nuclear i amenaçava a no participar en la selecció de candidats si la comissió interministerial no atenia les seves condicions.

Un cop passades les eleccions municipals, el període de presentació de candidatures continuava tancat. L'arribada de l'estiu, primer, i, més tard, la proximitat de les eleccions espanyoles de 2008 van fer que, durant la resta de l'any 2007, ni l'AMAC ni el Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç (MITC) es tornessin a pronunciar més sobre la qüestió de l'MTC.

La CANC cerca el suport dels partits polítics catalans

Durant el 2007, la CANC va arribar als 55 municipis adherits, 38 dels quals eren del Camp de Tarragona i la resta de les Terres de l'Ebre. En total, els territoris adherits sumaven 408.960 habitants, el 58% de la població de la província de Tarragona.

Durant la primera meitat de l'any, la CANC va mirar d'aconseguir el suport explícit de les forces polítiques per tal que el Parlament es pronunciés oficialment en contra de la instal·lació del MTC a Catalunya. A final de gener, representants de la Coordinadora es van reunir amb el delegat del Govern a les Terres de l'Ebre, Lluís Salvadó, el qual es va comprometre a concretar una reunió de la CANC amb el president del Parlament, Ernest Benach, així com amb els diferents grups parlamentaris. Complementàriament, a mitjan març, la CANC va enviar una carta i un dossier a la comissió interministerial i al comitè assessor tècnic del MITC per tal de reiterar i justificar la seva oposició al projecte.

En aquestes mateixes dates, la CANC mateixa i alguns mitjans de comunicació locals apuntaven que ja s'havia descartat Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant per la forta oposició que suscitava i que, en canvi, Ascó se situava com la millor opció,



Imatge del futur polígon de Camposines on es rumorejava podia instal·lar-se el magatzem. Foto: Àlex Tarroja



pel major suport de l'empresariat local i la menor oposició que havien mostrat tant l'Ajuntament mateix com el conjunt dels veïns. De fet, a les Terres de l'Ebre, només quatre de les dotze poblacions integrants de l'AMAC havien aprovat mocions en contra d'acollir el magatzem i Ascó, a diferència de Vandellòs, no havia aprovat cap moció contrària a l'MTC.

El 21 de març, la CANC es reunia amb Benach per demanar-li que impulsés una proposició no de llei contrària a la ubicació del futur magatzem de residus nuclears a Catalunya. La coordinadora també volia que Benach fes d'intermediari entre l'entitat i

els partits polítics. Tanmateix, només Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) va anunciar a principi d'abril la seva voluntat de dur al Parlament una moció per rebutjar oficialment la instal·lació, però aquesta intenció no es va arribar a concretar, de manera que, en cloure's l'any, el Parlament continuava sense pronunciar-se oficialment en relació amb el MTC.

Malgrat la poca implicació dels partits, la Coordinadora va continuar amb els actes de protesta, sobretot a les Terres de l'Ebre. Durant el mes de gener es van dur a terme diferents concentracions per a protestar contra les sessions informatives organitza-

des per l'AMAC. Així mateix a principi de maig es va realitzar una manifestació a Corbera d'Ebre, ja que en el seu terme municipal –concretament al polígon de Camposines– es rumorejava que s'hi podria instal·lar el magatzem.

MSM-X3EA

Més informació

www.cementirinuclearno.tk
www.emplazamientoatc.es

1 A partir del 31 de desembre de 2010 havien de començar a retornar els prop de 700 m3 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 això no fos possible, l'Estat hauria d'assumir el pagament a França d'una penalització diària de 50.000 €.

2 Tal com ja ho havien fet altres comunitats autònomes com Galícia,



La llarga controvèrsia per la ubicació de la nova mesquita de Lleida es resol finalment. Perquè això hagi estat possible han hagut de passar tres anys de negociació ben llargs i uns mesos finals d'intensa polèmica. Finalment, però, s'arriba a un acord consensuat per a construir la nova mesquita entre el polígon el Segre i Entrevies, tot respectant l'Ordenança reguladora dels establiments de concurrència pública de Lleida.

Antecedents | 2005:96; 2006:90

L'augment de la immigració d'origen magrebí a la ciutat de Lleida, que el 2004 representava el 40% del total, i amb més força, la duplicació aquests últims dos anys del nombre d'immigrants, ha fet replantejar la necessària convivència amb aquests col·lectius.

Pel que fa a la comunitat musulmana, la problemàtica generada per la necessitat de trobar una nova ubicació a la mesquita del carrer del Nord ha centrat un debat intens i, de vegades crispat, entre dues comunitats obligades a entendre's i cooperar. El fet que aquesta mesquita, oberta al culte a principi del 2004, ja es quedés petita a final del mateix any, a causa de l'acceleració del procés migratori musulmà, va iniciar el plantejament d'una nova ubicació i un procés que fins al 2007 no s'ha acabat de resoldre definitivament.

Es reprèn el debat

Tot i aquestes perspectives, des de la finalització del Ramadà, el mes d'octubre de 2005, no s'havia tornat a insistir sobre la possible nova ubicació del servei i semblava que el procés restava encallat a la regidoria d'Urbanisme.

La veu d'alarma per aquest fet es va donar a final del mes de maig de 2007, enmig del procés electoral municipal, per part de l'associació Magrebeida i l'Associació Islàmica de Lleida i Província. Aquestes dues organitzacions musulmanes, en preveure la nova ubicació fora del centre de la ciutat, van exigir a l'Ajuntament el dret que, segons creien i defensaven ells, tenien d'ubicar les mesquites de la seva comunitat "en qualsevol lloc de la ciutat, sense excepció", i no "als afores, com si es tractés d'un escorxador", i advertien, a més, que en cas contrari es posaria en perill la convivència multicultural i sortirien al carrer a manifestar-se. L'imam de la mesquita del carrer del Nord, Abdelwahab Houzi, però, es desvinculava d'aquest comunicat. Àngel Ros, alcaldable pel Partit dels Socialistes de Catalunya, (PSC), titllava les amenaces com un intent d'irrompre en un període electoral. El candidat d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), Xavier Sàez, va reclamar no buscar la confrontació, mentre que Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) demanava serenitat, tant als partits com a les associacions de musulmans. Per la seva banda, des de Convergència i Unió (CiU), Isidre Gavin

qualificava el comunicat d'"inadmissible" i el Partit Popular (PP) demanava no caure "en el xantatge" d'aquestes entitats.

El mes de setembre, l'imam Abdelwahab Houzi va confirmar que havia visitat un magatzem del carrer Bellavista del barri de la Bordeta per instal·lar-hi la nova mesquita, tot afirmant que "és gran i del nostre gust". L'alcalde de Lleida, Àngel Ros, va assegurar que el local no reunia les condicions de l'Ordenança reguladora dels establiments de concurrència pública perquè estava ubicat en un carrer on la vorera peatonal és inferior a 3 m (art. 49b), tenia una façana inferior a 4 m d'amplada (art. 49e) i un interior amb una alçada mínima inferior a 3,2 metres (art. 50b), i tampoc no responia a l'aïllament acústic mínim contra el soroll aeri, de 55 dB (art. 51). Arran d'aquestes afirmacions, Abdelwahab Houzi, es va referir a la possible ubicació de la mesquita al barri de la Bordeta dient que "tan sols havíem contactat amb el propietari però no havíem arribat a un acord ni fet cap petició escrita a l'Ajuntament".

Arriba l'acord definitiu

A principi de desembre, finalment, l'alcalde de Lleida, Àngel Ros, i el president de la Comunitat Islàmica de Cooperació i d'Unió de Lleida i Comarca del Segrià (CICU), l'imam Abdelwahab Houzi, van arribar a un acord per situar la nova mesquita en una parcel·la de propietat municipal del carrer Josep Baró i Travé, entre els polígons industrials el Segre i Entrevies, darrera la fàbrica de pinsos Agropequària de Guissona.

El solar, de 1.868 m², se cedirà en règim de concessió administrativa per un termini de cinquanta anys a canvi d'un cànon de 8.000 €, i s'hi podrà construir un edifici de dues plantes d'aproximadament 1.095 m² cadascuna per acollir un miler de fidels, més un soterrani per a aparcament de les mateixes dimensions, i també disposar d'un minaret amb una alçada



La mesquita de Lleida es localitzarà al polígon del Segre. Foto: Àlex Tarroja





Solar on es construirà la Mesquita. Foto: Àlex Tarroja

màxima de 18 m. Serà un local aïllat però a la vegada proper al nucli urbà de Lleida, amb el qual s'enllaçarà a través d'una línia d'autobusos urbans, i respectuós amb l'Ordenança dels edificis de concurrència pública, segons es recull en l'acord signat.

El paer en cap, Àngel Ros, qualificava el conveni com a "important des del punt de vista de la convivència i la integració", i afegia que la nova ubicació és "una solució de futur". A partir d'aquell moment, l'Ajuntament de Lleida havia d'iniciar els tràmits

administratius i urbanístics per a requalificar el solar com a equipament comunitari, a la vegada que la CICU sol·licitava a la Paeria la concessió administrativa de la parcel·la, preveia fer el projecte d'edificació i encarregar-se també de les obres, que podrien estar llestes en dos anys, tot comproment-se a deixar l'espai de la mesquita actual del carrer del Nord, segons consta en el mateix acord firmat per les dues parts.

Abdelwahab Houzi va destacar que "és un pas endavant i important per a la nostra comunitat, i estem satisfets de la zona, propera al centre, sense trànsit i amb un accés garantit per una línia d'autobusos". D'aquesta manera, i a la fi, aquest temple passarà a engrandir el nombre de mesquites musulmanes disponibles a Catalunya que aquest any és de 169, 30 més que el 2004.

ABV

Més informació

www.paeria.es



Durant el 2007 els treballs de la línia 9 continuen avançant. En el tram central entre Lesseps i la Zona Universitària es fan noves prospeccions geològiques per tal de determinar el traçat més fiable i segur. Cap a final d'any s'encarreguen dues noves tuneladores per a avançar en més fronts d'execució. El calendari de fi d'obres és l'any 2010 per als trams Can Zam-Sagrera i Badalona-Sagrera i a partir del 2012 per a la resta de trams. D'altra banda, el metro ofereix un servei ininterromput la matinada dels dissabtes i es reprenen les obres d'ampliació de la línia 5 que el 2005 provocaven l'esfondrament d'un túnel al barri del Carmel de Barcelona.

Antecedents | 2003:80; 2004:107; 2005:97; 2006:91

La línia 9, amb 46,6 km i 51 estacions, uniria Badalona i Santa Coloma de Gramenet amb l'Hospitalet, el Prat de Llobregat i l'AEROPORT DE BARCELONA (EL PRAT), [5] passant pels barris del nord de Barcelona. Havia de servir per a descongestionar els trams centrals sobrecarregats de la xarxa de metro i per a solucionar el déficit de transport de molts barris de Barcelona i l'àrea metropolitana.

Estava formada per un tronc central (Tram III) que en els extrems es dividia en dos ramals. A l'oest, un ramal es dirigia a la Zona Franca i al port de Barcelona (Tram I) i l'altre, a l'aeroport del Prat (Tram II) passant per l'Hospitalet de Llobregat i el Prat de Llobregat. A la zona est (Tram IV), un ramal anava al barri de Can Zam de Santa Coloma de Gramenet, i l'altre al del Gorg de Badalona.

A final del 2006 es concretava el traçat de la línia al seu pas pel Prat de Llobregat i sortia a informació pública el tram que passava per les instal·lacions aeroportuàries. Les tres tuneladores estaven treballant: al ramal de l'aeroport, a Santa Coloma de Gramenet i a Sant Andreu.



Obres de l'intercanviador de la Torrasa Foto: Àlex Tarroja

L'estat de les obres

A començament d'any, tan sols una de les tres tuneladores de la línia 9 estava treballant. Era la que executava el petit ramal d'enllaç entre la línia 9 i la línia 4 per Via Trajana. La tuneladora que treballava a Sant Andreu, que havia reprès l'activitat el

mes d'octubre de l'any anterior, s'aturava de nou fins a final d'estiu, a l'espera de la resolució dels informes sobre la consolidació del subsòl sota tres edificis del carrer Josep Soldevila.

La tercera tuneladora, preparada per a treballar sota el nivell freàtic i en sòls inestables, treballava en el tram del Prat de Llobregat. Aquesta era traslladada des del recinte de Fira II al polígon Mas Blau i el mes de febrer se n'iniciava el muntatge. Passat l'estiu s'iniciaven els treballs de perforació dels 6,2 km de túnel des del Mas Blau fins al riu Llobregat. La línia, al seu pas pel Prat de Llobregat, tindria sis estacions, dues de les quals ja estaven en construcció. El traçat evitava passar pel centre de la ciutat i per sota de cap edifici, per bé que la Generalitat preparava un pla de revisió prèvia de les finques pròximes al recorregut.

A final de setembre Joaquim Nadal, conseller de Política Territorial i Obres Públiques (Partit dels Socialistes de Catalunya PSC), anunciava que els trams de la línia 9 del metro que uniria Santa Co-



Obres de l'intercanviador de la Sagrera Foto: Àlex Tarroja





loma de Gramenet i Badalona amb l'estació de Sagrera-Meridiana estarien en funcionament el 2010. Aquella setmana la tuneladora que feia el recorregut des de Badalona havia arribat al pou on s'ajuntava amb el tram de Santa Coloma i totes dues avançaven fins a l'estació de Sagrera, on s'hi esperava arribar entre març i juny de l'any següent. D'aquesta manera s'afrontava la construcció dels darrers quilòmetres de túnel que quedaven per completar aquell primer tram de la línia. Paral·lelament, en els quilòmetres de túnel ja perforat del Tram IV s'estava executant la llosa intermèdia que separava el túnel per on passarien els combois en sentits oposats. Continuaven també els treballs de construcció de diverses estacions d'aquest tram.

Joaquim Nadal explicava també que la Generalitat adquiriria dues tuneladores noves (per un cost de 31 i 50 MEUR) per avançar en dues fases més de la línia 9, una pel tram Mas Blau-aeroport, i l'altra des del pou de Bifurcació fins a la Zona Universitària.

Estava previst que la nova tuneladora d'uns 9,4 m de diàmetre que faria els treballs de perforació entre Mas Blau i l'aeroport iniciés els treballs cap a l'aeroport la primavera següent. En el tram Zona Franca-Zona Universitària s'estava executant el ramal a cel obert i en viaducte al llarg del carrer A de la Zona Franca, a més de les estacions de Zona Franca a Gornal. La tuneladora, que seria treta quan hagués passat l'intercanviador de Sagrera-Meridiana,

es portaria al pou de la Zona Franca per a executar el túnel des d'aquest punt fins a l'estació de Provençana i el pou de Bifurcació. La previsió era que comencessin els treballs a final de l'any següent. El tram, des d'aquest punt i fins a la Zona Universitària, el faria l'altra tuneladora nova, d'uns 12 m de diàmetre. Aquesta iniciaria els treballs des del pou d'atac de Bifurcació fins a Zona Universitària el quart trimestre de l'any següent.

Traçat incert entre Lesseps i Zona Universitària

A mitjan any, el traçat central de la línia 9 entre Lesseps i Zona Universitària encara

no estava definit. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) continuava fent prospeccions geològiques al llarg d'aquest tram per a determinar si hi havia un traçat tècnicament més fiable i segur que el vigent fins aleshores. Altrament, sí que es podia assegurar que el traçat del mateix tram central entre Sagrera Meridiana i Lesseps seria pràcticament el mateix que el plantejat anteriorment.

Segons Jordi Jubany, responsable d'obres subterrànies del DPTOP, el possible canvi de traçat no tenia res a veure amb la seguretat dels edificis propers, ja que en aques-



Obres de l'intercanviador de la Sagrera Foto: Àlex Tarroja

ta zona el túnel aniria a més de 60 m de profunditat. Indicava també que les estacions d'aquest tram, moltes de les quals ja tenien els pous d'accés construïts, no canviarien d'ubicació.

El mes de setembre els sondejos geològics ja estaven pràcticament acabats. A partir d'aleshores l'enginyeria adjudicatària del projecte en redactaria l'estudi definitiu, que estaria enllestit a final d'any.

Les previsions al final de l'any eren de finalitzar el 2010 els trams Can Zam-Sagrera i Badalona-Sagrera i a partir del 2012 la resta.

Metro de Barcelona. Altres línies

A partir del mes d'abril, la xarxa de metro de Barcelona i les línies urbanes de Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) oferien un servei ininterromput de metro la matinada dels dissabtes. Segons Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), aquesta mesura afavoriria unes 230.000 persones l'any.

En relació amb les obres de prolongació de la línia 5 del metro que havien causat L'ESFONDAMENT DEL CARMEL [2005:99], a començament de març es reprenien els treballs, més de dos anys després de l'esfondrament del túnel de maniobres que havia deixat sense casa més de mil veïns del barri. La nova localització per al túnel de maniobres seria els voltants de les cotxeres d'autobusos de Sant Genís, a la Vall



Cartell de promoció de la línia 9 Foto: Àlex Tarroja

d'Hebron. Segons el DPTOP el projecte es reprenia reforçat i millorat. S'havia substituït el mètode austriac de perforació del túnel pel d'avançament i enderroc, amb un sistema de reforç sistemàtic. S'havia fet de nou el pressupost de l'obra que ascendia a 111,6 MEUR. També s'havien realitzat nous estudis geològics. Les empreses constructores adjudicatàries eren una agrupació formada per Acciona Infraestructuras, Corsán-Corviam Construcción i Proinosa Promoción e Ingeniería de Obras. Amb un termini d'obra de dos anys i mig es prolongaria la línia 5 uns 2,5 km entre Horta i la Vall d'Hebron, i s'hi executarien tres estacions, una de les quals amb correspondència amb la línia 3.

A mitjan mes de març, finalitzaven les obres del transbordament entre les línies 1 i 5 de metro de l'estació de la Sagrera, que havien començat l'agost del 2004. Aquest nou passadís subterrani connectava els vestíbuls de les dues estacions i facilitaria els enllaços amb la futura línia 9 i l'extensió de la línia 4.

ABR

Més informació

www.gencat.cat/ptop

83 MILLORA URBANA DE COLLBLANC I LA TORRASSA (L'HOSPITALET DE LLOBREGAT)



Durant el 2007, el Pla integral de la Torrassa i Collblanc, que es desenvolupa en el marc del Programa de Barris, continua a bon ritme: s'han finalitzat trenta-vuit projectes, quaranta-un s'estan desenvolupant i cinc resten pendents. L'acció central durant l'any és la finalització de les obres de remodelació del Parc de la Marquesa. Juntament amb el PERI de Creu Roja-Vallparda, aquestes obres han obert nous espais als barris.



Els barris de Collblanc i de la Torrassa estan situats a la zona nord de la ciutat de l'Hospitalet de Llobregat, tot just tocant el districte barceloní de les Corts i el barri de Sants. La superfície conjunta és de 0,92 km² i actualment hi viuen 50.072 habitants. Històricament, aquests dos barris han estat receptors de població en tres processos migratoris molt definits en el temps que donaven resposta a la demanda de mà d'obra. El primer va ser als anys vint per cobrir la demanda de mà d'obra per a les obres de l'Exposició Universal de Barcelona i el metro i el segon va esdevenir durant el creixement econòmic dels anys seixanta i setanta. Finalment, el tercer ha tingut lloc a principi d'aquest segle i, a diferència de les anteriors migracions, ha estat de fora de l'Estat espanyol.

Actualment, la morfologia d'aquests dos barris és molt variada, ja que hi conviuen persones autòctones i vingudes dels diferents processos migratoris. D'aquesta manera, hi ha un 33% de població que no té la nacionalitat espanyola. A més, l'envelliment de la població és evident, ja que un 20% de la població té seixanta-cinc anys



Nous habitatges al parc de la Marquesa Foto: Àlex Tarroja

o més. Aquesta situació és problemàtica si tenim en compte que el 70% dels edificis no té ascensor i que el 13% de les llars unipersonals són habitades per gent gran.

Presa de consciència dels problemes dels barris

L'envelliment de la població, el deteriorament del teixit urbà a més de la insufi-

ciència de sòl per a parcs o jardins o la manca d'aparcament van posar en alerta les entitats dels barris, les quals, reunides en la Coordinadora d'Entitats de Collblanc-Torrassa, van elaborar a final dels noranta un document on es proposaven diverses actuacions de millora per a evitar la degradació dels dos barris. La voluntat d'intervenir va ser compartida amb l'Ajuntament de l'Hospitalet que considerava que s'havia d'anar més enllà de les actuacions sectorials. Durant l'any 2000 es va elaborar una diagnosi detallada de la situació dels dos barris i es van consensuar diferents actuacions amb el teixit associatiu dels barris. El gener de 2002 es va aprovar al ple municipal el Pla integral de Torrassa-Collblanc (PITC).

L'impuls fonamental per a portar a terme el PITC va tenir lloc amb la Llei de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen atenció especial. El setembre de 2004, a la primera convocatòria d'ajudes per a la millora de barris del PROGRAMA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL [2004:103] va ser seleccionat el PITC. D'aquesta manera, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), durant els quatre anys següents, es comprometia a aportar el 50%



Obertura dels carrers Creu Roja i Vallparda Foto: Àlex Tarroja

del pressupost aprovat per a desenvolupar el pla integral (18,7 MEUR). La resta del cost seria responsabilitat de l'administració local.

El Pla integral de Torrassa-Collblanc arrenca

A principi de 2005 es va posar en funcionament l'oficina del PITC per tal d'informar el veïnat sobre el Pla. Al juliol es va signar el conveni de desenvolupament del PITC entre l'Ajuntament de l'Hospitalet i el DPTOP en el qual s'establí la creació d'una comissió d'avaluació i seguiment integrada per membres del consistori, entitats veïnals i ciutadanes i agents socials.

El PITC preveia tres àmbits d'actuació. El primer feia referència a la remodelació urbanística i la creació de noves infraestructures i serveis, el segon a la millora del parc d'habitatges dels barris i el tercer aglutinava els projectes socials. Entre les actuacions a fer hi havia diferents plans especials de reforma interior (PERI), com ara el del sector de la Creu Roja-Vallparda, el del passatge Colom o el de la plaça Pirineus. A més a més, es fixava l'objectiu d'ampliar les zones verdes, especialment mitjançant la urbanització del Parc de la Marquesa i del sector Vidrieres Llobregat, ubicat al carrer Mas. Estava previst que fos la Societat Privada Municipal 2010 qui s'encarregués de totes aquestes operacions urbanístiques.

La millora de l'enllumenat públic, l'adequació dels guais per a vianants, la creació d'una xarxa de comunicació i accés a les noves tecnologies de la informació o la remodelació integral de diferents carrers eren també actuacions previstes al PITC. Per a millorar l'estat dels habitatges s'incorporaven al pla un programa d'ajuts a fons perdut que permetrien la instal·lació d'ascen-



Un detall del carrer Vallparda Foto: Àlex Tarroja

sors i la rehabilitació de façanes i edificis. A més, es preveia construir 277 habitatges públics.

El vessant social del PITC

Respecte a l'àmbit social del PITC, cal destacar, d'una banda, els projectes elaborats en el marc de la igualtat de gènere, desenvolupats pel Programa municipal per a la dona de l'Hospitalet, amb l'objectiu de fomentar la participació de les dones i, de l'altra, els projectes adreçats al jovent, la majoria dels quals gestionats i dirigits per entitats o fundacions. A final de 2005 es va iniciar el projecte Cicerone que consistia a elaborar, juntament amb la comunitat educativa, una actuació d'acollida a joves nousvinguts.

Durant el 2006 es van dur a terme tallers per a dones i el programa CoHa per a fomentar la possibilitat de compartir pis amb dones grans que viuen soles. A més a més, al juliol es va fer públic un estudi de mobi-

litat que recollia fórmules per a organitzar la mobilitat en funció de les necessitats de les dones. L'adequació de la mobilitat urbana a les necessitats de la ciutadania era una idea que també va ser adoptada pel projecte Camí Escolar Segur que pretenia millorar les rutes que feien els infants dels barris per anar als centres escolars.

A principi de 2007, estava enllestida la primera fase d'aquest projecte i s'havia millorat l'enllumenat d'algunes zones de jocs per a infants. Al gener 65 persones participaven en el projecte Xarxa dirigit a joves amb dificultats d'inserció social, que consistia a fer-los partícips de les activitats del teixit associatiu de Collblanc i la Torrassa. Un altre projecte destinat a nens amb perill d'exclusió social era el Projecte Clau que consistia a organitzar activitats extraescolars. L'octubre de 2007 hi havia quaranta famílies que es beneficiaven d'aquestes ajudes. Aquests i altres projectes de cohesió social disposaven del recolzament econòmic de l'Obra Social de la Fundació "la Caixa" que va signar un conveni de col·laboració amb l'Ajuntament de l'Hospitalet a mitjan anys 2006 per a destinar 540.000 euros al PITC durant els tres anys següents.

El PITC avança

Al març va tenir lloc la reunió de la Comissió del Consell de Pla, òrgan consultiu on participen membres del consistori i entitats veïnals i socials. La Coordinadora d'Entitats va senyalar la seva satisfacció pel que feia a l'execució del PITC, però va manifestar la seva preocupació pel problema de l'habitatge i va apuntar la necessitat de desenvolupar els serveis per als joves. A més a més, es va informar que en quinze dies s'iniciarien els enderroc de les edificacions que envolten la Casa dels Cargols i es començaria la rehabilitació d'aquest edifici



Parc de la Marquesa Foto: Àlex Tarroja



Jardins de la Sènia, de nova construcció Foto: Àlex Tarroja

modernista. El mateix mes es va fer l'acte de celebració de la col·locació de la primera pedra del Centre per a la Gent Gran del barri de la Torrassa.

A mitjan any van finalitzar les obres d'ampliació i remodelació del Parc de la Marquesa i de l'aparcament soterrat de 263 places. Amb aquesta obra i el PERI del sector la Creu Roja-Vallparda es pretenia esponjar la zona i crear nous espais oberts. També durant aquests mesos va finalitzar l'obra de remodelació dels Jardins de la Sènia, que va suposar el real·lotjament de cent vuitanta famílies. L'enderrocament dels habitatges que envoltaven els Jardins de la Sènia van facilitar la creació d'un eix verd que connecta amb el Parc de la Marquesa.

D'altra banda, a mitjan any es van ocupar els pisos de protecció oficial ubicats a la confluència dels carrers Occident i de Farnés. Entre l'agost i el setembre es van posar en funcionament les escales automàtiques previstes als carrers Graner, París i Martorell, que van tenir un cost de 1.800.000 euros. També en aquestes mesos ja s'havien adaptat 202 cruïlles entre els dos barris per a discapacitats, amb un cost de 225.000 €.

A l'octubre es va posar la primera pedra de l'edifici on es té previst construir una escola bressol i un casal de gent gran, el qual s'ubicarà al darrere de l'Escola Ramon i Cajal. El pressupost de l'obra és de 6.800 € i es calculava que en vint mesos estaria enllestida.

Al novembre va tenir lloc una altra reunió del Consell del Pla i es va fer públic que del total de projectes n'hi havia 38 d'executats, 41 en procés o en inici d'execució i que, per tant, només cinc estaven pendents. Es tenia previsió que per a principi d'any les obres del sector Vidrieres finalitzarien. Aquestes es basaven en la urbanització i ampliació de la zona verda situada a l'interior de l'illa, que arribaria a tenir aproximadament uns 3.200 m² entre els carrers Mas, Joventut i del Llobregat. A més a més, les obres dels carrers de Rafael Campalans, Santiago Apòstol i Mare de Déu dels Desamparats havien finalitzat, així com els vint habitatges destinats al real·lotjament de famílies afectades per algunes de les actuacions urbanístiques desenvolupades i els trenta habitatges de protecció oficial que es té previst distribuir l'any vinent.

Finalment es preveu, per al 2008, acabar el PITA i poder analitzar així les repercussions socials i urbanístiques que aquest ha suposat per a Collblanc i la Torrassa. De moment, aquests dos barris s'han tornat atractius per a la iniciativa privada, cosa que suposa indirectament més inversions de millora en les edificacions dels dos barris.

RCN

Més informació

www.l-h.cat
www.lh2010.cat

MILLORA URBANA DE LA BARCELONETA (BARCELONA) 84



L'Ajuntament de Barcelona posa en marxa, a començament del 2007, la modificació puntual del Pla general metropolità (PGM) per a remodelar i transformar el barri de la Barceloneta. Aquest pla, altrament conegut amb el nom de "pla dels ascensors", s'emmarca dins d'una política de transformació i millora del barri, però, tot i aquest objectiu primer, genera, al llarg de l'any sencer, una important mobilització per part dels veïns del barri contraris a les directrius proposades.

La Barceloneta és un barri de la ciutat de Barcelona construït en el segle XVIII per a substituir els habitatges que es van enderrocar amb la voluntat de donar pas a la Ciutadella. Actualment està habitat per més de 22.000 persones (22.322 en el cens de l'any 2000). Projectat per l'enginyer Verboom, fou concebut originàriament com un barri basat en les idees de l'higienisme, segons les quals els habitatges es disposaven de manera que tinguessin ventilació encreuada i que totes dues cares estiguessin assolellades. Malgrat tot, al llarg del procés de densificació de la ciutat, els pisos d'origen, les dimensions originals dels quals eren de més de 120 m², primer es van dividir en dos i més endavant en allò que avui dia es coneix com "pisos habitatge", que actualment representen la majoria dels habitatges d'aquest barri.

Ha estat aquest procés de subdivisió de la propietat allò que ha generat les condicions actuals tan precàries d'habitabilitat que l'Ajuntament va considerar que calia revertir o millorar d'una manera o altra. Són intencions que fa temps que el consistori estudia, cercant-ne la fórmula òptima, i que a la fi es van traduir en la tramitació de la modificació puntual del Pla general metropolità (PGM) per a regular l'edificació tradicional del barri de la Barceloneta de Barcelona,

presentada a la darrereria de l'any 2006, i que constituïa el marc normatiu per a desenvolupar el Pla de millora urbana a través del qual es concretaven les actuacions de rehabilitació, entre les quals hi havia el conegut "pla dels ascensors" i altres operacions com ara la transformació de la plaça del mercat, el mercat mateix o l'enderrocament d'una sèrie d'edificis que l'Ajuntament considerava que es podien substituir, entre els quals destaca un centre social ocupat que es coneix amb el nom de Miles de Vivienda, que possibilitaria la construcció de diversos equipaments.

El començament del procés

La proposta del consistori municipal per a millorar les condicions d'habitabilitat al barri de la Barceloneta es va posar en marxa el dia 30 de novembre de 2006 quan es va aprovar la modificació puntual del PGM. Aquesta acció era necessària per poder començar a discutir una intervenció al barri per mitjà d'un pla de millora urbana. Aquesta instància va rebre el consens de totes les forces polítiques del districte de Ciutat Vella de Barcelona.

El plantejament de l'Ajuntament per a millorar la qualitat ambiental i la qualitat dels habitatges del barri (constituïts per

gairebé 5.500 pisos, la majoria dels quals no superen els 34 m²) incloïa la col·locació d'ascensors als edificis, la qual cosa va plantejar d'entrada tres situacions a les quals els veïns es van oposar des del primer moment.

En primer lloc, la superfície dels pisos impossibilita posar ascensor als blocs sense intervenir-hi d'una manera dràstica. Les dimensions tan mínimes dels habitatges no permeten posar ascensor a les finques sense eliminar prèviament un pis per planta, la qual cosa significa que un dels veïns es veuria forçat a abandonar la comunitat per sempre més.

En segon lloc, la col·locació dels ascensors obligaria les comunitats de veïns, que fins en aquell moment havien funcionat independentment, a unir-se.

Finalment, i en tercer lloc, el pla plantejava que la decisió de col·locar ascensors havia de procedir directament del veïnat, per la qual cosa ells eren els qui havien de cursar-ne la petició a l'Ajuntament, el qual els proporcionaria avantatges econòmics i de gestió per a fer les obres sempre que prèviament hagués tingut lloc una votació interna de cada comunitat (o bloc d'habitatges) que hauria de decidir per majoria simple. Aquesta situació en principi és conflictiva perquè la majoria dels habitants del barri són llogaters que no estan habilitats per a prendre aquesta mena de decisions. Per tant, les decisions dependrien estrictament dels interessos dels propietaris dels immobles.

Polèmica i oposició

Un cop es va haver fet l'aprovació inicial de la proposta de modificació del PGM, els principals punts conflictius van provocar una reacció immediata dels veïns de la Barceloneta, que es va reflectir en una sèrie d'accions conjuntes entre les diverses associacions de veïns existents i altres entitats solidaritzades amb els afectats eventuals.



Plaça del Mercat Foto: Àlex Tarroja



La primera reacció va tenir a veure amb la presentació d'al·legacions al pla per part de les associacions de veïns del barri, que reclamaven que se'ls tingués en compte quan se'n fes l'aprovació provisional, que estava prevista per al mes de febrer de 2007.

Aquesta acció va anar acompanyada d'una sèrie de mobilitzacions que van començar el 17 de febrer i que van durar tota una setmana, i que van congregar les agrupacions veïnals i altres entitats com ara Arquitectos sin Fronteras.

L'Ajuntament va tirar endavant el procés tot i les protestes veïnals, i va continuar afegint-hi noves propostes amb les quals poder concretar els passos que calia seguir al llarg del projecte, però sense canviar les característiques de la intervenció. N'hi va haver una adreçada a resoldre la necessitat de real·lotjament dels veïns que havien de ser traslladats com a conseqüència de les reformes.

Finalment, el dia 23 de febrer l'Ajuntament va aprovar provisionalment, al plenari municipal, la modificació del PGM, en la qual s'establí que l'Ajuntament permetrà i subvencionarà la iniciativa privada per a dur-hi a terme les reformes necessàries per a adequar els habitatges del barri, dins del pla de millora urbana del barri. L'Associació de Veïns l'Ostia, per mitjà del fullet informatiu que editen, amb el mateix nom, va acusar l'Ajuntament que el pla i la manera de gestionar-lo que s'havia proposat responien a un objectiu especulatiu, atès que la decisió quedava en mans dels propietaris, quan la majoria d'habitants són llogaters, i aquesta obria les portes a promotors externs a fer negocis immobiliaris per mitjà de la com-

pra de finques senceres, amb la consegüent expulsió d'un important nombre de veïns.

El fulletó també indicava, després d'haver-se fet l'aprovació provisional, una sèrie de propostes alternatives al pla que tenien en compte fer un estudi més detallat dels problemes reals del barri, amb la voluntat d'intentar acostar la transformació del barri a les necessitats reals dels veïns.

Alhora, Carles Martí, regidor del districte de Ciutat Vella, davant les protestes, va prometre als veïns que es crearia una comissió de seguiment que vetllaria per actuar conjuntament amb les agrupacions veïnals del barri. La idea era que la comissió permetés que els veïns poguessin seguir el procés d'evolució del pla, però a més també es proposava estudiar la situació actual del barri en matèria social i urbanística amb la finalitat de sol·licitar a la Generalitat les ajudes corresponents de la LLEI DE BARRIS [2004:103]

Un tema crucial

Les crítiques que van fer els veïns al pla es manifestaven de manera diversa: des de l'objecció directa a la concepció mateixa del pla i a les seves característiques, fins a la gestió que se'n proposava o la manca de previsió sobre els trasllats dels veïns afectats o la manca de consens i de consulta social. Per tot plegat, les associacions veïnals van acusar l'Ajuntament d'haver començat el procés sense tenir la participació ciutadana adequada.

Si bé l'oposició dels veïns a l'execució del pla s'estenia pràcticament al procés complet que plantejava l'Ajuntament, un dels problemes que va generar més dubtes fou

el dels real·lotjaments dels veïns que es veïen obligats a traslladar-se de casa, per sempre o amb caràcter transitori, durant el procés de les obres que havien de permetre col·locar els ascensors a les finques.

En aquest sentit, l'Ajuntament tenia diverses alternatives de relocalització en pisos de propietat pública escampats per diversos sectors de la ciutat. Una de les localitzacions que proposava eren els pisos de protecció oficial que hi ha al costat de l'Estació de França, si bé el nombre de què es disposava era insuficient per la quantitat de veïns que s'havia previst que caldria real·lotjar. Es calculava que, tan bon punt haguessin començat les obres, es faria fora de casa seva un 20% dels veïns, percentatge que coincidia, a més, amb els que no hi podrien tornar mai.

Davant d'aquestes alternatives, els veïns van plantejar, de bon començament, la seva voluntat de ser real·lotjats al barri mateix de la Barceloneta, i per a això van al·legar que hi havia edificis que podien cobrir aquesta finalitat. Van emfasitzar que alguns edificis de titularitat pública o de titularitat dubtosa que estaven en estat d'abandonament es podrien fer servir per a donar un habitatge als veïns afectats per les obres, i que això n'evitaria l'expulsió del barri. Entre aquests edificis, van fer esment de la Cooperativa Siglo XX, de l'antiga associació de veïns, de l'antiga escola d'adults i de l'edifici de la Marina.

L'aprovació provisional del pla va generar una sèrie continuada de manifestacions, en concret cada dia a les sis de la tarda des de l'aprovació mateixa del pla final el 4 de març, convocades per la Plataforma en Defensa de la Barceloneta i per l'Associació de Veïns l'Ostia. De tota manera, davant de la falta de reacció per part de les autoritats, les manifestacions es van allargar tot el mes de març. Els mesos següents, les protestes van ser disperses però continuades.

Enmig d'aquestes protestes, l'Ajuntament, continuant el pla previst per a intervenir al barri, va començar a fer fora els ocupants de l'edifici Miles de Viviendas, amb l'objectiu final de poder enderrocar-lo. Aquest fet va generar una intensificació de les protestes veïnals. L'intent de desallotjament es va repetir dues vegades en quinze dies, envoltat d'importants mesures de seguretat, i finalment l'acció va permetre tirar definitivament l'edifici a terra. Si bé es van començar les obres, aquestes es van haver d'aturar provisionalment arran d'una denúncia de la Confederació General del Treball (CGT), que va acusar l'Ajuntament d'actuar irregularment durant el procés d'enderroc, tant



Graffiti reivindicatiu a la plaça del Mercat Foto: Àlex Tarroja

pel que feia al procés de sol·licitud com a les mesures de seguretat que s'havien adoptat per a executar-lo. Malgrat tot, a la fi la feina es va reemprendre i l'edifici finalment es va acabar d'enderrocar.

Modificació del PGM

L'1 de juny, a la sessió plenària de l'Ajuntament, es va procedir a aprovar definitivament la modificació del PGM, destinada a constituir el marc normatiu sobre el qual s'haurien de regir posteriorment els diferents projectes de millora del barri. D'aquesta manera, el consistori va posar en marxa, d'una manera definitiva, diverses accions, entre les quals destacava la previsió de l'obertura, durant els primers dies de juliol, de l'oficina des de la qual es desenvoluparia el procés de rehabilitació i s'informaria continuadament els veïns del barri. Això havia estat una promesa del Carles Martí, el qual va recordar que el procés estava en fase inicial: tot just s'acabaven d'acordar les mesures del Govern, si bé encara faltava la concreció urbanística del pla.

De tota manera, l'Ajuntament va continuar ininterrompudament les accions que estava posant en pràctica dins del pla d'actuacions per a la millora del barri. D'aquesta manera, al juliol van començar les obres de remodelació de l'espai urbà de les places de la Font i del Poeta Boscà, al costat del mercat, on els veïns reclamaven que s'hi habilités un espai esportiu.

Les eleccions van tenir conseqüències posteriors: l'arribada de la nova regidora del districte de Ciutat Vella, Itziar González Virós, una coneguda especialista en processos de participació ciutadana, que feia pensar en un canvi positiu de les relacions entre veïns i Ajuntament, ateses les ofertes d'acostament que feia la nova funcionària.



Detall d'un carrer de la Barceloneta Foto: Àlex Tarroja

Una de les seves iniciatives va ser la convocatòria, a mitjan setembre, a participar en una sèrie de reunions explicatives sobre com es duria a terme el procés del pla.

Malgrat tot, la reacció veïnal fou adversa: les diferents associacions del barri van presentar un recurs contenciós administratiu davant els tribunals per a frenar el desenvolupament del pla, tot i reconèixer que, certament, s'havien obert nous canals de diàleg. El que invocaven era l'absència de resultats concrets

Després de gairebé un any sencer ple de traves i manifestacions, a mitjan novembre van arribar els acords. Si bé els veïns continuaven tenint dubtes sobre l'aplicació del pla, l'arribada de la nova regidora de districte va comportar un canvi radical en les relacions entre les autoritats i els veïns que es va traduir en un procés de participació ciutadana. El dia 15, en una reunió entre la regidora i diverses

associacions contràries al pla, es va arribar a la decisió de posar en marxa les operacions urbanístiques necessàries per a transformar el barri tradicional de la Barceloneta, entre les quals hi ha "el pla dels ascensors". D'altra banda, la petició d'incloure el pla dins dels requisits i ajuts que ofereix la Llei de barris de la Generalitat permetrà disposar de finançament per a desenvolupar projectes urbanístics, socials i comunitaris.

MDD-RCV

Mes informació

www.bcn.es
www.bdebarna.net
www.gencat.net
www.labarceloneta.org
www.liberinfo.net

85 MILLORA URBANA DE LA BORDETA (BARCELONA)



L'adjudicació de recursos financers, d'acord amb la Llei de barris, per a rehabilitar el nucli antic de la Bordeta i el projecte de transformació del complex de Can Batlló signifiquen una important inversió per a la transformació del barri. Davant d'aquesta situació, els veïns decideixen participar-hi amb la voluntat de poder expressar els seus interessos, especialment amb relació als habitatges de protecció oficial i als equipaments socials que s'hi han de construir. L'agenda del consistori gira entorn de dos temes: la nova localització dels antics tallers del recinte fabril i la creació d'una línia de participació veïnal per a conciliar els projectes de remodelació.



La Bordeta és un barri ubicat al districte de Sants-Montjuïc de la ciutat de Barcelona, d'unes 40 ha d'extensió i que disposa de 16.000 habitants, segons les dades del padró municipal de l'any 2006.



Aquest barri va canviar d'imatge quan als anys seixanta es van substituir la majoria de cases baixes que hi havia per blocs de pisos, amb el consegüent augment de densitat que va accentuar el problema de dèficit comunitari d'equipaments i zones verdes. Des d'aleshores, no s'hi ha fet cap operació d'envergadura que comportés una transformació general i completa del barri.



Durant els darrers anys, el barri ha estat notícia, prou sovint, pel projecte de reforma urbana de l'antiga fàbrica Can Batlló i perquè la Bordeta va rebre un dels ajuts de la quarta convocatòria de la **LLEI DE BARRIS** [177]. Aquests dos projectes significaran la dotació d'una forta inversió econòmica al barri de cara als anys vinents.

Can Batlló

La transformació urbana i el desmantellament de l'antiga fàbrica **CAN BATLLÓ** [2006:179] és un tema de què es parla d'ençà d'uns quants anys. L'any 2006 l'Ajuntament de Barcelona va presentar el projecte de reconversió d'aquest sector en una àrea residencial, en la qual hi haurà una vintena d'equipaments de tipus sanitari, educatiu, esportiu, cultural i social i també una superfície d'espai verd. Es preveu de mantenir i rehabilitar, també, la nau central de la fàbrica i algunes de més petites, a fi de condicionar-les per als equipaments proposats. Durant l'any 2006 es va fer la modificació del Pla general metropolità del 1976 (PGM) amb l'objectiu de requalificar-ne els terrenys. Van començar, aleshores, les consultes veïnals i les converses per a traslladar els terrenys industrials que ocupaven els tallers de Can Batlló.

Es preveia engegar les obres al llarg dels primers mesos del 2007, però, malgrat tot, a mitjan 2007, encara no havien començat, atès que un dels eixos fonamentals que fa

que el projecte es concreti era assolir un acord per a la reubicació dels tallers que hi funcionaven, pràcticament tots en règim de lloguer. Aquest acord, entre la propietària de la fàbrica, la immobiliària Gaudir i els propietaris dels tallers, s'hauria hagut d'haver

signat el desembre del 2006, però la reunió prevista per a fer-ho va acabar amb la retirada dels representants dels industrials.

L'any 2007 va començar, doncs, amb l'acord entre industrials i empresa titular de la



Plaça de cal Muns. Foto: Guillermo Longhini



Una imatge del recinte industrial de Can Batlló. Foto: Guillermo Longhini

propietat paralitzat. Els amos dels tallers van acusar la immobiliària Gaudir de no estar disposada a lliurar per escrit el compromís, que havia assumit verbalment, de mantenir tots els contractes de lloguer fins que es fes efectiu el trasllat. A tot plegat s'afegia el desacord dels industrials amb el nou espai que havien d'ocupar. El Consorci de la Zona Franca tenia pactat un edifici de tres plantes a l'Hospitalet, però els industrials afectats al·legaven que era impossible que alguns tallers poguessin ocupar aquells edificis perquè feien servir maquinària pesant.

Davant d'aquesta situació, l'Ajuntament va decidir d'intervenir-hi. La regidora de Sants-Montjuïc, Imma Moraleda (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), es va reunir i va actuar d'interlocutora entre les parts. Finalment les converses es van encarrilar. Les empreses, 51 en total segons fonts municipals, es van mostrar interessades a traslladar-se, i l'Ajuntament es va comprometre a estudiar individualment els requisits espacials i tècnics que tenia cada una.

El juliol del 2007, el gerent d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona, Ramon Massaguer, declarava que després que els industrials, que encara treballaven a Can Batlló, haguessin signat l'acord de trasllat per a començament del 2008, les obres podrien començar a la darrereria del 2007. Engegarien amb les que depenen de la iniciativa municipal, com és el cas dels equipaments.

La Bordeta i la Llei de barris

En 2007, la concessió de les subvencions de la Llei de barris destinava una important inversió per a dur a terme el projecte de millora de la Bordeta. Així se sumava un total de 14,7 MEUR, dels quals 7,3 correspondrien a

la subvenció de la Generalitat i la resta, a l'Ajuntament de Barcelona. El principal objectiu d'aquesta llei és rehabilitar integralment els barris de les poblacions catalanes que presenten problemes, i del que es tracta és d'evitar-ne el procés de degradació i de millorar-hi la qualitat de vida dels habitants.

L'àmbit d'actuació plantejat es concentrava al barri antic de la Bordeta i incloïa l'espai delimitat per la rambla Badal fins al carrer Moianès i des de la Gran Via de les Corts Catalanes fins a l'eix Creu Coberta, centrat als eixos paral·lels de la carretera de la Bordeta i el conjunt de carrers adjacents.

Els objectius d'aquest projecte es distribuïen en tres àmbits: urbanístic mediambiental, social i econòmic. Amb l'eix prioritari d'intervenció, l'urbanístic, es pretenia millorar la dotació d'equipament i serveis, elevar el nivell d'urbanització dels espais públics i estendre i modernitzar les xarxes infraestructurals. Quan es va presentar el projecte, la regidora del districte, Imma Moraleda, assenyalava la remodelació del carrer Olzinelles, del carrer Constitució i del carrer d'Almeria, a la part baixa; dels carrers Gayarre i Rossen Arús, i de les places Can Muns i Iberia com els punts més destacats de la intervenció prevista.

Quant a l'eix social, es buscava fomentar la diversitat de la població resident. En aquest sentit, es preveia el disseny d'estímul per a assegurar-hi la permanència dels més joves. Segons dades presentades per la regidora Moraleda a la reunió del 7 de novembre, el 19% de la població del barri superava els seixanta-cinc anys, la qual cosa significava que superaven la mitjana de la ciutat. Finalment, l'eix social també se centrava a millorar i augmentar el nivell d'activitat comercial i de serveis del

barri i a potenciar el comerç de proximitat. A més, es preocupava per promoure la memòria històrica de la Bordeta com a factor d'interès.

Dos temes i la participació veïnal

Des del primer moment, els veïns volien estar implicats en les converses i en la presa de decisions de tots dos projectes. Per al projecte de remodelació de Can Batlló, les entitats dels veïns del barri de Sants van presentar una quantitat considerable d'al·legacions. Un dels temes més recurrents va ser el que té a veure amb els habitatges públics. Entre les reclamacions van sol·licitar que el 50% dels habitatges de protecció oficial es destinessin a règim de lloguer i que el 50% dels habitatges de promoció pública (on s'inclouen els de protecció oficial i els de preu taxat) es destinessin als veïns del barri.

Com que l'operació de transformació de Can Batlló, sumada a la construcció de la ciutat judicial, tindrà un gran impacte a la zona, les associacions de veïns reclamaven un estudi adequat de mobilitat generada.

Un altre tema que preocupava els veïns de Sants és la possible confusió de dos projectes d'inversió al barri que s'haurien de desenvolupar paral·lelament. En aquest sentit, el Centre Social de Sants, per mitjà del seu president, Josep Maria Domingo, expressava la seva voluntat que els equipaments i els projectes de la Llei de barris no anessin en detriment dels que s'han de construir a Can Batlló a partir de la reconversió que se n'ha de fer. La resposta de la regidora fou taxativa: va afirmar que cada projecte tindrà els seus propis recursos.

A les reunions que s'han fet per a tractar el tema de la Llei de barris, els veïns, per mitjà de la Comissió de Veïns de la Bordeta i del Centre Social, van reclamar una participació activa tant pel que fa a les decisions per a la inversió dels diners com per als projectes urbanístics dels carrers que s'haurien de remodelar, especialment per part dels veïns que hi viuen més a prop. La proposta fou acceptada per la regidora.

L'any 2007 va acabar amb converses sobre els projectes sobre la remodelació de la Bordeta amb la Llei de Barris i amb l'acord signat amb els tallers de Can Batlló, que acceptaven el trasllat. L'any vinent haurà de ser el temps de les accions que els veïns reclamaven.

MDD-RCV

Més informació

bcnip.blogspot.com
www.bcn.cat
www.grupogaudir.com

86 MILLORA URBANA DE LA CLOTA (BARCELONA)



S'aprova inicialment el 25 de maig del 2007 el Pla de millora urbana de la Clota-conservació (PMU-LCC), el qual preveu conservar l'estructura i morfologia urbana del barri prioritant el fet que les noves actuacions de millora respectin i tractin amb coherència les preexistències i mantenint el caràcter semirural de la Clota.



El barri de la Clota pertany al districte d'Horta-Guinardó (Barcelona) i està situat en l'àmbit natural de la riera de Sant Genís, a Horta. Com el seu nom indica, es troba deprimat topogràficament respecte dels barris que l'envolten: Horta al nord, la Vall d'Hebron a l'est i el Carmel al sud.

El Pla de millora urbana de la Clota-conservació, redactat per l'equip Carracedo-Sotoca Arquitectes, desenvolupava les previsions que la Modificació del pla general metropolità (MPGM) de la Vall d'Hebron del 2005 preveia per al barri de la Clota. Es va aprovar inicialment el 25 de maig del 2007. El PMU de la Clota era fonamentalment un pla de conservació molt singular ateses les característiques urbanes i tipològiques pròpies del barri. La superfície de l'àmbit delimitat pel Pla era de 7,74 ha.

La Clota

Els primers assentaments daten de final del segle XIX, però és a començament dels anys cinquanta que es pot parlar de barri consolidat. Actualment hi ha censats 286 habitatges.

Tot i trobar-se situat a Barcelona, rodejat de barris densos i consolidats, i en una àrea d'alta accessibilitat pròxima a la ronda de Dalt, el barri de la Clota es caracteritza per la baixa densitat del teixit urbà predominant. Hi són majoria les edificacions residencials unifamiliars de planta baixa (PB) i planta baixa més planta pis (PB+1), on els elements vegetals presents en els seus patis i en les seves hortes urbanes tenen un absolut domini sobre el paisatge del barri. A part dels conjunts històrics més homogenis, també podem trobar-hi de forma localitzada tipologies plurifamiliars més denses i de més alçada.

Dins del barri hi són presents edificacions en estat precari de conservació, descontextualitzades respecte dels teixits històrics atesa la seva tipologia, edificabilitat neta, posició o ús. Aquestes peces més degradades no es poden llegir com a pròpies

del barri tipològicament parlant, però sí des del punt de vista social.

El nou traçat del carrer de Lisboa (límit entre la Clota i el Carmel) va ser executat durant els anys noranta i les noves rasants van ser resoltes amb un mur de contenció de formigó de més de 250 m. Va millorar molt la connectivitat i l'accessibilitat del Carmel i d'Horta amb les rondes, però encara va accentuar més la condició de la Clota com a peça desvinculada del seu entorn, aïllada per la falta de continuïtat urbana i per l'augment del salt topogràfic entre els dos barris.

Els objectius del Pla

El Pla preveia permeabilitzar i esponjar la Clota a través de la potenciació de l'estructura d'espais lliures i relligant-la amb el seu entorn en dos sentits. En primer lloc es reforçava l'eix verd Carmel-la Clota. S'hi proposava una nova plaça equipada central en relació amb els horts urbans existents i els espais lliures més propers del Carmel, potenciat per la regulació del passatge de Sant Feliu com a eix paisatgístic central del barri. En segon lloc, es reurbanitzava el camí històric de Sant Genís a Horta, vertebrador i corredor verd entre la Clota i Horta.

En relació amb la singularitat de la Clota el Pla proposava conservar i regular els horts urbans. Per les dimensions i la localització, aquesta peça esdevenia un referent paisatgístic de primer ordre en el barri. La ubicació d'uns horts de gestió pública hauria de permetre mantenir la vinculació a la terra pròpia del barri, qüestió adscrita tant a l'àmbit del medi ambient com al del benestar social.

El carrer Lisboa, vicle físic entre el Carmel i la Clota, es treballava des de la vora, desdibuixant-ne el límit i creant una nova secció i una nova façana permeable construïda cap a la Clota. La densificació i la majoria del nou sostre previst pel Pla es localitzava en l'ordenació d'aquest eix,

millorant la relació entre la Clota i Carmel i servint de filtre entre dos teixits urbans molt diferents.

El carrer Alarcó, eix principal intern del barri, quedava regulat per la normativa que preveia una imatge d'espai carrer que preservava l'atmosfera semirural i oberta del barri, i que mantenien l'escala domèstica com un valor important a conservar. Així mateix, les edificacions en estat precari (la majoria amb usos industrials o de magatzem) situades entre el carrer Alarcó i el mur del carrer Lisboa eren relocalitzades. La millora en el sistema d'equipaments de la Clota i el seu entorn es concentrava preferentment sobre aquest carrer i les seves "portes", i el convertia en el nou eix cívic equipat del barri en què es concentraven els nodes de màxima tensió cívica urbana.

El Pla identificava i regulava els teixits històrics homogenis des de la normativa. Els aspectes més importants en els quals se centrava eren la posició de l'edificació i els seus accessos, la formalització de les tanques entre carrer i patis privats, la permeabilitat del sòl, la posició i tipus de vegetació, els usos i el reblliment dels teixits en les respectives vores i en els punts on es perdien els seus valors tipològics i d'homogeneïtat.

Les edificacions que no podien reunir les condicions mínimes d'habitabilitat eren substituïdes i els veïns, relocalitzats. Es tractava bàsicament de tres tipus d'edificacions: les primeres eren conjunts plurifamiliars de quatre i cinc plantes, en estat de conservació molt precari i, en la majoria de casos (atesa la posició i la entre façanes), sense la possibilitat de rebre els serveis urbans més bàsics. En segon lloc, edificacions abandonades o amb ús de magatzem, i en tercer lloc, coberts de la part central del barri on es duïen a terme activitats industrials.

D'una superfície de 7,74 ha, el sòl públic per a espais lliures, carrers i equipaments

sumava 34.276 m², i es generaven 24.662 m² de nou sostre residencial unifamiliar i plurifamiliar (dels quals un 51% de promoció pública).

La reacció dels veïns

Els veïns, agrupats en l'Associació de Veïns del Barri de la Clota i també a tall individual van convocar diverses jornades de debat i assemblees per a mantenir informats els afectats sobre el contingut i els objectius del Pla, de les negociacions que es podien dur a terme i de quins eren els mecanismes legals per a presentar al·legacions.

Durant el procés obert de participació ciutadana que va tenir lloc a les reunions entre veïns, veïns afectats, tècnics de l'Agència de Promoció del Carmel i entorns, tècnics dels serveis de planejament de l'Ajuntament de Barcelona i l'equip redactor, es va fer palesa la preocupació dels veïns respecte del Pla. Les preocupacions es van focalitzar en quatre punts principals:

- La necessitat d'intervenir en les peces urbanes degradades que no assolien els límits exigibles d'habitabilitat o que no reunien les condicions per a assumir-ne la rehabilitació.
- La preocupació per l'afectació que tindria sobre la imatge urbana del barri el nou sostre generat, sobretot en la nova façana del carrer Lisboa.
- L'estat d'urbanització deficient de la majoria de vials del barri i la intervenció sobre les xarxes de serveis.



Carrer Capcir, a la zona central del barri de la Clota. Foto: Pere Ponsatí

- La presència d'activitats productives i de petita indústria en certes peces ubicades a l'interior del barri.

Un cop presentat el document i obert el procés d'al·legacions, els veïns afectats per les relocalitzacions van protagonitzar la major part de demandes, la majoria centrades a rebre a canvi de l'expropiació un habitatge de característiques similars al que tenien i situat al barri de la Clota mateix.

El futur del Pla

Un cop assolida l'aprovació inicial, se'n preveu l'aprovació definitiva per al 2008, la

qual restaria pendent només de l'acord i el consens entre els partits polítics dels òrgans municipals de govern.

PPC-CSA

Més informació

www.agenciacarmel.net
www.bcn.es/urbanisme/exp/catala/b0963.htm
www.csarquitectes.com

87 MILLORA URBANA DE LA MINA (SANT ADRIÀ DE BESÒS)



El 2007 es continua desenvolupant el Pla de millora del barri de la Mina. La nova rambla està pràcticament acabada i les obres del tramvia s'inicien per a connectar el barri amb la resta de Sant Adrià de Besòs i Badalona. La promoció privada d'habitatge es posa en marxa i comença a fer les primeres edificacions. Respecte a la promoció pública, continuen les accions per a facilitar les condicions de reallotjament dels afectats per diverses actuacions urbanístiques. Alguns dels equipaments projectats es posen en funcionament com ara el complex esportiu, i d'altres hauran d'esperar a l'any següent.

Antecedents | 2005:101



El barri de la Mina està situat a la part sud-est de la ciutat de Sant Adrià de Besòs i limitat amb el terme municipal de Barcelona i la ronda del Litoral. El barri va néixer als anys setanta amb la intenció d'eliminar diversos nuclis de barraquisme de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). La manca de planificació i l'accelerat procés de construcció del barri van derivar en unes edificacions amb importants carències i un considerable déficit d'equipaments.



Es calcula que la població total oscil·la entre els 11.000 i 13.000 habitants, amb una densitat de 500 habitants per hectàrea. La població del barri és majoritàriament jove i diversa, accentuada amb l'arribada de persones procedents de l'Est d'Europa i d'Àfrica (5%). D'altra banda, des dels orígens del barri, la comunitat d'ètnia gitana hi ha tingut un pes important, i aporta un 30% del veïnat total.

Als problemes urbanístics d'aïllament i mala qualitat dels habitatges es van sumar els problemes socials. Al barri hi ha un elevat percentatge de persones en risc d'exclusió social; el fracàs escolar i l'absentisme és elevat i el 18% de la població

no sap llegir ni escriure. A més a més, hi ha una taxa d'atur del 12%, 6 punts superior a la de Catalunya, i una taxa d'ocupació del 29%, 13 punts inferior a la mitja catalana.

Des dels seus orígens fins ara el barri de la Mina ha estat sotmès a múltiples actuacions per a millorar la qualitat de vida del veïnat. Amb l'objectiu fonamental d'eradicar els problemes estructurals del barri i crear espais de centralitat per a facilitar-hi la convivència, l'any 2000, el Consorci de la Mina (format pels ajuntaments de Barcelona i de Sant Adrià de Besòs, la Diputació de Barcelona i la Generalitat) va posar en marxa l'elaboració d'un projecte d'intervenció integral.

L'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs va aprovar definitivament el 2002 el Pla especial de reordenació i millora (PERM) del barri de la Mina, un projecte que va ser consensuat amb les diferents entitats del barri, especialment amb la Plataforma d'Entitats i Veïns de la Mina, formada per l'Associació de Veïns de la Mina, l'Escola d'Adults i diversos col·lectius. A més a més, aquest any la comissió europea va aprovar la concessió d'una subvenció al

projecte integral del barri en el marc de la iniciativa comunitària URBAN II (període 2000-2006), finançada pel Fons Europeu de Desenvolupament Regional (FEDER).

Principals actuacions del PERM

El PERM introduïa actuacions socials per a fomentar el desenvolupament social i econòmic i la cohesió social, amb intervencions urbanístiques, accions de microcirurgia per a trencar la marginalitat física i connectar el barri amb la resta de la ciutat.

En aquest sentit es planejaven dues actuacions urbanístiques que donarien una nova estructura al barri i modificarien les distribucions dels equipaments i els espais lliures: la creació d'una rambla que travessés el barri i la demolició de la Mina industrial (polígon industrial ubicat entre l'avinguda Manuel Fernández Márquez i el carrer de Ramon Llull) per a ampliar la zona residencial del barri i fomentar la barreja de diferents estrats socials.

D'aquesta manera, el projecte de reparcel·lació de sòl urbà abraçava una extensió de 140.460 m² (entre l'àrea central del barri i les parcel·les industrials) i afectava



Obertura de la rambla de la Mina Foto: Àlex Tarroja

75 titularitats, tant públiques (el 53%) com privades (47%). Aquest projecte va ser aprovat definitivament el 14 d'abril de 2005 i preveia la desaparició de l'edifici del carrer Venus i talls transversals als blocs més grans del carrer Mart, Llevant i Estrelles.

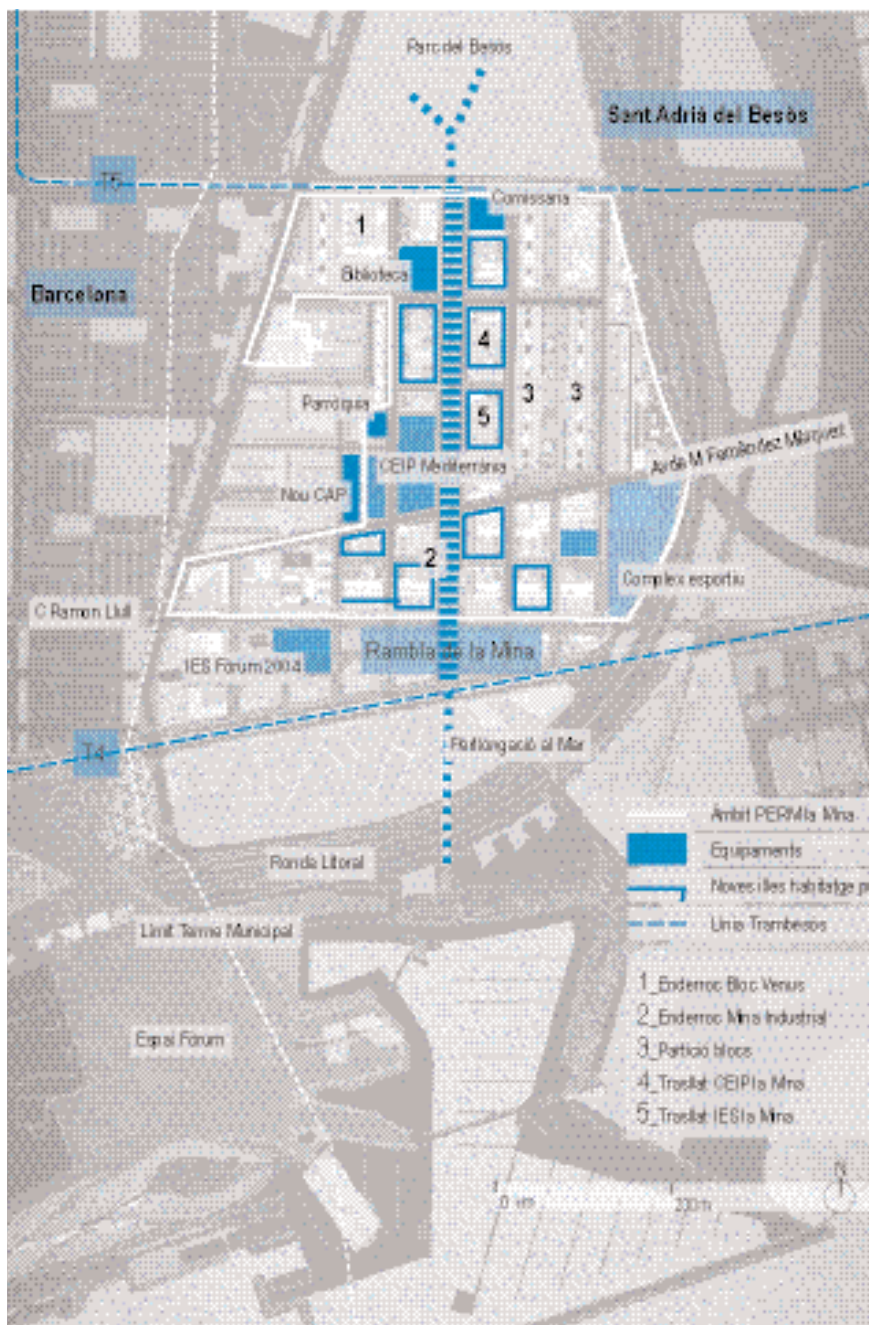
Es planificava també la promoció d'habitatge públic i privat que aniria ubicat a banda i banda de la nova rambla, així com a l'antic sòl industrial. Es planejaven 417 habitatges de règim protegit, 350 dels quals anirien destinats al realotjament dels afectats per les actuacions urbanístiques. L'abril de 2006, el consorci va signar un conveni amb l'Institut Català del Sol (Incasol) amb el qual establien les bases per a treballar conjuntament en la construcció de les set promocions d'habitatge públic previstes.

El 2007, l'Ajuntament va aprovar inicialment i provisional la modificació puntual del Pla general metropolità (PGM) i del PERM del barri de la Mina de la densitat de les illes d'habitatge protegit. La idea era facilitar les condicions del realotjament tot ajustant la superfície de sostre de les noves edificacions amb la mida dels habitatges protegits. Respecte als pisos de promoció privada, se'n projectaven 700. A començament d'any, la immobiliària Urbis va iniciar les obres d'una quarantena de pisos.

La Rambla de la Mina

L'altra actuació urbanística era la creació d'una rambla que servís com a eix de centralitat del barri, així com de connexió amb la resta de l'entramat urbà. Aquesta estava projectada des del Parc del Besòs fins al carrer de Ramon Llull (600 m) i no es descartava la possibilitat de prolongar-la fins al mar. La construcció d'aquest passeig va comportar l'enderrocament de diversos equipaments, com ara el centre cívic, un camp esportiu o l'espai on s'ubicava antigament la fàbrica de motos Bultaco. També es va derruir el Centre d'Ensenyament Infantil i Primari (CEIP) la Mina que es va traslladar al nou CEIP Mediterrània ubicat a la nova rambla (transitable des del setembre de 2005); i es va demolir l'Institut d'Ensenyament Secundari (IES) la Mina que es va traslladar al carrer Llull, al nou IES Fòrum 2004, el gener de 2006.

A més a més, s'havia previst que la nova rambla connectés amb la línia T4 i T5 del TRAMVIA DEL BESÒS [180], tot creant una línia nova, la T6, que connectaria l'estació de Renfe de Sant Adrià de Besòs amb Badalona. A partir de maig de 2007 es va posar en



funcionament la parada del tramvia del Parc del Besòs, a tocar del començament de la nova rambla de la Mina. Al juliol s'iniciaven les obres de la T6, al final de la rambla, en la intersecció amb el carrer Taulat. Aquest tram era l'últim que faltava per a finalitzar les obres de la rambla.

Els equipaments

Per tal d'aconseguir que la rambla fos l'espai de vertebració de l'activitat social, el PERM tenia previst construir-hi al voltant els principals equipaments. El 2006 es van posar en funcionament, d'una banda, el CEIP Mediterrània i la Comissaria dels Mossos d'Esquadra, tots dos situats a la nova rambla.

També en aquest espai es preveia l'edificació d'una biblioteca, així com la construcció al carrer del Mar d'un nou edifici per a ubicar la parròquia de la Mare de Déu de les Neus, afectada pel PERM. La construcció d'un nou centre d'atenció primària o un hotel d'entitats (a l'antic ambulatori) eren també equipaments previstos al Pla. Val a dir que el mes d'octubre van finalitzar les obres del complex esportiu ubicat al nou tram del carrer de Llevant.

El vessant social del PERM

Al febrer el Consorci de la Mina va organitzar una exposició i unes jornades per a presentar públicament el Pla d'actuació social del barri i el pressupost per al 2007 (3

MEUR). El Pla d'actuació social constava de diversos àmbits.

Pel que fa l'educació, es presentaven programes contra l'absentisme escolar, de reforç escolar i projectes amb col·lectius en risc d'exclusió social, entre altres. En l'àmbit laboral, hi havia programes de foment de la formació i la inserció sociolaboral. Respecte a la participació, hi havia projectes per a dinamitzar el teixit associatiu i fomentar la cohesió social i el civisme com ara el de recolzament a les juntes d'escala.

Al novembre l'Ajuntament va treure a concurs públic 13 projectes socials del Pla per tal que fossin desenvolupats durant el 2008. Entre aquests hi havia la creació d'un cos d'agents cívics per a millorar la convivència, l'avaluació externa del PERM i diversos programes d'inserció laboral.

Aquell mateix mes la Plataforma d'Entitats i Veïns de la Mina va presentar el seu pla de treball per al 2008. En la presentació va mostrar el seu escepticisme respecte al desenvolupament del PERM, va expressar la



Perspectiva de la Rambla de la Mina. Foto: Àlex Tarroja

necessitat de més transparència informativa, especialment cap al veïnat que havia de ser real·lotjat per les intervencions urbanístiques. També va assenyalar que els resultats de les actuacions del PERM havien estat per sota de les expectatives que s'havien creat.

Les inversions i les previsions

Des de l'inici del Pla fins al 2007 s'havien invertit al barri de la Mina 143,67 MEUR, la majoria procedents de diferents administracions públiques (37,2%) i el 10% del FEDER, és a dir, aproximadament 14,39 MEUR.

Per al 2008 es preveu una inversió aproximada de 14 MEUR i la inauguració de la nova rambla, a més de la posada en marxa de la línia T6 del tramvia. També es té prevista la finalització de les obres de la biblioteca, així com les de la parròquia. D'altra banda, l'inici de les obres del nou centre assistencial, de l'edifici que servirà de temple de culte per a l'església Evangèlica i també el principi de les obres de les diverses promocions d'habitatge públic seran accions que es projecten de desenvolupar l'any vinent.

RCN



Detall dels blocs d'habitatge de la Mina Foto: Àlex Tarroja

Més informació

www.barrimina.org
www.consorci-besos.com

MILLORA URBANA DE LA PART ALTA DE TARRAGONA 88



A començament d'any s'elabora el Projecte d'intervenció integral de la part alta de Tarragona (PIPA) per tal d'aturar els processos de regressió urbanística i social en els quals està immers el barri. La resolució de la quarta convocatòria d'ajuts del Programa de millora de barris atorga al PIPA el recolzament econòmic necessari per a poder dur a terme les actuacions planificades. El fet de rebre una subvenció menor a la quantitat demandada no suposa cap impediment per poder desenvolupar les actuacions previstes. Amb aquesta resolució ja són dos els barris tarragonins inclosos al Programa de barris.

La Part Alta de Tarragona, amb una població de 3.902 habitants (padró 2005), s'ubica a la zona est de la ciutat, damunt d'un turó, i delimita amb tres muralles romanes i la rambla Vella. La Part Alta aglutina el conjunt arqueològic de l'antiga ciutat romana de Tarraco, a més de diversos monuments de l'època medieval i moderna. L'any 2000, la UNESCO (Organització de les Nacions Unides per a l'Educació, la Ciència i la Cultura) va declarar la Part Alta, és a dir, el nucli antic, patrimoni comú de la humanitat.

A començament d'any, l'Ajuntament de Tarragona, governat per Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP), va decidir presentar-se a la quarta convocatòria del PROGRAMA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL [177] amb el barri de la Part Alta. Aquesta decisió derivava dels resultats d'un estudi que el consistori havia dut a terme per tal de determinar quin barri tarragoní necessitava més les ajudes, si el barri de Sant Salvador i Sant Ramon o el nucli antic de la ciutat.

L'estudi va posar en evidència els problemes urbanístics, socials i ambientals de la Part Alta. El mal estat de molts edificis del barri i també el considerable nombre d'edificacions sense aigua corrent ni evacuació d'aigües residuals feia palesa la regressió urbanística de la zona; a més, s'hi sumaven els problemes de mobilitat i d'aparcament, entre altres.

L'envelliment de la població del barri i la pèrdua de veïnat (562 persones n'havien marxat durant els darrers sis anys) eren processos destacats al barri. Si a això s'hi afegia un elevat índex de persones en risc d'exclusió social, aquests elements eren indicadors d'un entramat social molt feble i de la necessitat d'una intervenció pública decidida.

El pla de millora de la Part Alta

Al febrer l'Ajuntament va adjudicar a la consultora Aco2s la redacció del pla integral de la Part Alta. Paral·lelament, l'Associació de Veïns de la Part Alta hi va expressar la seva conformitat i va mostrar la seva disposició a col·laborar en l'elaboració del pla. Malgrat tot, també va demanar que no influís en el disseny del pla integral la campanya electoral dels comicis locals que s'acabava d'iniciar. Aquell mes, l'Associació de Veïns de la Part Alta va habilitar un espai per a recollir-hi les propostes del veïnat.

El pla de millora de la Part Alta

Finalment, a l'abril es va presentar el Projecte d'intervenció integral de la Part Alta de Tarragona (PIPA) que contenia més de cinquanta actuacions, entre les quals hi havia propostes veïnals i de les entitats del barri. Aquell mateix mes el consistori tarragoní va aprovar per unanimitat el PIPA, valorat en 14,4 MEUR.

Cal afegir també les actuacions en l'àmbit de la sostenibilitat, les quals sumaven un 18% del pressupost del PIPA. Per a estalviar energia, es projectava la substitució de 800 punts de llum de mercuri d'alta tensió per altres de vapor de sodi, de menys cost i igual lluminositat, i també es planificava un programa d'ajut per al foment de l'ús d'energia renovable (plaques solars).

També es pretenia esponjar algunes zones tot creant espais públics com ara el parc que es projectava des de la plaça Ripoll fins al carrer Riudecols o la millora de diverses places (dels Àngels, de Sant Joan, de Sant Miquel, etc.).

Característiques del PIPA

Respecte als objectius urbanístics del PIPA cal destacar la reurbanització dels eixos bàsics del barri, així com la millora de l'accessibilitat dels espais públics i el seu condicionament. Algunes de les actuacions previstes eren la supressió de barreres arquitectòniques del passeig Arqueològic, l'anivellament de carrers, la rehabilitació de façanes i dels baixants pluvials o el soterrament del cablejat aeri.

Per a la millora social i econòmica s'establien actuacions per a dinamitzar el teixit comercial i per a afavorir el turisme. Per fer-ho es preveia la senyalització de monuments, rutes i edificis històrics i la implantació d'un sistema d'MP-3 per a rutes turístiques. A més a més, es pretenia fer una instal·lació Wi-Fi a tot el barri.

El PIPA entra al Programa de barris

Al juny el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va resoldre la quarta convocatòria d'ajuts del Programa de millora de barris. El projecte integral de la Part Alta estava entre els 24 plans inte-



Polèmic aparcament de la plaça Jaume I Foto: Àlex Tarroja



grals que rebrien les ajudes del DPTOP. El pressupost aprovat per al desenvolupament del PIPA durant els quatre anys següents era de 12,1 MEUR, dels quals el DPTOP es comprometia a subvencionar-ne el 50%.

Amb aquesta concessió, ja eren dos els barris tarragonins inclosos dins del Programa de millora de barris del DPTOP. El primer va ser el Projecte d'intervenció integral de Camp Clar que va rebre les ajudes de la segona convocatòria del Programa de barris (2005) [MILLORA URBANA DEL BARRI DE CAMP CLAR; 2006:97].

Al juliol, amb el nou consistori recentment constituït i format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), es van estipular els primers acords amb l'Associació de Veïns de la Part Alta per a l'execució del PIPA. D'aquesta manera es van establir les actuacions prioritàries com ara la substitució de l'enllumenat públic i la revisió dels edificis mitjançant la realització dels TEDI (test de l'edifici), mesuraments de resistència tècnica, habitabilitat i salubritat dels edificis.

Un dels acords va ser posar en marxa, en un lloc provisional, l'Oficina Municipal d'Habitatge per tal de començar a fer els TEDI. Un dels compromisos del nou alcalde, Félix Ballesteros, va ser fer compatible el desplegament del PIPA amb la Llei de patrimoni, per tal de preservar el patrimoni cultural i històric de la Part Alta i desenvolupar el projecte de recuperació de la capçalera del circ romà.

Polèmic aparcament al nucli antic

Aquell mateix mes, el consistori va aprovar per unanimitat la concessió d'un crèdit de 4 MEUR a l'empresa pública d'aparcament de Tarragona EMAT per a afrontar el pagament als creditors per la construcció de l'aparcament informatitzat i subterrani a la plaça de Jaume I.

L'obra es va iniciar el 2002 i havia d'haver finalitzat feia quatre anys aproximadament. Es tractava d'una obra polèmica per diversos motius. En primer lloc, la plaça construïda damunt del nou aparcament quedava més elevada que els carrers adjacents i tapava la façana de l'antic escorxador modernista que era la seu del rectorat de la Universitat Rovira i Virgili (URV). La Plataforma Veu Ciutadania va considerar des del principi que aquesta obra causava danys al patrimoni i hi va interposar una denúncia.

En segon lloc, una sèrie de problemes, entre els quals cal destacar la suspensió de pagaments de l'empresa privada encarregada de l'obra, els problemes tècnics i les dificultats en l'excavació, entre altres, van provocar l'endarreriment i l'augment del cost final de l'obra.



Carreró de la Part Alta de Tarragona Foto: Àlex Tarroja

Finalment el nou consistori informava que l'equipament entraria en funcionament el 2008.

A l'agost es va establir un acord entre l'Ajuntament i l'Associació de Veïns de la Part Alta per tal de buscar urgentment un espai on ubicar el Centre Cívic de la Part Alta. L'entitat veïnal reivindicava com a centre cívic l'antiga seu del mercat del Fòrum, ocupat actualment per l'Institut d'Estudis d'Arqueologia Clàssica de la URV. Temporalment es va consensuar que, fins que no es disposés d'una seu definitiva, el centre cívic funcionaria a l'antiga escola Jaume I, de 500 m², ubicada molt a prop del polèmic aparcament.

Readequació del PIPA

A final d'any, l'Ajuntament tarragoní va haver d'adequar el PIPA en funció de l'ajut atorgat pel Programa de barris. El PIPA havia estat valorat

en 14,4 MEUR però el DPTOP havia concedit 12,1 MEUR. La quantitat descartada era la que es destinava a projectes relacionats amb el patrimoni, com ara la museïtzació de les restes del circ romà, la rehabilitació i la supressió de barreres arquitectòniques de la Casa Castellar-nau o la restauració de la Casa Sefús.

D'altra banda, altres actuacions com ara la senyalització de les rutes i monuments històrics, tot i tenir un pressupost més reduït, continuaven projectades al PIPA. Per al 2008 es tenien previstes diverses actuacions del PIPA, entre les quals cal destacar l'eliminació dels antics dipòsits d'aigua, la substitució de l'enllumenat públic per un de més sostenible, i també la pavimentació de diversos carrers.

MILLORA URBANA DE LA PLAÇA DE LES GLÒRIES (BARCELONA) 89



Avancen els tràmits per a la reforma de la plaça de les Glòries i de l'entorn. La Generalitat aprova la Modificació del pla general metropolità d'aquest àmbit i, en paral·lel, l'Ajuntament de Barcelona i les entitats veïnals signen el Compromís per Glòries, full de ruta del projecte. Es preveu eliminar el tabor viari, ampliar la plaça pel costat muntanya, la construcció al subsòl d'un intercanviador de metro, Renfe i Ferrocarrils de la Generalitat, la creació de nous habitatges, equipaments públics i zona verda, així com el trasllat del mercat dels Encants als Jardins del Bosquet. El pressupost estimat és de 600 MEUR i el termini final d'execució el 2013.

Antecedents | 2003:99; 2004:108; 2006:96

La plaça de les Glòries està situada en el límit entre els districtes barcelonins de l'Eixample i de Sant Martí, en la confluència de l'avinguda Diagonal, la Gran Via de les Corts Catalanes i la Meridiana. Recull el trànsit de més de 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, des del mes d'octubre del 2006, també el tramvia Sant Martí-Besòs (TRAMVIA DEL BESÒS [180]) amb la nova línia T5 entre Glòries i Besòs que circula en paral·lel amb la Gran Via de Barcelona, i que es preveia que arribés l'any següent a Sant Adrià de Besòs i Badalona.

La plaça va ser inaugurada el 15 de gener de 1992, en plena preparació dels Jocs Olímpics. La solució formal aplicada llavors, amb una doble anella viària elevada –popularment coneguda com *scalestrix* o *tambor*– va permetre resoldre el trànsit en superfície i va millorar les condicions de l'accessibilitat rodada a la ciutat. Tanmateix, però, va suposar la creació d'una barrera per a la comunicació de vianants entre els barris confluents de la Sagrada Família, el Fort Pienc, el Poblenou, el Clot i el Camp de l'Arpa, i la causa de l'empitjorament de les condicions ambientals i de qualitat de vida de l'entorn urbà de la plaça, derivats de l'increment de la densitat de trànsit. Des d'aquella inauguració, les associacions veïnals implicades van reclamar l'eliminació del tabor, així com la transformació del lloc en una via urbana de la Gran Via.

La mobilització veïnal va obtenir els primers resultats a final del 2003, quan l'Ajuntament de Barcelona va presentar un projecte de reforma de la plaça, amb l'objectiu de millorar-ne la mobilitat i impulsar la seva centralitat.

A final del 2007, la Subcomissió d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona va

aprovar definitivament la Modificació del pla general metropolità (MPGM) d'aquest àmbit, pas previ necessari per a l'inici del planejament derivat i l'execució dels projectes constructius. El conjunt d'operacions previstes tenen uns terminis d'execució subjectes a la redacció dels projectes i consecutius en el temps per tal d'impedir que es produeixin períodes d'aturada del trànsit. S'estimava un cost de 600 MEUR i un termini d'execució final per al 2013.

Es firma el Compromís per Glòries

Al mateix temps que s'iniciava la tramitació administrativa per la transformació de la plaça es va posar en marxa un procés participatiu amb la implicació de les associacions de veïns de la Sagrada Família, el Fort Pienc, el Poblenou i el Clot-Camp de l'Arpa, i el suport de la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB), que el 17 de novembre de 2005 es van integrar en un Grup de treball amb tècnics municipals i tècnics independents a proposta de les entitats veïnals, encarregat del debat tècnic de la proposta de la MPGM en l'àmbit de les Glòries.

L'Ajuntament de Barcelona i les entitats veïnals reunits en la Comissió de Seguiment van signar el 20 de març –poc abans de les eleccions municipals– el “Compromís per Glòries”, un document que fixa els compromisos i voluntats de futur vinculats a la transformació de la plaça de les Glòries i el seu entorn, i que representa la culminació del procés de participació ciutadana. El document va ser refermat posteriorment per tots els partits polítics en plenari municipal.

Els principals punts que consten en aquest full de ruta són, a part del cronograma previst, la definició de les mesures de participació ciutadana per tal que els veïns tinguin veu i vot en la definició formal de cadascun dels projectes, així com totes aquelles que tenen a veure amb la reducció de l'impacte que produiran les obres, especialment en qüestions com la mobilitat i la contaminació acústica.

Destaca l'acord d'incloure l'intercanviador de Glòries al Pla director d'infraestructures i de demanar accelerar la seva execució dins el període temporal del mateix Pla (2001-2010), per tal de que es realitzi



Els Encants Vells seran traslladats i en el seu lloc es construiran habitatges. Foto: Àlex Tarroja



zin les obres al mateix temps que la deconstrucció del nus viari.

D'altra banda, hi ha el compromís que els plans d'actuació i d'inversió tant de districte com de ciutat prioritzaran l'execució dels equipaments de caràcter local davant dels de ciutat, o, en tot cas, l'execució d'uns i altres equipaments portaran un ritme paral·lel.

Característiques definitives del projecte

L'Àmbit de la MPGM a la plaça de les Glòries i voltants té una superfície de 378.019 m² i l'integren com a peça principal els sòls de la plaça de les Glòries pròpiament i la Gran Via entre els carrers Padilla i Selva de Mar, que presenten en conjunt una important transformació de l'estructura viària existent. També s'inclou una peça de 7.579 m² en l'àmbit de Glòries-Meridiana Sud.

Tal com queda recollit al document annex a la MPGM, "Estudi de síntesi de les diferents actuacions d'infraestructures a realitzar a la plaça de les Glòries de Barcelona", posteriorment esmenat pel Compromís per Glòries, el projecte proposa la demolició del tambor viari, l'ampliació de la plaça pel costat muntanya, donar-li una forma quadrada, la construcció de 1.013 habitatges en la part que actualment ocupa el mercat dels Encants –un 50% dels quals en règim de protecció segons consta en la Memòria social de l'habitatge– i que aquest es traslladi a una edificació vertical al sector actual del Bosquet dels Encants, solar situat entre els carrers de Castillejos, Caspi i la Meridiana. Les alçades de les edificacions previstes es limiten per a tot l'àmbit a un màxim de PB+9.

També està prevista la construcció de diversos equipaments públics a cada un dels barris afectats, d'un centre d'atenció primària, d'escoles bressol i de primària, d'equipaments esportius, biblioteques, etc.



Cartell anunciant la "desconstrucció del tambor" de la plaça de les Glòries. Foto: Àlex Tarroja

D'altra banda, es preveu concentrar la qualificació de zona verda en l'espai central de la futura plaça –més de 192.000 m², dels quals uns 105.000 m² seran el parc de les Glòries, amb una forma ortogonal de més de dues illes de l'Eixample d'ample per més de tres illes de llargada–. Es preveu que un concurs de propostes permeti escollir, amb la participació de representants de les entitats veïnals, el projecte definitiu, seguint el criteri de Parc Lineal Trinitat-Ciutadella, de manera que es mantinguin línies de continuïtat clares (recorreguts de vianants, carrils bici, visuals, etc.).

La proposta de mobilitat de la MPGM estableix un túnel d'entrada a la ciutat del trànsit rodat per la Diagonal i un de sortida per la Gran Via. D'altra banda, es preveu passar dels actuals vuit carrils de flux en superfície a una via perimetral amb un traçat rectangular de quatre carrils per als vehicles particulars, a més d'un de destinat al transport públic i un de segregat per a les bicicletes. D'altra banda, es preveu la cobertura d'alguns dels trams de les vies de Renfe

en l'àmbit dels carrers Meridiana-Àlaba-Bolívia i de Tànger-Pamplona-Meridiana.

Finalment, l'intercanviador ferroviari subterrani connectarà la línia 1 de metro i una futura prolongació d'FGC que comunicaria el Llobregat amb el Vallès, amb una altra de RENFE. La previsió de servei estima 20 milions de passatgers anuals.

Començen les obres al sector Glòries-Meridiana Sud

Cap a final del 2006, la Comissió de Govern del Pla de millora urbana del costat mar del futur parc de la plaça en va fer l'aprovació. L'espai afectat, conegut tècnicament com a sector Glòries-Meridiana Sud, el formen dues illes situades al costat de la cara sud de la torre Agbar i delimitades pels carrers de Badajoz, Àlaba i Bolívia, i per la mateixa plaça.

Es tracta d'un solar ocupat per magatzems de transportistes, tallers i alguns habitatges, que van començar a ser enderrocats durant el 2007 per donar pas a prop de 800 nous pisos (65.319 m² de sostre edificat), un 30% dels quals de protegits. La nova ordenació urbanística consensuada amb les associacions de veïns inclou una zona verda de 21.395 m² que s'integrarà al parc i el futur Centre del Disseny i les Arts Decoratives. L'edifici que acollirà aquest equipament, dissenyat per l'estudi MBM (Martorell-Bohigas-Mackay) i que originàriament havia de sobrevolar l'anella viària amb una forma popularment coneguda com "la grapadora", tindrà 20.000 m² de sostre, i està previst que s'inauguri el 2011.

El disseny de l'edifici va ser objecte de crítiques per part de les entitats veïnals, que van titllar de "prepotent intel·lectual" l'ar-



Enderroc de magatzems al sector Glòries-Meridiana Sud. Foto: Àlex Tarroja

quitectes Bohigas. “El Centre del Disseny té un afany de protagonisme pel volum de l'edifici que entorpeix la plaça. No trobem acceptable que s'hagi dissenyat el centre amb aquestes pretensions”, va declarar Miquel Catasús, representant de l'Associació de Veïns de Clot-Camp de l'Arpa. En resposta a aquestes queixes, l'Ajuntament va anunciar a final d'any que estudiaria una reducció del volum d'aquest projecte.

Ubicació definitiva dels Encants als Jardins del Bosquet

El mercat de Belcaire, més conegut com els Encants Vells, ubicat al costat oest de l'anella viària, entre els carrers Meridiana i Gran Via, està afectat per la remodelació de la plaça, i des del principi es van estudiar diverses ubicacions per traslladar-lo. Durant el 2007 va quedar definitivament descartada la possibilitat de traslladar les parades a la plaça de toros de la Monumental, tal com s'havia especulat a final del mandat anterior, arran d'una proposta formulada pel llavors president de l'Institut Municipal de Mercats, Jordi Portabella (ERC). Segons ell, “atorgaria a la Monumental un enclavament ideal que podria competir amb els mercats més importants d'Europa”. L'alcalde Jordi Hereu (PSC) va negar l'hipotètic interès de l'Ajuntament per aquest espai on se celebren curses de braus i va tancar la polèmica afirmant que “es tracta d'un operador privat, amb un equipament privat i nosaltres no hi podem entrar ni sortir”.

Durant el 2007, Ajuntament i venedors van arribar a un acord definitiu per a po-

sar el mercat de Belcaire al Jardins del Bosquet, situats entre els carrers Ribes i Castillejos, i l'avinguda Meridiana, a tocar de l'anella viària. Aquest indret reuneix les característiques que els venedors havien plantejat com a indispensables: estar a la mateixa zona i tenir prou dimensions per a mantenir la superfície comercial actual d'uns 10.000 m².

A final d'any el president de l'Institut Municipal de Mercats, Jordi William Carnés, va explicar que estaven treballant amb els venedors a fi de concretar un pla urbanístic i les condicions del nou emplaçament. En aquest sentit, el president dels venedors, Diego Escámez, va confirmar que les converses amb Mercats estaven en marxa. S'esperava que durant el mes de gener del 2008 s'obris el concurs de projectes i que es fes públic el plec de condicions del nou equipament, amb un pressupost de 2,5 MEUR.

Cronograma previst

En el decurs de la darrera reunió de seguiment de l'any, celebrada l'11 de desembre, el regidor d'Urbanisme, Ramon Garcia Bragado va presentar als representants veïnals el calendari d'actuacions per al període 2008-2014. S'esperava que per al 2008, un cop publicada al DOGC l'aprovació de la MPGM de Glòries, s'iniciés la redacció del planejament derivat i dels diferents projectes d'urbanització i d'edificació d'equipaments i habitatge inclosos en l'àmbit de la plaça. Segons aquestes previsions, l'any 2008 es començarà a construir l'estació fe-

rroviària i l'intercanviador de transport públic i l'any següent, els primers habitatges de promoció municipal. Per al 2008 s'estimava una inversió d'entre 15 i 20 MEUR per a diferents actuacions del projecte, com l'arrencada del Centre del Disseny.

Els veïns van expressar la seva queixa per l'incompliment d'alguns dels compromisos adquirits per al 2007, com ara l'augment de freqüències en transports públics, la instal·lació d'unitats de mesura de contaminacions o la definició del programa funcional de la biblioteca Clot-Poblenou. També van considerar poc proporcionada la inversió prevista per al 2008 en equipaments generals respecte als de barri. En aquest sentit, van reclamar que la inversió prevista fos suficient per tal de poder començar les obres previstes en el Compromís de Glòries, com ara el trasllat dels Encants, el CAP de Poblenou i la Biblioteca Clot-Poblenou. En el cas de desmuntar el tortell, els veïns van advertir que només l'acceptarien si “s'emmarca en una continuïtat d'obres que no pari fins a l'enderroc total del tortell”.

MXA

Mes informació

w3.bcn.cat/multimedia/fitxers/premsa/compromisperglories.240.pdf

90 MILLORA URBANA DE L'ESPIRALL (VILAFRANCA DEL PENEDÈS)



El 2007 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques concedeix en la quarta convocatòria d'ajuts del Programa de barris l'ajut demanat per al projecte d'intervenció integral del barri de l'Espirall de Vilafranca del Penedès. D'aquesta manera, se li concedeix una inversió global de 10,8 MEUR, el doble de la quantitat prevista pel consistori vilafranquí. A final d'any s'inicia el projecte que pretén enriquir-se amb un procés participatiu que impliqui al veïnat en el desenvolupament de les actuacions.



El barri de l'Espirall està situat a la part nord de Vilafranca del Penedès, localitat de la comarca de l'Alt Penedès. Aquest delimita amb els barris de la Barceloneta, les Clotes i el Centre de la Vila. Té aproximadament 8.000 habitants que suposen el 22% de població del municipi. Va ser als anys seixanta i setanta que va esdevenir un barri receptor d'immigració. Durant aquells anys s'hivern construí polígons d'habitatges i edificis d'autoconstrucció que van marcar la fesomia del barri fins a l'actualitat.

El procés de deteriorament en què es veia immers el barri era evident en la mala conservació de les façanes i dels habitatges, en la manca d'ascensors en la majoria d'edificis i també en les barreres arquitectòniques o la falta d'equipaments, entre altres coses.

Així mateix, ja des de començament de l'any 2000, l'Espirall va tornar a ser un barri receptor d'immigració, especialment d'immigració extracomunitària. A la ciutat, l'any 2007 el 15,6% de la població era estrangera. Aquesta arribada, juntament amb l'envelliment i la pèrdua de població autòctona, va iniciar un procés de substitució de la població i de transformació de la morfologia social del barri i, com a conseqüència, van emergir noves necessitats socials i nous reptes. El nombre de població amb poca qualificació professional va anar augmentant en un barri on el percentatge sempre havia estat molt elevat. S'incrementaven també els sectors més desfavorits del barri i més vulnerables a les situacions de crisi. Per tant, augmentava l'índex de persones en risc d'exclusió social en el barri.

Recursos per al barri

Per tal de frenar el procés de deteriorament del barri i per a fomentar la cohesió social, l'equip de govern municipal format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Iniciativa Verds i Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va decidir presentar-se a la quarta convocatòria d'ajuts del Programa de barris obrerta el mes de gener pel Departament de Política

Territorial i Obres Públiques (DPTOP). Anteriorment el barri s'havia presentat a la tercera convocatòria, la de 2006, però finalment la seva sol·licitud va ser denegada.

A final de juny el DPTOP va resoldre la convocatòria i va concedir l'ajut al Projecte d'intervenció integral (PII) del barri de l'Espirall. La novetat era que li atorgaven pràcticament la totalitat del pressupost que havien demanat i, per tant, es duplicava la inversió total al barri. Així doncs, el DPTOP concedia 5,4 MEUR i quantificava el total del pressupost en 10,8 EUR per al desenvolupament del PII entre el 2007 i el 2011.

Els continguts del PII

El PII establia diversos objectius com ara fomentar la cohesió social i aconseguir millorar la qualitat de vida de la població. Quant a l'activitat econòmica, pretenia reforçar el comerç mitjançant un pla de dinamització.

Entre les principals actuacions urbanístiques previstes cal destacar la remodelació dels espais lliures entre els blocs d'habitatges de protecció de l'anomenat "Antic Polígon Adigsa", l'arranjament de diversos espais com la plaça Pau Casals o els voltants del camp de futbol i el cementiri. Es tenia previst a principi del 2008 iniciar les obres de l'aparcament soterrani de les places Doctor Bonet i Pau Casals. Amb la venda de les places l'Ajuntament tenia la intenció de sufragar part del PII.

Respecte als serveis i equipaments, es preveia la construcció d'un edifici on actualment hi ha el parc de bombers (carrer Espirall). Aquest tindria un espai polivalent, un hotel d'entitats i una biblioteca. També es preveia crear un espai per a les noves tecnologies de la informació i comunicació (TIC), ja que un dels objectius del pla integral era fomentar l'ús de les TIC. Una altra acció era la remodelació de la zona esportiva del barri.

Quant al contingut social del PII, cal destacar la previsió de diversos programes per a

fomentar la sostenibilitat en el desenvolupament urbà. S'establien, també, accions relacionades amb la igualtat de gènere. El condicionament d'espais per dinamitzar els col·lectius de dones, l'organització de cursos de formació per a dones amb un baix nivell formatiu o el desenvolupament de programes per a fomentar l'esport eren algunes de les actuacions previstes en aquesta matèria.

Altres accions previstes per a la millora social tenien com a principal objectiu fomentar la cohesió social mitjançant l'activitat esportiva o habilitant espai per a la participació del jovent. També destacava la previsió d'un pla de participació ciutadana per a implicar tot el veïnat en el desenvolupament dels projectes d'actuació previstos en el pla integral.

S'inicia el PII

El mes de desembre es van organitzar unes jornades d'informació i de difusió del PII en què va assistir un centenar de veïns. També es va informar sobre el procés de participació ciutadana que s'iniciava per a fomentar la participació i la implicació del veïnat en el desenvolupament del PII. S'havien creat dos comissions de treball –"la gent del barri" i "el nostre entorn"– que van rebre una quarantena de subscripcions el dia de les jornades. Per tal de facilitar la participació en el projecte, es va crear un espai dins de la web municipal.

Per al 2008 es tenia previst convocar les comissions de treball i començar a desenvolupar el projecte d'intervenció integral d'una manera participativa. S'esperava també la signatura del conveni de col·laboració entre l'Ajuntament i el DPTOP que permetria desplegar plenament el projecte.

RCN

Més informació

www.ajvilafranca.es

MILLORA URBANA DE TORRE BARÓ (BARCELONA) 91



Des de principi de 2007, el projecte de reforma urbana del barri de Torre Baró arrenca per a començar a desenvolupar les accions previstes. El projecte va ser un dels seleccionats de la tercera convocatòria de la Llei de barris, l'any 2006, i proposa millorar-ne les condicions d'infrahabitatge, dotar-lo d'equipaments i millorar les connexions del barri amb altres zones. La seva posada en marxa ha topat, però, amb la resistència dels veïns que es veuen afectats per les expropiacions dutes a terme per l'Ajuntament.

Torre Baró va ser un dels últims barris de la ciutat de Barcelona que va acollir el volum d'immigració de la dècada dels seixanta i dels setanta provinents d'arreu de l'Estat. Situat al límit septentrional del terme municipal, Torre Baró encara és, de fet, una de les poques zones on hi ha cases d'autoconstrucció i habitatges fets autònomament, que en molt casos no disposaven de permisos i que es van fer a partir de l'ocupació de parcel·les de terreny de grans finques de la zona o de terrenys municipals.

Un barri de barraques i cases d'autoconstrucció

La seva història urbanística retrocedeix als anys vint i trenta, quan al barri hi vivien propietaris que havien comprat terrenys als administradors del baró de Sivatte, propietari d'una gran finca agrària que abraçava els actuals barris de Torre Baró i Vallbona, per aixecar-hi torres de primer habitatge. Ja en aquella època la manca de planejament urbanístic a la zona era un fet. La zona es

trojava al límit amb el Vallès i encara no havia patit l'explosiu canvi urbanístic dels anys seixanta i setanta. Posteriorment, amb el començament de la segona gran onada migratòria als anys quaranta, la població del barri va anar creixent. Torre Baró va començar a poblar-se d'immigrants que s'autoconstruïen les pròpies vivendes, les anomenades *coreas*. Aquestes eren més estables que una barraca però menys fermes i salubres que un habitatge qualsevol. El creixement del barri va començar a ser incontrolat. La majoria de les parcel·les eren de compra però eren parcel·les molt petites i de preus molt baixos.

El desgavell urbanístic de les dècades posteriors es va fer present i les condicions de vida a Torre Baró eren força pobres. Un estudi elaborat per l'Ajuntament als anys seixanta, el Pla de remodelació de suburbis, analitzava que la mitjana de les parcel·les de Torre Baró era de 26 m², que un 47% de cases disposaven d'habitacions on hi dormien

tres persones en cadascuna i que només un 20% de les cases del barri disposava de tots els serveis. A banda d'això, l'aigua corrent i el servei de clavegueres eren pràcticament inexistents, i els equipaments socials també. De fet, no va ser fins als anys vuitanta que es van aconseguir aquests serveis conjuntament amb l'asfalt de la majoria de carrers del barri, alguns dels quals molt costeruts.

Expropiacions a preus molt baixos

Amb el projecte que es va presentar l'any 2006 juntament amb el barri de Ciutat Meridiana a la convocatòria de la LLEI DE BARRIS [2006:174], i que fou seleccionat, l'Ajuntament va projectar per al barri de Torre Baró una reforma urbanística que permetia dotar-lo d'equipaments socials i de nous habitatges, i connectar-lo alhora amb altres zones urbanes properes com Ciutat Meridiana o Vallbona. L'eix de la reforma es basava en l'actuació de l'anomenat camí de Ronda, la vella carretera



Vista general de Torre Baró Foto: Àlex Tarroja



que connecta la part alta amb la part baixa del barri i que actualment és el carrer Sant Feliu de Codines. Els veïns ja feia temps que reivindicaven més bones condicions per a aquest vial, ja que en alguns casos no disposa ni de voreres.

Va ser amb la presentació del projecte al barri, però, que van començar les discrepàncies d'alguns veïns a causa, sobretot, de les expropiacions que s'hi preveïen. Aquestes afectaven un total de 23 veïns propietaris que viuen en cases particulars però en sòl no urbanitzable, segons antigues catalogacions com la dels anys cinquanta, quan la zona va ser declarada zona forestal, o la de l'any 1976, any del Pla general metropolità (PGM), que ratificava i consolidava les qualificacions urbanístiques anteriors, i que, alhora, havien de permetre la construcció del nou vial de connexió entre les parts alta i baixa del barri.

Els veïns expropiats es queixaven que l'Ajuntament tenia intenció de pagar uns preus molt baixos per les expropiacions i en alguns casos, després d'anys de propietat, reclamaven que les parcel·les ja havien quedat consolidades amb les anteriors catalogacions. Es tractava, en alguns casos, de veïns que van comprar les seves llars de segona mà a immobiliàries i que afirmaven que en cap moment la immobiliària no els havia informat que l'habitatge es trobava en aquesta situació de qualificació urbanística. La diferència entre el preu final de les expropiacions i el preu de venda que havien marcat els propietaris era molt elevada. Per això, alguns veïns van reclamar passar pel Jurat d'Expropiació de Catalunya amb la intenció de forçar un acord més just. L'Ajuntament, per contra, es defensava dient que ja feia temps que havien anunciat les expropiacions i les propostes per al barri.



Cases d'autoconstrucció de Torre Baró Foto: Àlex Tarroja

Una associació d'afectats paral·lela a l'associació de veïns

L'Ajuntament ja s'havia compromès a principi d'any a destinar 23 pisos nous de la construcció d'un edifici d'habitatges de protecció oficial al carrer Martorelles als propietaris afectats per les expropiacions. Els afectats, però, van denunciar que els diners de l'expropiació no els arribaven per a afrontar les despeses de compra dels nous pisos i que, a més a més, com que es tractava d'habitatges de protecció oficial, aquests tenen limitacions de venda al lliure mercat.

Per això, la majoria de veïns afectats van constituir a final del mes de gener de 2007 una associació pròpia que unia la veu dels afectats davant l'Ajuntament a l'hora de reclamar millores de tracte i de condicions. L'Ajuntament, però, només va voler reconèixer l'associació de veïns local com a únic interlocutor vàlid per a negociar. Per contra, l'associació de veïns sempre s'havia declarat a favor dels projectes de remodelació i millora urba-

na per al barri però veia com se li escapava de les mans la gestió del conflicte atesa la vehemència dels afectats. L'associació de veïns, alhora, recordava també que alguns dels veïns afectats coneixien les propostes de l'Ajuntament des dels anys vuitanta i que era qüestió de temps que aquestes s'acabessin aplicant. Finalment, però, el mes d'abril només havien estat afectades tretze famílies per les expropiacions, concretament les que tenien la llar tocar del carrer Sant Feliu de Codines.

Un projecte per a desenvolupar per fases

El projecte de la Llei de barris a Torre Baró constava de tres fases de desenvolupament. La primera, ja en execució el mes d'abril, consistia en la creació d'un centre neuràlgic a la part baixa del barri que incloïa la construcció de 375 nous habitatges de protecció oficial i una sèrie d'equipaments socials per a pal·liar el dèficit històric del barri, entre els quals l'emblemàtica biblioteca de 1.500 m². La segona fase consistia en la construcció del camí de ronda del barri al voltant del carrer Sant Feliu de Codines i que va suposar l'expropiació dels habitatges de tretze famílies. Finalment, la tercera fase consistia a eliminar els habitatges de la part més alta del barri per anar guanyant terreny forestal i zona verda.

Cal recordar que tot aquest pla de remodelació tenia un pressupost de 18 MEUR, la meitat dels quals els pagava la Generalitat a través de la subvenció de la Llei de barris i l'altra meitat, l'Ajuntament.

GLF-U:50MIL

Més informació

w3.bcn.es/fitxers/noubarris/torrebarociutat-meridianacatal.538.pdf
www.bcn.cat/habitatge/doc/torrebaro_cm.pdf



Habitatges al carrer Martorelles de reallotjament d'afectats per enderrocaments Foto: Àlex Tarroja

MILLORA URBANA DEL BARRI ANTIC DE LLEIDA 92



Durant el 2007 s'inicien bona part de les obres de millora del barri, i s'hi impulsa la construcció d'habitatges públics i privats, tot i que continua havent-hi incidències per la mala qualitat dels immobles. Després d'un llarg període de progressiva degradació física i social, el Projecte d'intervenció integral del centre històric de Lleida inclòs en el Programa de barris de la Generalitat continua les actuacions de reactivació del barri iniciades des de la restauració de la democràcia. Ajuntament i Generalitat signen un conveni per a gestionar conjuntament el turó de la Seu Vella.

Antecedents | 2006:94

Lleida és la capital del Segrià i de les terres de Ponent, i la seva taca urbana s'estén a les dues ribes del riu Segre. El centre històric de Lleida ocupa prop de 50 ha, i es troba situat entre el turó de la Seu Vella i el riu, in ocupa l'espai tancat per l'antiga muralla medieval. Al centre històric destaquen dues zones clarament diferenciades: a la part baixa, l'eix comercial; i a la zona alta, entorn de la Seu Vella, una zona que ha patit un despoblament progressiu, l'envelliment de la població i la fugida de les activitats econòmiques.

El barri tenia una població de 10.184 habitants a final del 2006, amb una forta presència d'immigració estrangera, majoritàriament homes joves de procedència africana, residents sobretot a la zona més degradada, on gairebé suposen la meitat dels residents i el 20 % del total de la població immigrada estrangera de la ciutat.

L'Ajuntament de Lleida ha dut a terme diverses iniciatives des del 1979 per a recuperar el barri, com l'aprovació, el 1986, del Pla especial del centre de Lleida i la

Declaració, el 1988, d'àrea de rehabilitació integral (ARI). L'Empresa Municipal d'Urbanisme de Lleida SL (EMU) va ser creada el 1994 com un òrgan de transformació i de gestió del sòl urbà municipal i d'execució de les actuacions dins l'àmbit de l'ARI, finançador de les obres de rehabilitació del barri amb les plusvàlues de les actuacions en zones de creixement. El programa ARI, desenvolupat del 1994 al 2004, ha suposat la rehabilitació de 900 habitatges privats i la construcció de 197 pisos públics.

El juny de 2006 el Projecte d'intervenció integral del centre històric (PIINCH) de Lleida és escollit dins la tercera convocatòria d'ajuts del PROGRAMA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'INTERÈS ESPECIAL [177], amb un calendari d'actuació de l'any 2006 al 2010. El pla inclou la renovació de la trama urbana, la recuperació i rehabilitació d'equipaments històrics i artístics, la dotació i millora d'equipaments socials, l'enfortiment de l'estructura comercial i de l'educació cívica del barri i la millora de l'accessibilitat i adequació del vessant

nord del turó de la Seu.

Actuacions en el marc del PIINCH

El 15 de gener es va constituir el consell territorial del centre històric de la ciutat de Lleida, sota la presidència del regidor de barri, Xavier Aluja. Aquest òrgan participatiu es va crear, entre altres funcions, per a fer el seguiment del pla de barris.

Pocs dies després l'alcalde de Lleida, Àngel Ros del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), visitava les obres de reurbanització dels carrers Cotxera i travessera de Cotxera al centre històric, la primera de les infraestructures que s'executaven en el marc del Pla de barris del centre històric. La superfície d'actuació era de 439 m², amb un pressupost de 74.000 euros, i un termini d'execució de tres mesos. El projecte preveia restringir la circulació rodada pel tipus de flux circulatori, la funcionalitat i les característiques topogràfiques del carrer.

Ros va aprofitar per a anunciar l'inici de les obres del pàrquing de la plaça de Cervantes, previstes per a l'estiu, però que a final de 2007 encara no s'havien realitzat. La remodelació superficial de la plaça (inclosa la supressió d'un polèmic monòlit d'origen franquista) es preveia dur a terme la primavera de 2008.

El maig de 2007 s'iniciaven les obres de l'ascensor al vessant nord del turó de la Seu Vella, que, amb capacitat per a vuit persones, havia de connectar els pous de gel amb el baluard de Louvigny, salvant un desnivell de 17 m, amb una cabina panoràmica amb vistes al parc i als Pirineus.

També s'iniciaren les actuacions de millora de l'accessibilitat, la seguretat i l'enllumenat de 54 vies urbanes del barri antic, que incloïen la instal·lació de pilons per a delimitar calçades i voreres, baranes, passamans, rampes, i la renovació dels paviments. Poc temps després es començaren a senyalitzar els edificis monumentals del



Edificis del carrer de la Tallada afectats per la reforma del barri antic. Foto: Àlex Tarroja





Una imatge del carrer dels Cavallers. Foto: Marta Casas

centre històric i de l'eix comercial.

Durant l'estiu la Paeria va accelerar la posada en marxa del nou ascensor d'accés al Canyeret a causa de l'avaría de les escales mecàniques de la plaça Sant Joan. L'ascensor s'ubicava darrere l'església de Sant Joan i s'hi accedia des del carrer Paer Rufes, al costat de la plaça de la Sal.

La comissió d'urbanisme de l'Ajuntament de Lleida aprovava el 23 de juliol el pla de millora urbana d'un solar al carrer Gairoles, on es pensava construir un taller per a joves en risc d'exclusió social.

Durant la tardor l'Ajuntament de Lleida va aprovar el projecte d'arranjament general dels blocs Grup del Pla, que incloïa la rehabilitació de les façanes dels immobles i la urbanització del pati interior.

El grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va proposar a l'equip de govern de la Paeria la construcció d'una escola a la zona del Seminari, atès l'estat actual del centre educatiu Cervantes i com a punt clau per a aconseguir la cohesió i el desenvolupament del barri.

A final d'any, Àngel Ros inaugurava la plaça d'Aurembiaix d'Urgell, situada a l'encreuament dels carrers Mesquita, Lluís Besa i Llopis, a la vora del nou Museu de Lleida.

Impuls a l'habitatge de protecció oficial

Àngel Ros afirmava el gener de 2007 que els processos d'inspecció, rehabilitació, i en alguns casos, enderroc i reconstrucció d'habitatges eren necessari per tal de tirar endavant la reforma del centre històric de Lleida, en l'acte de col·locació de la primera pedra d'una promoció de dinou habitatges de protecció oficial en règim de lloguer al carrer Cavallers de Lleida. Ros va destacar també el fort creixement de la promoció d'habitatges,

tant públics com privats, en el sector del PIINCH, que va xifrar en uns 450 nous habitatges en preparació, dels quals gairebé 200 serien de protecció oficial.

L'EMU, impulsora de la promoció, tenia altres projectes similars en marxa per tot el barri, com ara 16 apartaments de lloguer per a joves al carrer Cavallers, 13 pisos al carrer Galera, 18 habitatges en règim especial també a Cavallers, 14 apartaments al carrer Nou i 8 pisos més a Lluís Besa, sense comptar el centenar d'habitatges projectats per a la zona del Seminari.

Pel que fa a la iniciativa privada, destaquen els 15 apartaments en construcció del carrer La Palma, 36 pisos i apartaments a la plaça de l'Ereta, carrer Palau i de les Monges, i els 18 habitatges a rambla Ferran, 31 a Blondel o l'edifici plurifamiliar projectat al carrer Caldereries.

Noves incidències en edificis degradats

Tot i els esforços municipals per a controlar l'estat de les edificacions del centre històric a partir d'un intens programa de revisions, les incidències no es van aturar. A principi de febrer de 2007, el foc va devastar una casa del carrer Gairoles on vivien tres famílies d'ètnia gitana.

Al juliol, l'alcalde Àngel Ros anunciava l'enderroc dels números 17 i 19 del carrer Sant Anastasi, després que els serveis tècnics municipals, en el marc de l'operatiu d'inspecció, van desallotjar l'immoble, l'estructura del qual havia quedat malmesa per una fuga d'aigua. Les setze famílies afectades van rebre suport municipal per al seu real·lotjament.



Un edifici del carrer Cavallers es va esfondrar provocant una víctima mortal. Foto: Àlex Tarroja

El 18 de novembre es va incendiar un altre edifici, aquest cop al carrer Companyia, que havia estat declarat prèviament en ruïna. El foc sembla que fou provocat per indigents que s'havien arrecerat en l'edifici per fugir del fred.

Montse Bergés, regidora d'ERC, va sol·licitar llavors a l'alcalde de Lleida que informés la ciutadania del ritme d'inspeccions d'edificis en el centre històric, atès que s'havien complert dos anys de vigència de la iniciativa. Bergés també va criticar el fet que l'edifici incendiat feia dos anys que havia estat declarat en ruïna però que no havia estat enderrocat, i va demanar un esforç per part de la Paeria per a rehabilitar en la mesura que fos possible els edificis restants per no perdre la identitat del barri.

La gestió del turó de la Seu Vella

El conseller de Cultura, Manel Tresserras, i l'alcalde, Àngel Ros, van anunciar la intenció de crear un consorci entre la Paeria i la Conselleria de Cultura per a impulsar conjuntament les actuacions urbanístiques, de restauració, promoció i difusió que es volia desenvolupar al turó de la Seu Vella i al monument, en l'acte d'inauguració, el juny de 2007, de la restaurada capella Requesens a l'antiga catedral de Lleida.

Manel Tresserras va remarcar la destacada inversió ja realitzada en el turó al llarg dels darrers anys i va recordar que el Departament de Cultura tenia previst invertir al



Enderrocs i noves construccions prop de Sant Llorenç i el Seminari. Foto: Àlex Tarroja

conjunt del Turó prop de 3,6 MEUR en el període 2004-2008.

També va aprofitar per a destacar les actuacions previstes, com ara la continuació de les obres al castell de la Suda i la restauració de les muralles. El Departament també tenia previst encarregar el projecte de la porta dels Apòstols i façana de ponent, la restauració de la porta de Santa Maria l'Antiga i l'actuació a l'Absis Colom i Montcada per a completar la restauració de la capçalera de la Seu.

Bona part de les obres de millora, i sobretot les accions encaminades a la dinamització social i econòmica del barri, restaven per desenvolupar a final de 2007.

JRMR

Més informació

www10.gencat.net/ptop
www.paeria.es/cat/ajuntament/noticies.asp
www.paeria.es/emu

93 MILLORA URBANA DEL BARRI ANTIC DE VALLS



Un cop superada la selecció dels projectes de la tercera convocatòria de la Llei de barris, el Pla de millora urbana del centre històric de Valls engega el 2007 les accions proposades. Per a dur a terme aquest pla l'Ajuntament proposa una nova organització estructural del consistori per tal d'atendre millor la gestió del projecte i les necessitats del barri antic. Les accions previstes van seguint el seu curs però la nota destacada són els diversos ensorraments esdevinguts durant l'any al barri, símptoma de l'estat de deixadesa al qual s'havia arribat.

Antecedents | 2006:96



El barri antic de Valls constitueix el centre històric i fundacional de la ciutat. Amb el consegüent creixement de la ciutat durant el segle XX, el barri va anar patint un procés de despoblació i envelliment dels seus habitants, i com a conseqüència un elevat percentatge dels habitatges es va considerar en mal estat. Les antigues muralles de la ciutat, a més, encara no havien estat obertes i no es podien anivellar les diferents cotes de la ciutat. Aquest és el motiu pel qual, el 2005, es va començar a elaborar un projecte de millora urbana que posteriorment es va presentar a la convocatòria d'ajuts del PROGRAMA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL [2005:175].

El projecte de millora urbana (PMU) del barri antic de Valls va ser escollit el mes de maig del 2006 juntament amb setze projectes més d'altres localitats. Amb tot, les accions previstes (enderrocament d'una finca al carrer Espardenyers i de l'edifici de Ca la Mateueta, construcció d'una biblioteca, pàrquings i habitatges a l'antiga fàbrica de Ca Creus) no van començar fins a principi del 2007 ja que durant la segona part del 2006 es van presentar les alegacions posteriors al període d'exposició pública i només se'n van acceptar disset, que un cop aprovades es van in-

cloure al PMU. Malgrat tot, però, el document del PMU aprovat definitivament encara va trigar a arribar, ja que abans va haver d'atendre totes les demandes provinents de la Comissió d'Urbanisme de Tarragona (CTUT).

L'informe de la Comissió derogava que s'edifiqués per sobre de l'alçada reguladora d'1,5 metres sobre la teulada i impedia així aixecar una nova planta. La Comissió creia que així no s'alteraria el paisatge intern del barri antic. A més a més, l'informe també va deixar clar que tots els projectes definitius s'haurien d'ajustar al PMU. Positivament, la Comissió d'Urbanisme va valorar amb bons ulls totes les accions previstes, inclosa la del carrer Espardenyers, temuda inicialment perquè podia comportar una acció massa agressiva per part de l'Incasol. Tanmateix, un dels peròs que la CTUT havia manifestat era l'actuació a la Mateueta, i per això va aportar la recomanació de la Direcció General de Patrimoni (DGP) que indicava que si bé es tractava d'un edifici no catalogat recomanava no enderrocar-lo. Finalment, no va ser fins al mes d'octubre que va finalitzar la tramitació del PMU després de l'aprovació a l'Ajuntament de les modificacions fetes per la CTUT.

Reestructuració del consistori i inauguració de la plaça del Pati

L'any va començar amb la reestructuració de l'Ajuntament. S'havia convingut que, per tal de fer més funcional la gestió del projecte, l'àrea d'Urbanisme de l'Ajuntament es desdoblés i es traslladés al barri antic. Així, el mes de gener es va acordar obrir una nova oficina al centre històric per tal d'informar, coordinar i gestionar el desplegament del PMU. Aquesta oficina disposava dels recursos humans d'un arquitecte, d'una assessora jurídica i d'un tècnic.

Durant aquesta primera part de l'any es van acabar les obres de l'aparcament soterrat a la plaça del Pati. Aquesta obra, força controvertida en la seva concepció i durant el procés de participació ciutadana, va ser finalment inaugurada el mes de maig després d'unes obres que es van allargar una mica més del que s'esperava. Malgrat que mai no va entrar en l'àmbit d'actuació ni en les previsions del PMU, el Pati també havia estat considerat tradicionalment com una zona del barri antic. Nogensmenys, les obres del Pati van permetre després justificar accions posteriors del PMU.

Ca la Mateueta, seu fundacional dels Mossos d'Esquadra

L'actuació a Ca la Mateueta era una de les accions més esperades. La Mateueta, una antiga pensió ubicada al centre històric de la ciutat, era fins aleshores propietat d'una promotora que l'havia comprada amb la intenció de fer-hi habitatge privat. L'Ajuntament va haver de pagar mig milió d'euros per comprar l'edifici. La seva obtenció responia a un dels objectius estratègics del PMU: un esponjament de l'àmbit amb una nova plaça de 330 m² que permetria millorar l'accés a la plaça de l'Oli. A banda d'això, l'enderroc de l'edifici havia de comportar la construcció de dotze pisos de protecció oficial. El PMU havia catalogat aquesta zona com a ARI (àrea de rehabilitació integral).



Plaça del Pati reformada Foto: Àlex Tarroja



Apuntament d'edificis al carrer de Sant Antoni Foto: Àlex Tarroja

Malgrat que l'execució prevista preveia l'enderroc de la casa, hi havia una recomanació de la Direcció General de Patrimoni de protegir-la, atesa la seva vinculació històrica amb la fundació del Cos de Mossos d'Esquadra. La Mateueta, però, era un edifici que, segons el PMU, ja era de propietat municipal un cop adquirida. L'alcaldeessa va aclarir que la recomanació de la DGP no era vinculant i que l'actuació era necessària per a complir els objectius d'esponjament, accessibilitat i mobilitat del barri antic. A banda d'això, també va justificar l'actuació recordant que aquesta havia estat avalada

pel procés de participació ciutadana. Amb tot, es va acordar fer un recordatori a l'indret.

També es va començar amb l'encàrrec del projecte d'enderrocament de la finca afectada del carrer Espardenyers per afavorir així l'acceleració de les obres que l'Incasol havia d'executar a la zona, ja que aquest organisme era propietari de set immobles que pertanyien a aquesta unitat d'acció.

Ca Creus, un altre important focus d'actuació

Ca Creus, una antiga fàbrica tèxtil ubicada al centre històric, havia de constituir la reforma urbanística dels carrers Sant Antoni, Sant Pere i Forn Nou per a l'esponjament, més la construcció d'una nova biblioteca municipal que, sumat a la promoció d'habitatges i a la construcció d'un aparcament, suposava un cost de 6 MEUR. Així, doncs, aquesta actuació era una de les més importants del pressupost. A més a més, el projecte de Ca Creus tenia en compte l'expropiació de set edificis de la zona.

Cinc finalistes d'un total de 21 currículums que s'havien presentat a la convocatòria van ser els escollits del concurs d'idees per a l'àrea d'actuació de Ca Creus. Els cinc finalistes van presentar els seus avantprojectes el mes d'abril perquè, en un procés que permetés que la ciutadania els pogués consultar, fossin exposats públicament abans del veredict final. L'àrea de Ca Creus té



Detall del nucli antic de Valls Foto: Àlex Tarroja

una superfície d'actuació de 1.353 m² i s'hi havia previst la construcció de dotze habitatges i un aparcament soterrani de cinquanta places per a residents. Tot i que estava previst tenir escollit el projecte guanyador abans de final d'any, el jurat encara no s'havia reunit i, per tant, la zona encara no tenia un projecte definit.

Amb tot, la nota més destacada durant aquest any i durant el temps que es feia que s'executava el PMU van ser els esfondraments succeïts en diferents moments de l'any. Durant el mes d'abril s'havien produït dos ensorraments d'edificis buits i deshabitats al centre històric. El mes de novembre també es van produir dos ensorraments més, un dels quals en un immoble ocupat que va obligar a desallotjar els sis veïns de la finca. En l'altre, un incendi en una antiga granja abandonada la va acabar de destrossar. Aquests fets, tal com va passar l'any 2006, van ser l'exemple més clar de l'estat de deixadesa a què havia arribat el barri antic de Valls.

GLF-U:50MIL



Plaça del Pati reformada Foto: Àlex Tarroja

Més informació

www.tinet.org/~valls-ba/logo72.htm
www.l0.gencat.net/ptop/AppJava/cat/actuacions/departament/barris/vallsbarriantic.jsp

94 MILLORA URBANA DEL COLL (BARCELONA)



El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) aprova la millora urbana del barri del Coll, a la ciutat de Barcelona. El projecte té un pressupost de 15,7 MEUR, pagats entre l'Ajuntament de Barcelona i el DPTOP, i conté dinou actuacions. Les accions més destacades són l'adquisició de sòl per a equipaments i zones verdes al sector del Portell, les escales mecàniques als carrers Móra la Nova i Jaume Cabrera, l'eix cívic del carrer Portell i la rehabilitació d'edificis. El districte de Gràcia presenta el pla en una assemblea amb més de 200 veïns i s'articulen mecanismes de participació ciutadana.



El barri del Coll té uns 6.000 habitants i està situat uns 300 m sobre el nivell del mar, a l'extrem nord-oriental del districte de Gràcia, a la ciutat de Barcelona. Aquest barri està caracteritzat pels forts pendents i està envoltat pel parc de la Creueta del Coll, el parc del Carmel i el parc Güell. Malgrat que prèviament el barri ja estava ocupat per diverses masies i cases, el creixement urbanístic més important es va produir a partir dels anys seixanta, d'una manera poc ordenada. Aquest fet és el que va provocar que es construïssin molts edificis de baixa qualitat, que predominés una manca considerable d'espais verds i que els accessos i les connexions internes del barri fossin, en conjunt, difícils i que l'aïllessin.

S'aprova la millora urbana del Coll

L'abril del 2007 el districte de Gràcia va presentar el projecte de rehabilitació integral del Coll a la quarta convocatòria del PROGRAMA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL [177]. La resolució del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) del juliol del 2007 va aprovar l'ajuda al Coll, juntament amb 24

projectes de millora i rehabilitació integral més de 23 municipis catalans. A Barcelona també es va impulsar la millora urbana del barri de la Bordeta, al districte de Sants-Montjuïc.

El projecte de rehabilitació integral del barri del Coll tenia un pressupost de 15,7 MEUR i una subvenció de 7,8 MEUR per part del DPTOP. Aquest pressupost era el més alt dels 24 plans aprovats a la convocatòria, i per tant el que més diners rebia del DPTOP. Del total del pressupost, la meitat l'havia de pagar el DPTOP i l'altra meitat l'Ajuntament de Barcelona. El projecte tenia una durada de quatre anys.

Diferents objectius per les dinou actuacions

La millora urbana del Coll proposava com a objectiu marc dignificar la zona i corregir algunes mancances estructurals fruit d'un urbanisme complex i difícil. Les accions s'agrupaven en els vuit apartats que definien la LLEI DE MILLORA DE BARRIS [2004:103], com la millora de l'espai públic i la dotació d'espais verds, la rehabilitació i l'equipament dels elements col·lec-

tius dels edificis, els programes de millora social, urbanística i econòmica del barri o l'accessibilitat i la supressió de barres arquitectòniques.

El projecte de rehabilitació integral del Coll plantejava diferents objectius com ara potenciar els corredors verds integrant a l'estructura urbana el parc de la Creueta del Coll i el parc Güell i millorant-ne també l'accessibilitat. També es volia reconduir la pèrdua de significació urbana del Coll aprofitant la futura arribada de la LÍNIA 5 [2005:99] del metro i alhora vertebrar els barris del Coll i el sector del Portell a través de la seva zona més baixa. A més, s'havien d'implementar programes de millora social com la intervenció en situacions de risc social entre adolescents i joves per mitjà de la seva participació i de la integració d'aquest col·lectiu. I finalment es pretenia millorar la connectivitat interna del barri amb la creació d'itineraris des de la vall fins a la muntanya, a fi de relacionar les zones baixes amb punts de centralitat, i potenciar alhora l'accessibilitat al transport públic amb les més altes, zones principalment residencials.

De les dinou actuacions incloses a la millora urbana del Coll, la més destacada era l'adquisició de sòl per a equipaments i zones verdes amb l'objectiu d'esponjar la zona del Portell, situada al costat del parc del Carmel, a la qual es dedicava un pressupost de 5,5 MEUR. També destacaven la inversió en matèria d'accessos i la connexió viària i de vianants per mitjà de la construcció d'escales mecàniques que permetessin salvar les pujades dels carrers Móra la Nova i Jaume Cabrera, que havien de costar 3,9 MEUR, l'eix cívic del carrer del Portell amb la connexió entre el mirador del Carmel i el mirador Coves d'en Cimany al parc Güell amb un pressupost d'1,1 MEUR, i la rehabilitació i equipament dels elements comuns dels edificis amb 0,9 MEUR.

Així mateix, s'hi projectaven altres actuacions, com la urbanització dels carrers Jaume Cascalls, Lluís Bonifaç, Pere Llobet i Al-



Carrers en pendent al barri del Coll. Foto: Néstor Cabañas

dea del sector Portell, el camí de ronda verda al Portell, el nou espai públic Laguna L'nao amb una nova plaça enjardinada amb aparcaments subterranis, la urbanització de diversos carrers del sector del Coll com els carrers Beat Almató i Clotés, i la urbanització dels carrers Funosas, Llussà i Pineda.

També es preveia el nou accés al parc de la Creueta del Coll,¹ la instal·lació de plaques solars i millora de l'aïllament tèrmic dels edificis, la reforma de la finca Turull i la posada en marxa d'una escola taller de jardineria, les noves connexions d'informació ciutadana, la instal·lació de plaques fotovoltaïques al centre cívic del Coll, les noves baranes en una quinzena de carrers amb fort pendent, la creació d'un camí escolar com a via de circulació preferent per als alumnes i vianants, una xarxa relacional d'intercanvi de coneixements o l'adaptació interior del nou centre d'interpretació de la finca Sansalvador.

Un projecte amb participació ciutadana

Al desembre, el districte de Gràcia va presentar el contingut genèric del projecte de rehabilitació integral del barri del Coll en una assemblea massiva amb uns 200 veïns que volien conèixer les seves directrius i,

sobretot, quin impacte havia de tenir sobre el seu entorn. En el torn de paraules es va verificar que un dels temes més polèmics era la possible afectació del pla en el contingut anomenat 14A. Amb aquest nom s'identificava un antic conflicte urbanístic no resolt que afectava un conjunt d'habitatges del Coll, situats fora d'ordenació.

Alguns veïns neguitosos temien que s'aprofités la millora urbana per a aplicar la qualificació definitiva d'aquesta àrea, ja que algunes de les dinou actuacions s'havien programat en aquella zona concreta. Tot i això, el districte va negar aquesta possible situació. De fet, es va remarcar que les actuacions projectades al 14A serien les últimes a redactar, atès que es preveia la possibilitat que abans es pogués desencallar aquest conflicte urbanístic.

Al final del 2007 s'anunciava la creació d'una comissió de treball del pla. Es pretenia fomentar la participació ciutadana i la implicació de les entitats, associacions i veïns i veïnes del Coll. L'Ajuntament volia que els veïns s'impliquessin directament en el projecte i que conjuntament es marquessin les prioritats, i seguissin la implementació de les dinou actuacions amb el consegüent calendari d'actuació i pressupost. La comissió de treball s'

havia de reunir una vegada al mes i tenia l'encàrrec de treballar en els projectes concrets. En aquesta comissió hi havien de ser representants l'associació de veïns del Coll i la de Turull, la Plataforma 14A, comerciants, escoles i veïns que ho sol·licitessin expressament i els tècnics del districte de Gràcia.

Paral·lelament, també s'havia de posar en marxa la comissió de seguiment i avaluació del projecte on, a banda de les entitats, també hi havia l'Ajuntament i la Generalitat. Aquesta comissió s'havia de reunir una vegada a l'any.

La instal·lació d'escaleres mecàniques als carrers de Móra la Nova i Jaume Cabrera es projectaven perquè fossin la primera actuació. Una vegada els projectes finalitzessin es preveia de fer cada trimestre una convocatòria d'assemblea per a presentar-los públicament als veïns.

XCN

Més informació

avvbarri-coll.blogspot.com
www.bcn.cat
www.gencat.net/ptop

1. El parc de la Creueta del Coll és resultat de la recuperació, a la dècada dels anys setanta, d'una pedrera abandonada. Els seus elements més destacats són l'estany piscina que n'ocupa la part baixa, i la gran escultura suspesa d'Eduardo Chillida.

95 MILLORA URBANA DEL NUCLI ANTIC DE MONTBLANC



La vila enmurallada de Montblanc, després d'un llarg procés de redacció i presentació de diversos projectes urbanístics per a rehabilitar-ne el nucli antic, ha vist com en la quarta convocatòria de la Llei de barris sortia escollida d'entre les 24 localitats adjudicades. La iniciativa, endegada des de l'Ajuntament a partir de la primera convocatòria del 2004, finalment ha vist premiada la seva insistència per continuar una remodelació urbanística del nucli antic amb tres punts clau: la rehabilitació d'habitatges, el desenvolupament urbà, i la millora social i econòmica per a promoure la vila com un lloc agradable per a viure i, alhora, fer-la turísticament atractiu.



La vila de Montblanc, capital de la comarca de la Conca de Barberà, a la província de Tarragona, fou reclosa per Pere III el Cerimoniós al segle XIV i des d'aleshores el perímetre de més de 1.500 m de les seves muralles és un puntal bàsic per a atreure el turisme de terres enllà. Els seus 6.600 habitants veuen en el nucli antic de caire marcadament medieval, amb les porxadades de la plaça Major, el polièdric entramat de carrers tan característic del Call jueu i la seva rica patrimoni amb obres com l'església de Santa Maria o la de Sant Miquel, on els reis catalans feren corts repetides vegades, i tot plegat ho entenen com l'oportunitat de fer-se conèixer a l'exterior i millorar el present, tot aprofitant un entorn que podria oferir un confort d'habitatge molt notable.

Diversos punts de sortida són els que qualifiquen aquest enclavament com un centre mancat de recursos. Així, segons la diagnosi realitzada a final del 2004 per l'Ajuntament, en el nucli antic coincideixen: manca d'inversions, existència de carrers i places sense pavimentar, pisos i cases de construcció antiga, minsa qualitat urbanística, recollida selectiva de residus inexistent, poques zones verdes i d'esbarjo infantil, excessives barreres arquitectò-

niques i escassos mitjans de transport públic, a la vegada que es registra un procés d'envelliment de la població (amb un 22% de majors de 60 anys), una concentració excessiva de població estrangera al nucli antic i l'existència d'habitatges buits. Aquesta anàlisi endegà el procés de presentació d'un projecte que s'adequés perfectament a la LLEI DE BARRIS (LLEI 2/2004, DE 4 DE JUNY) [177].

Les convocatòries

L'oportunitat que oferia la nova llei va fer que el projecte inicial es presentés a la primera convocatòria del 2004. Tot i quedar en la 26.^a posició entre els 66 barris presentats a concurs, la precarietat dels mitjans i la rapidesa de la redacció del projecte van desestimar-lo inicialment. La bona posició obtinguda, però, va fer que el consistori montblanquí dirigit per l'alcalde Josep M. Campdepadrós, d'Acord Per Montblanc-Partit dels Socialistes de Catalunya (APM-PSC), i el regidor del centre històric Carles Carreras veiessin la necessitat d'augmentar els recursos financers per a redactar i planificar millor el projecte.

El desembre del 2004, però, veient les urgents necessitats del cor de Montblanc,

des de l'Ajuntament es va aprovar un pla especial de reforma interior (PERI) per a revitalitzar el nucli antic adoptant les vuit línies d'acció que marcava la Llei de barris i integrant el projecte iniciat.

La presentació al concurs del Programa de barris de 2005 va venir precedida per la visita del secretari per la planificació territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Oriol Nel-lo, que va qualificar el projecte de "molt ben elaborat i ajustat als vuit camps que preveu la llei" i qualificà Montblanc de tenir "moltes possibilitats, si no en aquesta en properes convocatòries". Però el nucli antic montblanquí tornà a quedar exclòs.

Això no va fer defallir el consistori municipal i en la convocatòria següent va buscar l'ajut tècnic d'una empresa especialitzada tal com havia aconsellat el director general d'Arquitectura i Paisatge de la Generalitat, Joan Ganyet, en una visita realitzada a la vila. Una subvenció de la Diputació de Tarragona va servir per a adjudicar la redacció del nou projecte a Valeri Consultors Associats, empresa especialitzada en consultoria urbanística, tot i que es partia de la base del projecte realitzat prèviament per la tècnica de l'Ajuntament Lluïsa Sánchez.

Tot i no que el 2006 no va obtenir la subvenció, s'organitzaren millor els recursos per a la presentació a la convocatòria del 2007 i amb la base anterior i la redacció pròpia del projecte, que l'experiència havia definit, es marcaren unes línies de redacció que van donar una importància vital a la rehabilitació i a l'equipament dels elements col·lectius dels edificis (Camp 2 del Programa de barris) i a la promoció turística local, en la qual s'inclouria la compra de sòl per a delimitar noves zones verdes i arranjar l'espai de les muralles, dins dels programes per a la millora social, urbanística i econòmica (Camp 7).



Façana lateral del Palau Castlà. Foto: Àlex Tarroja

La quarta convocatòria inclou Montblanc

Gràcies al llarg procés endegat tres anys abans i a la persistència de l'Ajuntament de Montblanc per ajustar-se als principis de la Llei de barris, a la quarta convocatòria sortí elegit el Centre Històric de Montblanc com a mereixedor de la subvenció destinada per la Generalitat a la millora integral de la vila emmurallada, i va quedar en la 21.^a posició dels 24 projectes aprovats.

El total del pressupost del projecte inicial, aprovat pel ple municipal el març de 2007, es xifrava en 6,3 MEUR amb un total de 27 actuacions repartides en els vuit camps que estableix l'article 7 de la Llei de barris, dels quals el 50% aniria a càrrec de la Generalitat i la resta hauria de ser assumida per l'Ajuntament. La resolució definitiva feta pública el 27 de juny pel conseller del DPTOP, Joaquim Nadal, atorgava a Montblanc un pressupost subvencionat de 2,5 MEUR, deixant fora la creació de l'Oficina de Rehabilitació d'Habitatges privats del Centre Històric, tot i que incloïa la majoria d'actuacions reivindicades.

El conjunt d'actuacions tenien com a base tres punts cabdals: potenciació del centre històric com a centre de la ciutat, millora i reordenació de les infraestructures del barri i programes per a la millora social. Entre les actuacions més importants del projecte aprovat són destacables: la pavimentació i enjardinament de la plaça de Sant Francesc, amb una subvenció de 600.000 que preveu recuperar i restaurar l'església conventual i construir un aparcament soterrat per a facilitar la mobilitat i l'accessibilitat comercial i veïnal al conjunt del centre històric, i l'adequació de l'escorxador com a



Detall del carrer Major, eix articulador del nucli antic. Foto: Àlex Tarroja

biblioteca comarcal (2a. fase) amb 407.500 de pressupost finançat.

Aquest procés de revitalització que s'engegarà el 2008 i tindrà una durada de quatre anys incidirà en els camps d'actuació i a les zones del nucli antic següents: Camp 1. Millora de l'espai públic i dotació d'espais verds amb la pavimentació de la plaça del Call al carrer Sant Josep, reposició de mobiliari urbà i lleure infantil, obres de conversió en illa de vianants, trenat de la xarxa de baixa tensió, instal·lació de recollida d'escombraries soterrada, compra de sòl per a la creació de zones verdes (i a través de les quals dignificar i restaurar l'entorn de les muralles); Camp 2. Rehabilitació i equipament dels elements col·lectius dels edificis; Camp 3. Adequació i manteniment del Casal Montblanquí, urbanització

de l'entorn de l'ampliació de l'edifici destinat a l'Arxiu Comarcal; Camp 4. Segona fase de la instal·lació de la xarxa de banda ampla i creació de la xarxa wi-fi, adequació de la sala polivalent del Casal d'Entitats; Camp 5. Mesures a la biblioteca per a la millora d'eficiència energètica, reducció de contaminació lumínica de l'enllumenat públic; Camp 6. Programa de promoció de la convivència ciutadana, programa de benvinguda de nous veïns, programa de promoció de la participació ciutadana, local per a l'associació de dones; Camp 7. Dinamització de l'activitat comercial, millora i creació d'aparcament als voltants de la muralla per a dinamitzar el comerç, supressió de barreres arquitectòniques als carrers del centre històric i arranjament de places d'aparcament de minúsculs.

A partir d'aquest moment l'acció prioritària de l'Ajuntament i el seu nou alcalde al capdavant, Josep Andreu, d'Agrupament Català de Montblanc-Acord Municipal (ACM-AM), fou trobar el finançament restant per a endegar les actuacions projectades. El setembre del 2007, en una entrevista entre l'alcalde Montblanquí i el president de la Diputació de Tarragona, Josep Poblet, es va parlar de l'accés de la vila al Pla d'acció municipal (PAM). Poblet, va ressaltar l'"esplèndid i important futur" de la vila com a "cruïlla" de les noves tendències del turisme, la cultura, l'oci i l'àmbit paisatgístic.

ABV

Més informació

www.montblanc.cat



Reforma de la plaça del Call, una de les primeres actuacions del programa. Foto: Àlex Tarroja

96 MILLORA URBANA DEL NUCLI ANTIC DE VILANOVA I LA GELTRÚ



Avança el Projecte d'intervenció integral del nucli antic de Vilanova, amb un pressupost total de 14,4 MEUR —el 50% aportat per la Generalitat— i una previsió d'execució de quatre anys. A final d'any, l'Ajuntament obre la primera convocatòria d'ajuts a particulars destinada a revitalitzar i actualitzar el nucli antic, i constitueix el Comitè d'Avaluació i Seguiment del projecte. Segons els informes municipals, durant el 2007 ja s'havia executat el 23% de la inversió prevista. Paral·lelament, afloren discussions ciutadanes i polítiques relatives a la conservació del patrimoni i els usos de la ciutat.



Vilanova i la Geltrú, la capital del Garraf, s'assenta sobre una plana oberta en terrassa a la Mediterrània que acull un dels ports pesquers més importants de la costa catalana. El municipi ha estat històricament un lloc d'assentaments humans i un dels primers municipis catalans que va iniciar el procés d'industrialització.

Des de fa uns anys, la ciutat en particular i la comarca en general viuen una forta transformació. La millora de les comunicacions, el procés de desconcentració de la conurbació barcelonina i l'expansió econòmica general que s'inicià durant la segona meitat de la dècada dels noranta han tingut un efecte altament dinàmic en el municipi, que s'ha traduït en una major integració metropolitana, un creixement econòmic acumulat per damunt de la mitjana catalana i un creixement demogràfic acompanyat —amb 63.196 habitants el 2007— d'una major pressió sobre els recursos i els increments en les demandes d'equipaments i serveis.

El nucli antic de Vilanova, amb una superfície superior a les 20 ha, comprèn els nuclis fundacionals de Palmarer i tota l'àrea de l'antic convent de les Carmelites. Aquesta zona queda compresa entre els carrers del Pare Garí, de l'Aigua, plaça de les Neus, carrer de Sant Pere, plaça de la Peixateria, plaça del Pou, carrer de la Pastera, plaça de les Casernes, Raval de la Pastera, carrer de l'Hospital, carrer de Sant Magí, plaça del Cap de Creu i carrer de Tarragona.

El nucli antic es caracteritza per una estructura compacta amb un nucli de carrers estrets i degradats, amb dèficit d'equipaments, serveis, espais comuns i zones verdes que, entre altres, dificulta la relació dels veïns. A l'àrea hi viuen prop de 4.600 persones, que representen un 7,18% del total d'habitants del municipi. D'aquests, el 15% són estrangers d'origen extracomunitari. L'estructura d'edats mostra a més d'un alt índex d'envelliment un índex de dependència molt considerable. Aquest àmbit es

caracteritza, a més, per ser poc conegut i utilitzat per la ciutadania del municipi.

El Pla de mandat 2003-2007, que emana de les bases de l'Acord de govern per a Vilanova i la Geltrú que van signar l'any 2003 els tres partits polítics en el govern de l'Ajuntament de la ciutat durant aquesta legislatura —Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV)—, assenyalava les bases d'orientació estratègica per al futur del municipi i concretava els projectes que es volien emprendre. L'objectiu general que es marcava l'Ajuntament amb la redacció d'aquest pla era millorar la qualitat de vida de la ciutadania, cercar una ciutat socialment més justa, ecològicament més sostenible i consolidar el manteniment de Vilanova com a referent territorial, de ciutat cohesionada i amb igualtat d'oportunitats per a tothom.

De manera específica, el Pla de mandat expressa en l'objectiu número 47 la revitalit-

zació i regeneració dels nuclis antics de la ciutat. I, concretament, apuntava la redacció i aprovació del Pla de reforma interior (PERI) del nucli antic i el PERI del Cap de Creu, garantint un procés participatiu i consensuat amb els afectats. També proposava endegar els treballs del PERI Casernes per tal de millorar la comunicació entre el sector Sant Jordi i la plaça de les Casernes i transformar les condicions urbanes i d'habitatge d'aquest sector. Es plantejava aquí reconvertir les antigues casernes en un nou centre d'atracció cívica i comercial, per tal que tingués un paper dins la revitalització del nucli antic, i traslladar els equipaments esportius al Parc del Garraf. També es plantejava estudiar, en aquest marc, la possibilitat i viabilitat de fer noves instal·lacions per a l'Escola d'Art. D'altra banda, segons s'explicitava en l'objectiu 64.3 s'havia d'elaborar un pla de rehabilitació dels habitatges del nucli antic.

Primers resultats del projecte

El govern municipal va concórrer a les dues



Carrer de Santa Anna, després de la reforma Foto: Àlex Tarroja



Detall del nucli antic de Vilanova Foto: Àlex Tarroja

primeres convocatòries del PROGRAMA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL [177] que preveu la Llei de barris i impulsa la Generalitat per tal d'obtenir un finançament que li permetés implementar un projecte de millora del nucli antic de la ciutat, tal com establí el seu Pla de mandat. Finalment, en la tercera convocatòria, l'any 2006, es va aprovar el Projecte d'intervenció integral del nucli antic de Vilanova, amb un pressupost total de 14,4 MEUR –el 50% aportat per la Generalitat– i una previsió d'execució de quatre anys.

L'objectiu general és revitalitzar i actualitzar aquesta àrea de la ciutat posant en valor la seva identitat i patrimoni històric, lluitant contra la degradació urbanística i socioeconòmica i adequant-lo a les necessitats de la població resident; és a dir, millorar i adaptar les infraestructures i equipaments, incrementar l'atractiu com a lloc de residència, d'activitat econòmica i cultural, al servei del veïns i, en general, de tota la població del municipi.

Segons l'alcalde Joan Ignasi Elena (PSC), el projecte "va més enllà d'una acció concreta perquè té vocació de ciutat"; segons ell "cal invertir en la Vilanova que ja existia per a garantir la cohesió social i territorial de la ciutat". Les inversions més importants corresponen a l'adequació de l'espai cultural polivalent la Sala i a la reurbanització dels eixos bàsics del nucli antic.

Segons els informes municipals, a final d'any s'havia executat el 23% de la inversió prevista en aquesta zona de la ciutat. El secretari per a la Planificació Territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) de la Generalitat, Oriol Nel·lo, en el

decurs de la primera reunió prèvia a la constitució del Comitè de Seguiment del projecte, també va corroborar que "Vilanova té un dels nivells de contractació i execució de les actuacions previstes al projecte més elevat".

Entre les actuacions enllestides destaca la reurbanització del carrer dels Estudis i la plaça de Miró i Soler, on es va eixamplar la zona de circulació dels vianants i es va fer accessible des de qualsevol punt del carrer, amb una secció a un sol nivell. A més, també es va renovar l'enllumenat i els col·lectors d'aigües pluvials.

En fase d'execució encara hi havia la reurbanització de la plaça Casernes i dels carrers de l'entorn, el Pla d'acció comunitària del nucli antic i el Centre d'Acció Comunitària, on es porten a terme actuacions per a implicar els veïns com ara la creació de la plataforma d'entitats del barri, la comissió de convivèn-

cia i civisme, programes educatius entorn de la diversitat cultural i l'animació sociocultural entre altres, així com accions per a promoure i facilitar la participació dels nous veïns en la dinàmica veïnal (cursos de català per a adults, cursos de coneixement de l'entorn, creació d'una xarxa de voluntaris de referència per als nous veïns, etc.).

D'altra banda, entre les actuacions previstes per a anys posteriors hi ha la urbanització dels carrers Cap de Creu, Picapedrers, Bomba, Marquès, Horts, Palmerar, Sant Josep, Hospital i la plaça del Pou, amb les corresponents instal·lacions d'aigua, enllumenat i recollida pneumàtica de brossa, així com la xarxa d'un carril per a bicicletes. Per a una fase posterior, també hi ha previst fer públic el jardí del Museu Papiol i una altra ampliació de l'equipament la Sala.

Línia d'ajuts per a rehabilitar el nucli antic

El darrer trimestre de l'any, el regidor de Projectes Urbanístics, Paisatge i Habitatge, Xavier Oller, i el director del Pla d'intervenció del nucli antic, Francesc Surroca, van presentar la primera de les convocatòries d'ajuts –n'hi haurà una d'anyal fins al 2010– destinada a revitalitzar i actualitzar el nucli antic. Les sol·licituds, obertes fins a l'acabament de l'any, estaven destinades a les persones físiques o jurídiques, propietaris usufructuaris dels immobles que acreditessin la seva residència habitual o que el tinguessin en règim de lloguer. En aquesta primera convocatòria, el govern preveia distribuir 130.000 €.

Els conceptes pels quals es podia sol·licitar fins al 40% del cost de les obres i un 10% més per a rendes baixes fan referència a la restauració i millora de les façanes, a la instal·lació d'ascensors i a la incorporació de tecnologies de la informació als edificis amb l'objectiu de disminuir el nombre d'antenes al barri.



Plaça de les Casernes reformada Foto: Àlex Tarroja



Plaça de les Casernes reformada Foto: Àlex Tarroja

Comitè d'Avaluació i Seguiment del projecte

A final de novembre es va constituir, al Saló de Plens de l'Ajuntament, el Comitè d'Avaluació i Seguiment del Projecte Nucli Antic amb l'objectiu de fer el seguiment dels compromisos adquirits per la Generalitat i l'Ajuntament i fer partícip la societat civil en aquest procés. Aquest òrgan, a més de representants de les administracions local i autonòmica, integra les entitats veïnals, representants del teixit comercial, així com sindicats i altres organitzacions civils amb seu a la Vilanova Vella. La seva funció serà fer l'avaluació de les inversions des de la perspectiva de la funcionalitat urbanística, territorial, econòmica i de cohesió social. Té previstes tres reunions anuals.

Nel·lo, convidat a una reunió de presentació d'aquest nou òrgan, va felicitar el consistori i va recordar que "aquest programa d'ajudes, obertament municipalista, representa una intervenció de xoc en unes zones que poden córrer el risc de quedar-se enrere".

Altres plans i projectes

Durant el 2007 van emergir als mitjans diverses qüestions relatives a la conservació i destrucció del patrimoni i a la convivència i l'oci nocturn de la ciutat, totes les quals tenien una especial concurrència en l'àmbit del nucli antic de Vilanova. Entitats civils i polítiques van obrir un debat públic sobre aquestes matèries, fet que va obligar el govern local a posicionar-se i impulsar projectes latents de conservació i usos.

A començament d'any, amb l'objectiu de conciliar l'oci nocturn i el respecte al descans dels veïns de la ciutat, el govern municipal va aprovar un primer esborrany del Pla d'usos per a establiments musicals i de restauració. El document té per objectiu regular la instal·lació de noves discoteques, restaurants i bars musicals a Vilanova, i se suma a la suspensió de llicències que havia estat decretada un any enrere als barris de la Geltrú, el Cen-

tre Vila i les Casernes, i que continuarà vigent fins a l'aprovació definitiva del pla. L'alcalde, Joan Ignasi Elena, va explicar llavors que començava un període tan llarg com fos necessari de discussió amb les parts implicades per a elaborar la redacció final del document.

Durant la campanya electoral del mes de març, el Partit Popular (PP) de Vilanova va incorporar a les seves llistes l'Associació de Defensors del Nucli Antic (ADNA). Jaume Ramon Mateu, president de l'Associació, va destacar que la coincidència en el model de ciutat i la predisposició que han trobat en el PP per a la defensa dels seus interessos van ser claus per a tancar l'acord: "Volem defensar les nostres idees a l'Ajuntament". Aquesta entitat ja va formar part de l'Alternativa Ciutadana, que el 2003 havia aconseguit prop d'un miler de vots. També ERC es va postular a Vilanova com la garantia per a conservar el patrimoni. En aquest sentit, Tomàs Álvaro, candidat d'ERC, va criticar l'acord a què havien arribat el PP i ADNA: "Allò que significava el purisme va ara amb el PP."

D'altra banda, a final de maig, l'Associació Unesco Garraf va posar en marxa una campanya per a exigir a l'Ajuntament la conservació de tot el patrimoni cultural del municipi. En aquesta línia, van presentar una declaració de principis per a la conservació del patrimoni cultural de Vilanova, oberta a l'adhesió d'altres entitats i ciutadans, on es demanava al govern local que es compleixin els compromisos anunciats de redactar un nou pla especial i catàleg del patrimoni, i que es redacti de manera participativa un pla de millora urbana del nucli antic. També van exigir que el pressupost atorgat de la Llei de barris es destinés a "rehabilitar i protegir el màxim de patrimoni doblant la partida actual dedicada a la rehabilitació de façanes i assignant un pressupost complementari per a l'arranjament de teulades i aïllaments, una qüestió que ara no es té en compte, segons van dir". L'entitat va proposar, entre altres

coses, que es delimités un centre històric patrimonial que englobés altres sectors com l'Eixample i la Rambla.

A final d'any, el Grup pel Civisme de Vilanova, una associació de veïns del barri antic de la ciutat, va donar a conèixer a tots els grups polítics, mitjançant una carta oberta publicada als mitjans, el seu desig "d'aconseguir una ciutat més silenciosa, sense que això suposés una reducció dels drets dels ciutadans als serveis, a gaudir d'una ciutat, a l'oci, a les festes", per la qual cosa proposaven una sèrie de mesures concretes per a reduir contaminació acústica del barri i alternatives a l'oci nocturn.

En resposta a totes aquestes qüestions, el regidor Xavier Oller va defensar el Projecte d'intervenció integral del nucli antic perquè havia de permetre que l'Ajuntament "impulsi accions complementàries com ara el Pla de millora urbana" (que preveia que es pogués aprovar el mes de gener) que inclou la revisió del Catàleg del patrimoni.

Es presenta el pressupost per al 2008

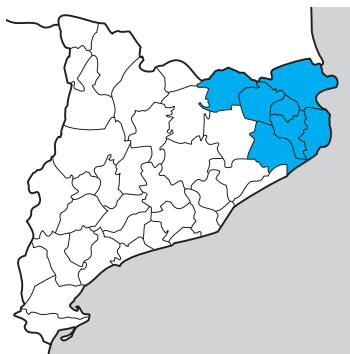
El govern municipal va presentar a final d'any el pressupost d'inversions, amb la intenció d'aprovar-lo en el ple del 7 de gener. Les propostes sumaven 31.300.150 € que, juntament amb el pressupost ordinari, arribaven als 92 MEUR. Més de la meitat de les inversions les integren les quotes urbanístiques dels sectors en desenvolupament del municipi. Les aportacions de la Llei de barris per al Projecte d'intervenció integral al nucli antic –més de 2 MEUR– era un dels paquets inversors més alts previstos per a l'any següent. Entre les obres futures, destaca la del nou auditori per a 700 persones, amb un pressupost de 980.000 €, que es completaria amb una altra partida l'any 2009.

L'alcalde Joan Ignasi Elena va qualificar de "potent" el pressupost –"el més alt de la història de la ciutat"–, tot subratllant que la ciutat té moltes necessitats, i va afirmar que el programa és "una arrancada forta" del Pla de mandat.

MXA

Mes informació

www.unescogarraf.org/index_files/pa-ge0006.htm
www.vilanova.cat/html/tema/urbanisme_i_habitatge/nucliantic.html
www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/actuacions/departament/barris/vilanova_nucliantic.jsp

"MOBBING" RURAL A LES COMARQUES GIRONINES 97

El sindicat agrari Joves Agricultors i Ramaders de Catalunya (JARC) denuncia al maig l'existència de mobbing rural als pagesos de les comarques gironines. El concepte de mobbing s'utilitza per a descriure una conducta hostil on la figura que l'exerceix sotmet la víctima als seus interessos. Per a protestar per aquesta situació, la JARC organitza el 14 de setembre una diada contra el mobbing rural on presenta una trentena de casos de pagesos afectats de les Comarques Gironines.

El concepte de *mobbing* prové de l'etologia i va ser introduït a la psicologia en la dècada dels anys vuitanta del segle passat per aplicar-se, principalment, al camp de les relacions laborals. S'utilitza per a descriure una conducta hostil o intimidadora on la figura que l'exerceix sotmet la víctima als seus interessos. Durant la dècada dels noranta, el terme es va popularitzar, i es va aplicar a diferents àmbits de les relacions laborals.

"Mobbing" rural als pagesos de les Comarques Gironines

El mes de maig, el sindicat agrari Joves Agricultors i Ramaders de Catalunya (JARC) va denunciar que a les Comarques Gironines hi havia pagesos que patien pressions perquè tanquessin les seves explotacions, tant per part de veïns com d'ajuntaments i altres entitats, que es podien considerar casos de *mobbing* rural o assetjament rural. Segons Jack Massachs, tècnic del sindicat, l'Administració permetia aquesta situació ja que posava obstacles tant administratius com ambientals al manteniment de les explotacions, però en canvi donava facilitats per a construir-hi urbanitzacions residencials. Ara bé, Massachs també culpava d'aquesta situació els pagesos mateixos, la societat, els mitjans de comunicació i fins i tot algunes sèries de televisió.

Segons JARC, la majoria de poblacions on es patia *mobbing* rural es concentraven al Baix Empordà, tot i que n'hi havia exemples a tota la demarcació de Girona: a Campdevàrol, Rabós d'Empordà, Ultramort, Riudellots de la Selva, Sant Esteve de Guialbes o les Preses.

Per la seva part, el president del sindicat agrari a Girona, Pere Rubirola, va lamentar que no hi hagués cap normativa concreta per a indemnitzar econòmicament els pagesos que deixen l'activitat ramadera. El sindicat també va criticar la falta de decisió d'algunes administracions locals a l'hora de protegir el terreny agrícola.

Per a analitzar aquesta situació, JARC va anunciar que el 14 de setembre organitzaria al municipi d'Ultramort (Baix Empordà) una jornada reivindicativa contra el *mobbing* rural. La celebració de la jornada es va decidir pocs dies després que al web de l'organització agrària es denunciés que l'Ajuntament d'Ultramort posava obstacles a un grup de ramaders, que es consideraven víctimes d'assetjament, perquè traslladaessin les seves granges. Josep Maria Batlle, propietari d'una explotació ramadera d'Ultramort, va escriure en un article d'opinió publicat al web de JARC que l'Ajuntament havia fet una modificació puntual de les Normes subsidiàries que permetien el trasllat d'una granja d'un familiar de l'alcalde d'Ultramort, Maria Gràcia Serrats (Convergència i Unió, CiU). Al mateix temps, lamentava que altres dues explotacions amb problemes de convivència amb els veïns no es poguessin beneficiar d'una mesura similar. Aquests dos ramaders afectats van assegurar que havien intentat negociar una solució amb l'Ajuntament. Per la seva banda, Serrats va negar cap tracte de favor al seu familiar i va assegurar que la situació dels altres dos ramaders era més complicada, ja que s'estaven desenvolupant les activitats de manera irregular, en coberts agrícoles on les activitats classificades estan expressament prohibides o en naus ampliades sense permís d'obres. Serrats va insistir que el consistori estava obert al pacte però que calia tenir en compte les irregularitats. D'altra banda, va comunicar que els serveis jurídics de l'Ajuntament estaven estudiant la possibilitat de demandar l'autor de l'escrit, Josep Maria Batlle, per falsejar la realitat.

Diada contra el "mobbing" rural i presentació de casos

El 14 de setembre, JARC va congrega a Ultramort una trentena de pagesos i ramaders per a denunciar les pressions que rebien per part de les administracions perquè tanquessin granges i prioritessin, en el seu lloc, el creixement urbanístic.

L'acte de protesta va consistir en una concentració de pagesos a la plaça de l'Ajuntament des d'on van sortir en manifestació per carrers del municipi, flanquejats per deu tractors, i que va culminar amb una sembrada simbòlica de totxanes.

Al final de l'acte, el periodista Julià Peiró va llegir un manifest on el sindicat criticava el desinterès de l'Administració per protegir el sòl agrícola i les activitats agràries associades mentre s'afavoria el procés d'urbanització d'aquests espais. D'altra banda, s'insistia a facilitar la reubicació de les explotacions que tenien dificultats de convivència amb el continu creixement dels nuclis urbans i reivindicava el paper de la pagesia en la protecció i conservació del medi ambient. Igualment, des del sindicat agrari lamentaven que es planifiquessin els traçats d'infraestructures com el FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [59] o la LÍNIA ELÈCTRICA DE MOLT ALTA TENSIÓ SENTMENAT-BESCANÓ-BAIXAS [76] o de diversos polígons industrials sense tenir en compte l'impacte que poden comportar sobre el sector agrari i el seu futur.

D'altra banda, el mateix dia JARC va organitzar a Fontcoberta (Pla de l'Estany) una xerrada per a exposar els prop de trenta casos que n'havien detectat a les Comarques Gironines, la majoria al Baix Empordà. Entre aquests casos hi havia una gran diversitat de situacions: des de la pressió dels veïns per fer tancar granges, fins a la negativa per donar permisos administratius passant per l'obligació d'haver d'abandonar algunes explotacions pel pas de noves infraestructures. El sindicat va anunciar la intenció d'estendre la campanya a tot el territori català.

JRL-X3EA

Més informació

webspobles.ddgi.cat/sites/ultramort/default.aspx
www.jarc.es



98 ORDENANÇA DE CIRCULACIÓ DE VIANANTS I BICICLETES DE BARCELONA



L'Ajuntament aprova definitivament el 23 de febrer les modificacions a l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles (OCVV). Tanmateix, aquesta no entra en vigor fins al 17 de setembre per tal de poder dur a terme una campanya informativa prèvia entre els usuaris de la bicicleta. Les entitats vinculades amb la bicicleta manifesten reiteradament la seva disconformitat amb nombrosos aspectes que consideren difícils de complir i que dificulten l'ús del vehicle per la ciutat. A l'octubre, el Consistori, juntament amb Amics de la Bici, estableixen el pacte segons el qual solament se sancionarien les infraccions més greus i s'estudiaria una revisió de l'OCVV.

Antecedents | 2006:102

L'increment de vehicles de dues rodes i, per tant, la necessitat d'harmonitzar l'ús de la via pública, juntament amb la prementoria d'adaptar l'ordenança a la Carta municipal de Barcelona van portar l'Ajuntament, a través de la Comissió Cívica del Vianant i la Bicicleta, a revisar l'esmentada ordenança, que, tot i versar sobre la circulació de vianants, vehicles amb motor, bicicletes, estacionament, senyalització, immobilització i retirada de vehicles, etc., va ser especialment polèmica per l'article 14, dedicat a la bicicleta. Les veus més crítiques que s'hi van alçar en contra van ser les d'entitats i associacions d'usuaris de la bicicleta.

Es va aprovar inicialment el desembre del 2006 i, un cop passat el període informatiu, l'Ajuntament va valorar i estimar en part les 21 al·legacions i suggeriments que van presentar 25 entitats vinculades a l'àmbit de la bicicleta (algunes de les quals integrants de la Comissió Cívica del Vianant i de la Bicicleta, redactora de la modificació), el transport públic i discrecional, associacions de veïns, gremis i grups municipals (Convergència i Unió –CiU–, Partit Popular –PP–, Esquerra Republicana de Catalunya –ERC–). El 23 de febrer de 2007, el plenari del Consell Municipal aprovava definitivament la modificació de l'OCVV, i es va publicar al BOP

(*Butlletí Oficial de la Província*) en data 7 de febrer de 2007.

Una vegada ja era vigent, el consistori va considerar oportú donar un marge de sis mesos (fins al 15 de setembre, ajornat al 17 de setembre) abans d'aplicar cap procediment sancionador, per tal de dur a terme una campanya informativa només pel que feia a la bicicleta. Per a l'esmentada campanya es van editar 140.000 fullatons informatius distribuïts aleatòriament entre ciclistes i entitats vinculades a aquest àmbit, es van penjar dues mil banderoles pels carrers i es va trametre a totes les llars informació sobre les modificacions en matèria d'estacionament i circulació de bicicletes per la ciutat, a través de la revista municipal *Barcelona Informació* (núm. 10, novembre 2007).

Crítiques dels usuaris afectats

BACC (Bicicleta Club de Catalunya), Amics de la Bici i Espai Bici es van mostrar molt crítics, especialment pel que fa a les restriccions per a circular damunt la vorera i per la limitació a l'aparcar al mobiliari urbà. Consideren que se'ls obliga a circular per la calçada, saturada de trànsit, sense haver millorat ni ampliat la xarxa de carril bici i sense haver ofert cap garantia de respecte per part dels altres vehicles. Segons aquestes associacions, hi ha una manca important d'aparcament de bicicletes, ja que se'n comptabilitzaven 14.000, davant un parc ciclista de 40.000 vehicles. També denunciaven que es considerés la bicicleta com a responsable d'una situació d'incivisme i que no s'adrecés una campanya informativa a cap altre col·lectiu. Per aquest motiu, diverses entitats com el BACC, l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), l'Associació de Drets del Vianant, Barcelona Camina i la Federació d'Associacions de Veïns i Veïnes de Barcelona (FAVB) van proposar a l'Ajuntament una campanya informativa a través d'autoescoles i al carrer per tal de facilitar informació a tots els usuaris de la via pública.



Bicis aparcades a la Rambla. Foto: Marta Casas





Campanya d'advertència als vianants als passos de zebra Foto: Àlex Tarroja

Les entitats més crítiques i integrants de la Comissió Cívica del Vianant i de la Bicicleta es manifestaven decebudes del resultat final i reclamaven “polítiques més agosarades de pacificació del trànsit”, així com adequar la ciutat a la normativa. Amics de la Bici convocava el 15 de setembre una manifestació per a fer pal·lès el seu desacord. El seu president, Albert Garcia, no es mostrava contrari a una regulació sinó a “una normativa que consideren difícil de complir”. Assenyalava també que “la bicicleta no és un problema per Barcelona, sinó una solució”. Per aquest motiu, va néixer l'Associació per a la Defensa de la Bicicleta, una entitat integrada per advocats i ciclistes, l'objectiu de la qual és donar cobertura jurídica als usuaris de la bicicleta i recórrer les multes que l'Ajuntament pugui imposar als ciclistes, davant el convenciment que algun punt de l'ordenança és inconstitucional i de difícil compliment.

Pel que fa als usuaris de la motocicleta, Mutua Motera, entitat que agrupa dos mil dos-cents motoristes a Barcelona, es queixava que alguns canvis són difícils de complir, com és la prohibició de pujar la moto a la vorera amb el motor engegat. En el cas de motos de gran cilindrada (500 cc en

amunt), els fabricants mateixos desaconsellen moure la moto sense ser-hi al damunt. Joan Grañé, de Mutua Motera, assenyalava que darrere d'aquestes mesures hi havia un afany recaptatori i que les limitacions per a estacionar damunt la vorera (només en voreres de més de tres metres) o per a circular pel carril bici poden dificultar la circulació d'aquests vehicles, que només a Barcelona n'hi ha censats uns 300.000.

D'altra banda, els patinadors, agrupats en l'Associació de Patinadors de Barcelona (APB) i Rodes sense Motor (RSM), reivindicaven la utilització del carril bici i les zones 30. D'acord amb l'actual ordenança són considerats com a vianants, però per a Albert Pérez de l'APB, la xarxa de carril bici és ideal per a patinar (tal com succeeix en altres ciutats europees: Bonn, Colonia, Tolosa o París).

Aplicació de la normativa

A partir del 17 de setembre, la Guàrdia Urbana ja podia sancionar les conductes incorrectes d'acord amb l'OCVV. Tanmateix, davant del desconeixement general amb què es van trobar, va ampliar la campanya de difusió, situant punts d'informació en carrers centrals, com Balmes o la

rambla de Catalunya i sancionant, tan sols, les infraccions més greus. En el primer mes d'aplicació, la Guàrdia Urbana va denunciar 5.359 infraccions (1.223 a motoristes, 354 a ciclistes i 756 a vehicles de dues i quatre rodes) per circulació incorrecta a la calçada i en defensa del vianant i del ciclista. Una de les dificultats amb què es van trobar els agents va ser el sistema per a la identificació de la bicicleta, difícil de resoldre en el moment de redactar la sanció.

Reaccions de l'Ajuntament

Davant l'allau de crítiques, el consistori va prometre a l'octubre dues mil noves places d'aparcament per a motos, que se sumarien a les 38.234 ja existents, i 28 km de carril bici nous. El 18 d'octubre, la Comissió de Seguretat i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona va decidir permetre la circulació de motos pel carril bus, amb els vots favorables de CiU i PP i amb l'abstenció del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), ERC i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV).

Conforme al pacte que va acordar amb Amics de la Bici, l'Ajuntament va proposar la creació d'un grup de treball en una renovada comissió cívica de la bicicleta que seria l'encarregada de fer una revisió de l'article 14 de l'Ordenança. Durant aquest temps, i sobre les qüestions de l'estacionament, la cohabitació amb vianants, la circulació per la vorera i el carril bici solament se sancionaria en casos d'extrema gravetat. Es permetrà estacionar en mobiliari urbà sempre que no se n'impedeixi la funció. I la circulació per les voreres amples serà possible mentre es respecti la integritat física del vianant, que tindrà preferència.

NTB

Més informació

www.amicsdelabici.org
www.bcn.cat
www.defensemabici.org

99 ORDENANÇA DE CIVISME DE BADALONA



Els problemes de convivència a Badalona són diversos. Durant l'any 2007, els conflictes que més repercussió han tingut han estat aquells relacionats amb la sobreocupació i/o les males condicions d'alguns habitatges i les conductes incíviques d'alguns col·lectius. S'han realitzat manifestacions i s'han reivindicat actuacions urgents. El consistori, d'una banda, ha reclamat més recursos i la modificació del marc legislatiu per tal de poder prevenir algunes de les causes que generen els conflictes. De l'altra, ha endegat un procés participatiu per a crear una nova ordenança del civisme que ajudi a solucionar els problemes i a apaivagar les tensions generades.



Badalona té 216.201 habitants. S'ubica al nord de la comarca del Barcelonès i delimita amb el terme municipal de Santa Coloma de Gramenet, Sant Adrià de Besòs i Montgat. En els últims anys els problemes de convivència han augmentat, especialment en relació amb noves comunitats ètniques. Un dels conflictes que va tenir més ressò durant l'any 2006 va ser amb la comunitat musulmana a causa de la manca d'equipaments religiosos a la ciutat (MESQUITA DE BADALONA [2006:89]).

Els problemes de convivència es van esdevenir, d'una banda, pel malestar del veïnat que es queixava de les aglomeracions de persones els dies de culte i, de l'altra, pel malestar de la comunitat musulmana davant la prohibició del consistori municipal d'obrir més centres religiosos. El govern municipal, format pel Partit dels Socialistes de Catalunya –PSC–, Iniciativa per Catalunya-Verds i Esquerra Unida i Alternativa-ICV i Esquerra Republicana de Catalunya –ERC–, considerava que per a evitar possibles problemes abans de donar qualsevol permís s'havia d'elaborar una ordenança que regulés els equipaments religiosos.



Durant el 2007, els principals problemes de convivència s'han detectat a la zona sud de la ciutat de Badalona, en els barris Sant Roc, Llefia i el barri de la Salut, on es concentra un elevat percentatge de població nouvinguda i algunes edificacions que es troben molt deteriorades i abandonades. A principi d'any, al barri de la Salut va tenir lloc una manifestació del veïnat per adreçar l'incivisme, la insalubritat d'algunes zones, la delinqüència i la inseguretat que patien. Assenyalaven com a principals responsables de la situació un col·lectiu de romanesos d'ètnia gitana que vivien al barri, especialment 25 que residien en pisos sobreocupats al carrer Pau Piferrer.

La resposta per part del consistori va ser immediata. L'alcalde, Maite Arqué

(PSC), va admetre els problemes i el dia següent es va reunir amb un grup de veïns afectats i els va proposar augmentar la presència policial. Va prometre incrementar les actuacions de la Unitat de Convivència Ciutadana, grup de la guàrdia urbana que es va crear a final de 2006 amb l'objectiu de controlar les condicions dels habitatges i la sobreocupació. D'aquesta reunió es va acordar crear una comissió de seguiment que s'entrevistaria periòdicament amb representants municipals per a avaluar la situació.

L'alcalde, es va queixar de les limitacions de les administracions locals per a solucionar els problemes de convivència provocats per les males condicions d'alguns habitatges i la sobreocupació. Va assenyalar que era necessari reformar la Llei d'arrendaments urbans (LAU) i la Llei del padró per a controlar el nombre desmesurats d'empadronats en un mateix pis, així com la Llei catalana d'habitatge. D'altra banda, el gerent de l'Institut Municipal d'Urbanisme, Ricard Frigola, va matisar tot informant que en alguns casos el sobreempadronament no significava la sobreocupació.

Les tensions veïnals influencien la campanya electoral

Al maig s'iniciava la campanya electoral pels comicis locals, i ràpidament els problemes de convivència van centrar el debat, especialment per la difusió d'un vídeo fet pel Partit Popular de Catalunya (PP) on relacionava la inseguretat ciutadana amb l'arribada de persones estrangeres a Badalona. La resta de partits polítics van qualificar el vídeo de xenòfob i SOS Racisme i l'Assemblea per un Habitatge Digne van organitzar un acte de repulsa al barri de la Salut, en què es van viure moments de tensió, ja que hi van assistir persones que estaven d'acord amb les idees que propagava el vídeo.

A principi d'estiu es va constituir el nou govern municipal, format pel PSC, Con-

vergència i Unió (CiU) i ERC. Es va fer públic un document titulat "50 compromisos del govern de Progrés", entre els quals hi havia la creació d'un cos d'agents cívics i la creació d'una nova ordenança de civisme més adaptada a les necessitats actuals.

La situació millora

Al setembre, a la junta local de seguretat, la Unitat de Convivència Ciutadana de la guàrdia urbana va presentar un informe de la situació actual respecte a la sobreocupació d'habitatges i altres situacions que generaven problemes de convivència. Aquesta unitat va informar que s'havien detectat 102 pisos sobreocupats. La guàrdia urbana havia actuat d'intermediària en 84 habitatges, tot aconseguint solucionar els problemes generats a la majoria (71). També es tenien localitzats alguns dels punts on encara persistien tensions. Aquests estaven a diferents zones de la ciutat com ara Llefia, la Salut, o la zona sud, concretament el districte sisè (format pels barris de Congrés, el Remei, la Mora, Sant Roc i Artigas).

En aquest districte al setembre es va iniciar una prova pilot de tres mesos del projecte d'implantació de la figura dels agents cívics. L'objectiu d'aquests era fomentar les conductes cíviques i actuar d'intermediadors entre els conflictes, i, per tant, la seva tasca era educativa, no coercitiva. Aquests havien rebut formació per part de la guàrdia urbana, els mossos d'esquadra i la regidoria de Ciutadania i Convivència.

Reivindicació de solucions per totes les parts

A l'octubre, Ferran Falcó, primer tinent alcalde de l'Ajuntament de Badalona, va comparèixer al Congrés dels Diputats, a la subcomissió sobre política d'immigració. Aquesta es va crear el novembre de 2006 amb l'objectiu d'establir els elements bàsics de la política d'immigració. Ferran Falcó va aprofitar per a demanar més recursos i un marc jurídic adequat per a

lluitar en contra de la sobreocupació d'habitatges, que genera, en alguns casos, greus problemes de convivència.

El mateix mes, la Federació d'Associacions de Veïns de Badalona (FAVB), juntament amb les associacions de veïns de Llefia-Gran Sol, Sant Morí de Llefia i Sant Antoni de Llefia, així com els botiguers del barri de la Salut i del carrer Pau Piferrer van realitzar una roda de premsa per a criticar una manifestació en contra dels pisos sobreocupats. Assenyalaven que aquesta estava organitzada pel PP ja que havia estat convocada per l'Associació de Veïns Joan Valera, presidida per Luis Balbas, exregidor del PP a Santa Coloma de Gramenet. La manifestació es va realitzar l'endemà i hi va assistir el regidor del PP, Miguel Jurado.

Reclamaven actuacions urgents per a solucionar els problemes de convivència com ara el control de la sobreocupació i reivindicaven més educadors de carrer, més oferta cultural, més neteja, més policia de proximitat i més informació i formació de la ciutadania en civisme. Per a concretar propostes demanaven una reunió amb l'alcaldessa i altres representants municipals.

També aquest mes, durant la realització d'un ple extraordinari, el PP va fer públic un informe en el qual s'assegurava que hi havia 22 pisos sobreocupats als barris de la Salut, Llefia i Artigas. Posteriorment la guàrdia urbana va contrastar aquest informe i va manifestar que a la majoria de pisos que el PP havia denunciat no hi havia cap problema de convivència.

Els primers passos cap a l'ordenança

A principi de novembre Ferran Falcó va anunciar un primer esborrany d'ordenança, inspirat en algunes normatives cíviques com ara la de Mataró. El primer objectiu era contrastar les primeres idees amb les

entitats i la ciutadania i, posteriorment, convocar la comissió redactora de l'ordenança. El procés participatiu es va iniciar amb una reunió amb el consell d'entitats del districte 4 (barri de la Salut). Ferran Falcó va senyalar que l'ordenança facilitaria un marc d'actuació i establiria, a més a més de sancions, treballs en benefici de la comunitat. No obstant això, va afegir que la seva efectivitat depenia de la participació dels agents implicats, com ara la guàrdia urbana, els agents cívics i el Pla de convivència en la diversitat.

En aquesta primera reunió es va informar que en aquell mateix mes es reuniria, per tractar diversos aspectes de l'ordenança del civisme, la comissió política del Pla de convivència, formada per membres del consistori i representants dels diferents partits. A més a més, es va determinar que la comissió tècnica del pla, integrada per representants de regidories que treballen temes de ciutadania, convivència, civisme i immigració farien un seguiment de l'ordenança de caire tècnic.

Les característiques de l'ordenança

El primer esborrany de normativa regulava comportaments tant al carrer com a la llar. D'una banda, se sancionaven accions com ara escopir, pintar grafitos o trencar mobiliari urbà. D'altra, es multaven accions dins la llar com ara fer massa soroll, espolsar l'exterior al balcó o no prendre mesures davant de plagues d'escarabats o rates.

S'establien dos tipus de sanció, l'econòmica i la de fer treballs per al benefici de la comunitat. En primer lloc, les multes oscil·laben entre els 600 i els 3.000 €. Per tal de fer complir la normativa es tenia previst ampliar la guàrdia urbana, acció prevista entre els cinquanta compromisos del nou govern local. De l'altra banda, se sospesava la idea de desenvolupar l'ordenança, com a

la ciutat de Mataró, la qual havia externalitzat el procés administratiu de sanció.

Les reaccions a l'esborrany

El grup polític ICV-EUiA va syndicar que el projecte d'ordenança de civisme era desproporcionat i intervencionista i que havia de preveure l'educació i formació cívica, així com altres tipus de sancions que no fossin prioritàriament econòmiques.

El PP va assenyalar que hi havia 32 articles normatius que pertanyien a altres ordenances municipals en vigor, com ara la de neteja o de sorolls, entre altres. Consideraven algunes sancions desmesurades i criticaven que la multa depengués de la capacitat econòmica de l'infractor. Van informar que presentarien esmenes, especialment per a aconseguir la prohibició del nudisme integral fora de les zones nudistes determinades, l'acampada als espais públics, la mendicitat i la prostitució al carrer.

A final d'any, 123 entitats havien participat en els consells d'entitats de cada districte per opinar sobre la normativa cívica. L'opinió generalitzada coincidia en la necessitat d'una ordenança del civisme. Algunes entitats consideraven desmesurades les multes i proposaven altres tipus de mesures correctores, d'altres pensaven que calia més contundència per a fer complir les normes. Respecte a algunes prohibicions, algunes associacions es queixaven de la inexistència d'alternatives per no haver d'incomplir la norma.

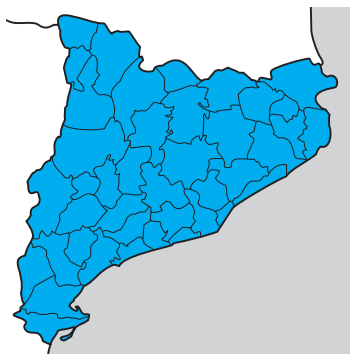
Per a final de gener de 2008 es preveu finalitzar el procés participatiu i iniciar la redacció de l'ordenança del civisme, ja que es té l'objectiu d'aprovar-la al juny.

RCN

Més informació

www.badalona.cat

100 ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. DEBAT SOBRE EL MODEL I LA DIVISIÓ TERRITORIAL



El debat sobre l'organització territorial avança lentament i amb canvis en la posició del Govern sobre la conveniència o no de presentar una proposta de llei al Parlament. L'any es tanca sense aquesta proposta, tot i que el departament de Governació anuncia que els treballs sobre el text estan molt avançats i ja té detectats els conflictes amb Madrid per tirar endavant la reforma. Per altra banda, un element de confrontació política i territorial és la definició de la capitalitat de vegueries com les Terres de l'Ebre, el Camp de Tarragona i, especialment, la Catalunya Central. Així mateix, queda per resoldre la possibilitat de crear més vegueries com la del Penedès.

Antecedents | 2004:114; 2005:106; 2006:104



Al llarg de l'any 2007 el debat sobre l'organització territorial del Principat va avançar molt lentament. Cal situar l'inici en l'ACORD PER A UN GOVERN CATALANISTA I D'ESQUERRES [2003: 5] que va crear el 2004 una comissió interdepartamental, per tal de definir-ne un nou model. La conveniència de no interferir en les eleccions municipals de maig de 2007, els possibles problemes respecte de l'ordenament jurídic espanyol i la dificultat de traçar alguns dels límits de les vegueries i les seves capitals van ser els tres principals elements que en van afectar la tramitació.

El 18 de febrer el director general d'Administració Local, Carles Bassaganya, va anunciar que la conselleria de Governació estava ultimant els treballs per presentar al Parlament la futura Llei d'organització territorial de Catalunya. Bassaganya advertia que era imprescindible que les vegueries resultants fossin "sostenibles i viables econòmicament". Tanmateix, pocs dies després el conseller de Governació i Administracions Públiques Joan Puigcercós (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC) anunciava que no presentaria la llei al Parlament i que seria una comissió la que la discutiria per assolir un consens previ.



El 14 de març el president de la Generalitat, José Montilla (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), anunciava que, malgrat mantenir les vegueries com a objectiu, n'ajornava el debat almenys fins a després de les municipals del 27 de maig. D'aquesta manera es confirmava que un element que havia estat prioritari en el govern Maragall passava en un segon pla. De fet, en poques setmanes les posicions van canviar de manera recurrent, ja que, tan sols dos dies després, el conseller Puigcercós anunciava per sorpresa que el Govern sí que faria la Llei d'organització territorial. Aquest canvi de posició obeïa "a la constatació que els treballs fets fins al moment permetien aportar una proposta legislativa que servís de base per a la dis-

cussió amb els grups de l'oposició". Puigcercós va advertir que abans de parlar de límits "un dels principals elements de discussió entre partits i administracions locals? caldria concretar-ne el finançament, delimitar-ne el desenvolupament, la composició dels seus òrgans de govern i preveure "els obstacles que es trobarien a Madrid". I és que la nova organització territorial implicaria la reforma de diverses lleis orgàniques d'àmbit estatal. Una vegada superat aquest estadi es procediria a la delimitació de les vegueries, un debat que ERC volia obrir de nou al si de l'executiu per demanar la creació d'un vuitè àmbit al PENEDÈS [102]. Cal tenir en compte que en l'anterior govern els consellers de Governació Joan Carretero (ERC), de Política Territorial Joaquim Nadal (PSC) i de Relacions Institucionals Joan Saura (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV) havien pactat que el mapa estaria format per set vegueries.

El 25 d'abril el conseller Puigcercós reiterava que les "vegueries serien una realitat abans de finalitzar la legislatura". En aquest sentit va afirmar que des de la conselleria treballaven en un full de ruta per a la supressió de les diputacions i les províncies. Per altra banda, es va defensar de les crítiques de lentitud del procés, ja que considerava que "la prudència era una bona companya de viatge en aquesta qüestió". En canvi, qui considerava que el debat "no portava enlloc" era el secretari de política municipal del PSC i president de la Diputació de Barcelona, Celestino Corbacho. Per a Corbacho, les vegueries es tractaven d'un debat identitari que "no era una prioritat de la gent" i el fet que les diputacions desapareguessin "no interessava a ningú". Tanmateix, considerava que el debat sobre la divisió territorial s'havia d'abordar sense precipitacions "no tant des d'una visió històrica sinó des d'una idea de futur". En canvi, quan Corbacho va revalidar el càrrec de president ?el 17 de maig?, el PSC, conjuntament amb ERC, ICV i Convergència i Unió (CiU)

van donar suport a la iniciativa que la Diputació de Barcelona és convertís en una vegueria. El mateix president va afirmar que "els Consells de Vegueria haurien d'assumir el paper intermedi que actualment desenvolupen les diputacions". Només el Partit Popular (PP) es va mostrar en contra de la iniciativa afirmant que "províncies i diputacions són divisions i administracions útils avui en dia".

Encaix amb la legislació espanyola i l'electoral

El 14 de juliol Joan Puigcercós afirmava que "ja havia detectat els conflictes amb Madrid per la nova organització territorial". En aquest sentit assenyalava aspectes com els òrgans de govern ?el consell de vegueria?, que no s'havia previst a l'Estatut i afegia que, per tant, caldria tramitar la qüestió al Congrés dels Diputats com a llei orgànica. Així mateix, la modificació dels límits provincials era un dels elements de "conflicte" amb l'Estat espanyol.

Per a solucionar l'encaix de les vegueries a la legislació espanyola l'extractor de la Universitat Pompeu Fabra (UPF) i catedràtic de dret administratiu, Enric Argullol, va proposar un règim especial per tal d'aplicar-les. Argullol proposava un model semblant als consells insulars de les Illes Balears i Pitiüses o els *cabildos* de les Canàries. D'aquesta manera, mentre que les vegueries serien l'àmbit de planificació i de govern supramunicipal que preveu l'Estatut, les actuals províncies servirien com a demarcacions electorals. Aquesta solució podria evitar, segons Argullol, l'atzucac en el qual podria desembocar l'organització territorial una vegada es negociés a Madrid i que aportaria "frustració" a aquelles regions com les Terres de l'Ebre o l'Alt Pirineu on tenien més "coll avall" la vegueria. En canvi, Joan Puigcercós apostava per tal que les circumscripcions electorals "fossin set o més" coincidint amb el mapa de vegueries. L'any es tancava a l'espera que el Govern dugue? al Parlament l'avantprojecte de llei.

La vegueria de l'Ebre, la primera?

En una visita a les Terres de l'Ebre el mes de febrer Joan Puigcercós va assegurar que la creació de la vegueria estava pendent d'estudiar les fórmules de finançament. Posteriorment se'n definiria l'òrgan de govern abans de formular-ne la llei. En tot cas, deixava clar que la vegueria de les Terres de l'Ebre seria una de les primeres a constituir-se, tant pel suport institucional i popular, com per l'existència d'uns límits clars i pel fet de tenir bona part dels serveis territorials del Govern ja descentralitzats. En canvi advertia que l'adaptació de la circumscripció electoral a la vegueria s'hauria d'aparcar per un futur i, fins i tot, deixava la porta oberta a la possibilitat que no s'equiparés mai.

Tanmateix, un dels punts que quedaven en el tinter era la definició de la capitalitat. Si tradicionalment aquest paper l'havia jugat Tortosa, en la proximitat de les eleccions municipals des d'Amposta també s'hi apostava, tot i que parcialment. En aquest sentit només CiU en demanava la capitalitat "exclusiva", mentre que ERC i el PSC consideraven que amb la instal·lació d'alguns dels serveis territorials del Govern ja s'exerciria una cocapitalitat *de facto*.

Un dels actors que més insistia amb la vegueria era la Cambra de Comerç de Tortosa que, en motiu del seu centenari, va assumir com a objectiu de primer ordre el fet d'"aconseguir la vegueria en un màxim de dos anys".

El problema de la capitalitat

Mentre que a la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), les Terres de Ponent i les Comarques Gironines la capitalitat de les futures vegueries era indiscutible no era així a les del Camp de Tarragona i a la Catalunya Central. En el primer cas, el debat "històric" el va reobrir l'alcalde de Reus, Lluís Miquel Pérez (PSC), el 25 de gener en motiu d'una visita del president Montilla a la ciutat en reclamar una cocapitalitat amb Tarragona. La iniciativa va caure molt malament a la capital del Tarragonès on l'equip de govern format per CiU, PP i el Grup Mixt va reaccionar enviant una moció a les principals autoritats del país en la qual es defensava que Tarragona havia de continuar sent l'única capital. Aquesta moció ja havia estat aprovada el desembre de 2004 per part de tots els grups amb representació al consistori.

Tanmateix, més enllà de partits, les postures variaven d'una ciutat a una altra. D'aquesta manera mentre el PSC, ERC i CiU de Reus defensaven la cocapitalitat, les mateixes formacions de Tarragona la descartaven. El PP de Reus en canvi ho considerava "no essencial", mentre que a Tarragona esdevenia una condició "intocable". Menys contundent es mostrava ICV que en ambdues ciutats parlava "d'institucions metropolitanes i de col·laboració". Les argumentacions històriques eren diverses: mentre que uns parlaven "de lideratge territorial des de l'època dels romans", els altres recordaven que la divisió en vegueries repu-

blicanes situava a Reus la capital de la quarta regió.

Per la seva banda, el Govern es va mostrar prudent respecte a la qüestió. Per al delegat de la Generalitat a Tarragona, Xavier Sabaté, definir la capitalitat només es faria una vegada el Parlament tingués sobre la taula la Llei d'organització territorial. Tanmateix, mostrava de manera implícita la seva posició tot afirmant que "viví a Tarragona". Aquestes declaracions les va realitzar a la sortida d'una reunió amb l'alcalde Joan Miquel Nadal (CiU) per a abordar la qüestió.

Per la seva banda, en el cas de la Catalunya Central a la problemàtica de la capitalitat entre Manresa i Vic s'hi sumava l'existència d'altres propostes com la de l'ALT TER [103] –Osona, el Ripollès i ampliable a la Garrotxa– o, fins i tot, la denominada Catalunya Interior, un arc territorial des de l'Alta Segarra a la Garrotxa passant pel Bages, Osona, el Berguedà, el Solsonès i el Ripollès. El gener de 2007 el Govern anunciava que la seva delegació a la Catalunya Central tindria dues seus (Manresa i Vic) on s'hi anirien desplegant els diversos departaments. Tanmateix, un manifest de 13 col·legis professionals del Bages exigien la capital única per a Manresa.

AUV-MMM

Més informació

www20.gencat.cat/portal/site/governacio

101 ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. VEGUERIA DE L'ALT TER



La reclamació d'una vegueria pròpia denominada de l'Alt Ter per a Osona i el Ripollès té en les eleccions municipals de maig de 2007 un punt d'inflexió. El nou alcalde de Vic Josep Maria Vila d'Abadal (CiU) s'erigeix com a màxim impulsor de la iniciativa que obre també a la Garrotxa. Tanmateix, el mes de novembre, després d'una reunió entre els alcaldes de Vic i de Manresa, es posa sobre la taula una nova proposta: la denominada Catalunya interior que abraçaria des de l'Alta Segarra fins a la Garrotxa. La proposta no agrada al Ripollès i finalment s'aposta per un treball conjunt entre les diverses comarques implicades, "vegueries al marge".



En el marc del debat sobre l'ORGANITZACIÓ TERRITORIAL DE CATALUNYA EN VEGUERIES [100], una de les reclamacions més importants respecte a la proposta prevista en el Pla territorial general de Catalunya (PTGC) és la creació d'un vuitè àmbit funcional de planificació denominat l'Alt Ter que agrupi les comarques d'Osona i el Ripollès. Aquest territori té 2.216 km² –superfície semblant a la vegueria de la Regió Metropolitana i superior a la possible VEGUERIA DEL PENEDES [102]– i una població de 162.000 habitants, xifra que quasi triplica la de l'Alt Pirineu i Aran i és equivalent a la de les Terres de l'Ebre.

La reclamació de la creació d'aquest àmbit territorial corre a càrrec de la Plataforma per la Vegueria de l'Alt Ter, creada el 2003 per part de personalitats de la societat civil osonenca. Des d'aquesta entitat consideren que ambdues comarques "formen una entitat geogràfica" mantinguda malgrat la divisió provincial a través de les vies de comunicació (tren i carretera) que segueixen l'eix del Ter.

Per altra banda, entenen que la proposta de divisió en set vegueries pretén situar Osona en una Catalunya Central amb la qual mantindria unes relacions "artificials

i sobrevingudes", mentre que el Ripollès, en el marc de les comarques gironines, continuaria en una "situació d'estanca-ment". Així mateix, obrien la possibilitat que la Garrotxa s'hi afegís, ja que la relació entre les tres comarques havia augmentat gràcies al túnel de Collabós i en el futur amb el túnel de Bracons de l'EIX VIC-OLLOT [27]. Finalment, demanaven que qualsevol decisió tingués en compte la participació del territori i que no s'imposés un mapa de vegueries des dels "despatxos de Barcelona". Històricament la proposta de l'Alt Ter es basava en la vegueria VI republicana,¹ que unia Osona, el Ripollès i la Baixa Cerdanya, seguint l'eix ferroviari del transpirinenc. A començament de 2007 els suports recollits ascendien a 5.300 particulars, una cinquantena d'entitats i 21 ajuntaments.

Debat ajornat fins a les municipals

El març de 2007 el president de la Generalitat José Montilla (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) va manifestar el seu compromís d'avançar cap a l'organització territorial del Principat, però ajornava qualsevol tipus de debat fins a la celebració de les eleccions municipals previstes per al mes de maig. En canvi, la Platafor-

ma de l'Alt Ter emfatitzava el paper d'aquestes eleccions per valorar el suport a la proposta i demanava a les diverses candidatures que es posicionessin sobre el tema. Disset candidats es van mostra explícitament a favor de l'Alt Ter: bàsicament de Convergència i Unió (CiU) però també d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), de les Candidatures d'Unitat Popular (CUP) i independents?, mentre que uns altres set no es manifestaven a favor ni en contra. També van repartir 50.000 targetons a les llars d'Osona i el Ripollès amb la seva reivindicació.

Per la seva banda, el conseller de Governació i Administracions Públiques, el ripollès Joan Puigcercós (ERC), va assegurar el mes d'abril que el "nombre de vegueries no estava tancat" i que es debatria sobre la creació dels àmbits del Penedès i de l'Alt Ter. Tanmateix, advertia que no "podria haver-hi tantes vegueries com capitals de comarca". Dies després de les paraules de Puigcercós la Plataforma de l'Alt Ter denunciava que la Generalitat havia iniciat la reorganització dels seus serveis territorials sense ni tan sols "aprovar el mapa de vegueries". En aquest sentit, el portaveu de la Plataforma, Rogeli Montoliu, denunciava que mentre els serveis d'Osona se centralitzaven a Manresa, el Ripollès continuava depenent de Girona. Així mateix lamentava que des de la seva creació, l'any 2003, "els polítics havien callat i no s'havien posicionat".

Impuls amb la victòria de Vila d'Abadal

Després de les municipals del mes de maig, la Plataforma per la Vegueria de l'Alt Ter va manifestar el seu optimisme per "haver-se sobreposat a l'ostracisme a què determinats sectors polítics la volien condemnar". En aquest sentit interpretaven que els resultats de les municipals "havien reforçat les tesis provegueria" especialment amb la victòria de Vila d'Abadal (CiU) a Vic però també amb l'entrada



Ajuntament de Vic, a la plaça Major. Foto: Àlex Tarroja

al consistori de la CUP i els resultats discrets del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) ?la força que més clarament s'oposava a la proposta? als principals municipis: Vic, Ripoll i Manlleu. Josep Maria Vila d'Abadal s'havia manifestat tant abans com després de les eleccions no només com un ferm defensor de la vegueria pròpia sinó que havia manifestat la seva intenció de liderar-la. En aquest sentit pretenia superar l'actitud més passiva del seu antecessor en el càrrec, Jacint Codina (CiU).

La visita del conseller d'Innovació, Universitats i Empreses, el manresà Josep Huguet (ERC), el mes de juliol a Vic va servir perquè el Consell Empresarial d'Osona manifestés la seva aposta per l'Alt Ter. El conseller va replicar que, independentment de la divisió, els serveis s'haurien de prestar virtualment.

Setmanes més tard, qui va visitar la capital osonenca va ser el secretari de Planificació Territorial Oriol Nel-lo que va voler desvincular el desenvolupament del planejament territorial amb la configuració de les vegueries. I és que en el mateix acte l'alcalde vigatà va afirmar que aquest procés "arrossegava un error de base des del 1995 quan es van dissenyar els àmbits de planificació". Vila d'Abadal entenia que la seva comarca tenia relació amb el Ripollès ?i en un futur amb la Garrotxa? però no pas amb el Bages. Nel-lo en canvi considerava que en el supòsit de la creació d'una vegueria d'Osona, el Ripollès i fins i tot la Garrotxa el fet que formessin part de plans territorials dife-

rents no seria problema, ja que les tres comarques disposarien de plans directors que en facilitarien l'encaix.

Així mateix l'alcalde de Vic va iniciar contactes amb Olot per a explorar l'interès per un projecte comú entre les tres comarques, "tenint en compte la futura creació de l'eix Vic-Olot". Vila d'Abadal també va afirmar que alguns dels municipis del Moianès ?regió natural a cavall d'Osona, el Bages i el Vallès Oriental i amb pretensions d'esdevenir comarca pròpia? preferien formar part de l'Alt Ter, ja que "les relacions sempre les havien tingut amb Vic".

Nova proposta: la Catalunya interior

El mes de novembre la trobada entre Vila d'Abadal i l'alcalde de Manresa Josep Camprubí (PSC) va suposar posar sobre la taula una "nova estratègia": incentivar el treball conjunt entre un territori ampli que englobava des de l'Alta Segarra (actual Anoia Nord), el Bages, el Berguedà i el Solsonès fins a Osona, el Ripollès i la Garrotxa. Aquest territori, que els dos alcaldes van denominar com la Catalunya interior, es podia articular en una gran vegueria o bé en dues al voltant de Vic i Manresa. Les reaccions van ser diverses: l'alcalde de Ripoll, Teresa Jordà (ERC), assegurava que "s'imaginava totes les opcions menys aquesta" i que "la seva prioritat era evitar el desmembrament de la comarca".² Tampoc no ho veia clar Josep Vives, cap del grup municipal de CiU a Manresa, que entenia que calia un debat previ i que incloure el Ripollès i la Garrotxa era una fórmula arti-

ficiosa per a salvar la sensibilitat de Vic en el seu afany de no perdre la capitalitat respecte a Manresa. En canvi, des dels col·legis professionals es considerava positiva la proposta, "ja que es tractava d'una nova versió de la Catalunya central".

La mala rebuda de la proposta per part de l'alcalde de Ripoll va fer que en la primera reunió entre Jordà i Vila d'Abadal _que ja estava programada anteriorment_ es decidís "treballar plegats, vegueries al marge". En aquest sentit van tractar la millora de la línia fèrria entre ambdues comarques, la vinculació de Ripoll amb la Universitat de Vic (UVIC), mentre que sobre l'ordenació territorial van manifestar "la voluntat de treballar des de la base per tal de no esdevenir una tercera o quarta corona metropolitana". De fet, Jordà va manifestar que "l'Ajuntament no tenia clar que era una vegueria i per tant es tractava d'un tema secundari". Sobre les diverses possibilitats afirmava que "a Girona no s'hi havia pintat mai gaire" però que amb "Osona no s'hi aniria sense la participació de la Garrotxa".

L'any es tancava amb el debat obert però amb la percepció per part dels agents implicats que la resolució continuava molt distant en el temps.

AUV-MMM

Més informació

www.altter.org
www.gencat.cat/ptop
www.vic.cat

1 Proposta presentada el 1933 i aprovada el 29 d'agost de 1936.

2 L'informe Roca havia proposat la creació de la comarca de la vall de Camprodon i, per la seva banda, els alcaldes de la vall de Ribes també havien manifestat la possibilitat de constituir-se com a comarca pròpia.

102 ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. VEGUERIA DEL PENEDÈS



El nou Pacte d'Entesa i les eleccions municipals de maig de 2007 no suposen cap avenç significatiu pel que fa al reconeixement del Penedès com a vegueria, llevat de noves adhesions al manifest "Per una vegueria pròpia" per part d'alguns municipis de l'Anoia. Sí que resulta rellevant, en canvi, la resolució parlamentària de final d'any que insta el Govern de la Generalitat a crear un àmbit de planejament territorial per al Penedès.

Antecedents | 2004:120; 2005:106; 2006:105



Al llarg dels darrers anys, el debat sobre l'ORGANITZACIÓ I LA DIVISIÓ TERRITORIAL DE CATALUNYA [100] ha anat adquirint especial notorietat arran de la redacció, aprovació i desplegament de l'ESTATUT D'AUTONOMIA DE CATALUNYA [2006:59]. Si bé els avenços en matèria de llei electoral, de bases locals o de la mateixa organització territorial, no han assolit el grau d'acompliment previst en els darrers pactes de govern (ACORD PER A UN GOVERN CATALANISTA I D'ESQUERRES [2003:5]), la successió d'aprovacions de figures de planejament territorial ha esdevingut el vector de les poques iniciatives orientades cap a la definició d'un nou mapa administratiu.

orientada a la definició d'un àmbit regional del Penedès en la futura organització territorial en vegueries. La mateixa plataforma havia aconseguit, des de la seva creació l'any 2005, un seguit d'adhesions d'entitats cíviques i econòmiques i també d'ajuntaments i consells comarcals, que van fer del Penedès l'àmbit de Catalunya on el debat territorial va adquirir més intensitat. Aquesta intensitat responia, tanmateix, al fet que l'àmbit del Penedès no era reconegut com a tal en el Pla territorial general de Catalunya, aprovat pel Parlament de Catalunya l'any 1995, i per conseqüència en cap dels plans territorials parcials que se'n deriven, ni en els mapes proposats al mateix Parlament, l'any 2002, per l'informe Roca, els documents que fins al moment havien orientat el debat.

Per una vegueria pròpia cerca adhesions a l'Anoia

Així, l'any 2007, amb el renovat Pacte d'Entesa i de cara a les eleccions municipals del mes de maig, l'activitat de la plataforma *Per una vegueria pròpia* va continuar la recerca d'adhesions d'entitats cíviques i, sobretot, institucionals. Si bé la plataforma ja va aconseguir al llarg del 2006 l'adhesió de la majoria d'ajuntaments del Penedès i del Garraf, el començament de l'any 2007 el va dedicar als municipis de l'Anoia tot seguint el procediment de presentar una moció tipus als plens municipals mitjançant regidors de Convergència i Unió (CiU) o d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), en funció de les respectives majories. Aquesta moció, que era sistemàticament aprovada amb el vot favorable dels regidors de CiU, ERC i Partit Popular (PP) i el vot contrari o l'abstenció del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), implicava, a més de l'adhesió al manifest impulsat per la plataforma, el seu cofinançament amb els pressupostos municipals. Així, el mes d'abril el Consell Comarcal de l'Anoia votava a favor de l'establiment d'una vegueria per

al Penedès, com ho havia fet dos mesos abans l'Ajuntament d'Igualada, i es va arribar, així, fins a 55 municipis adherits en l'àmbit de les quatre comarques. L'assemblea de la plataforma, que va tenir lloc el mes de març, va servir per a renovar la junta de govern amb un nou president, Julio Ramon Cunit, i també per a ratificar les línies d'acció que havien seguit fins aleshores.

Pactar un nou model d'organització territorial

En un altre ordre de magnituds, el president de la Generalitat, José Montilla, i el conseller de Governació, Joan Puigcercós, van expressar en diferents intervencions al llarg de l'any la voluntat del Govern de desenvolupar el nou model d'organització territorial en virtut de l'aplicació del nou Estatut. Aquest nou model hauria d'estar, però, condicionat al desenvolupament d'una nova llei de bases locals que establis els mecanismes de cooperació entre les administracions locals i entre aquestes i el Govern de la Generalitat, fet que, segons el president Montilla, no es podria dur a terme abans de l'any 2010.

Un altre debat íntimament lligat a l'organització territorial és el de la llei electoral. El conseller Puigcercós va lliurar el mes de juny al Parlament de Catalunya un informe elaborat per un equip dirigit pel jurista Enric Argullol en el qual es proposava un model de llei electoral on es plantejaven, al marge d'innovacions en el sistema de recomptes i representació, set circumscripcions coincidents amb els set àmbits de planejament territorial, i es desestimava, consegüentment, una circumscripció electoral pròpia del Penedès. El mateix conseller, en el moment de la seva presentació, va manifestar la possibilitat d'incloure altres circumscripcions o de modificar el mapa electoral proposat per l'informe en què el Penedès hi podria estar representat, assumint així una resolució que l'executiva nacional del seu propi partit, ERC, havia



Cartell reclamant la vegueria del Penedès Foto: Àlex Tarroja

En aquest sentit, els territoris compresos entre les comarques de l'Alt Penedès i el Baix Penedès, el Garraf i, de forma parcial, l'Anoia van ser objecte, l'any 2006 d'una iniciativa parlamentària per a la definició d'un nou àmbit funcional de planejament territorial anomenat, genèricament, del Penedès. Aquesta iniciativa responia a l'estratègia de la plataforma cívica *Per una vegueria pròpia*,



aprovat uns mesos abans i segons la qual el Penedès hauria de ser reconegut en el futur com una unitat administrativa del Govern de la Generalitat.

El Parlament insta el Govern a crear un àmbit de planejament per al Penedès

Al marge d'aquestes declaracions, que de cap manera suposen una vinculació real cap a un nou model d'organització territorial amb reconeixement del Penedès, l'any 2007 es va tancar amb una instància que sí que hauria de tenir implicacions efectives

en el reconeixement del Penedès com a unitat administrativa. Així, el 5 de desembre, el Parlament de Catalunya va aprovar, amb els vots favorables dels grups parlamentaris de CiU, ERC, PP i C's, els vots en contra del PSC i l'abstenció d'ICV, una resolució que insta el Govern de la Generalitat a "crear un nou àmbit funcional de planificació dins la revisió del Pla territorial general de Catalunya que contingui les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Penedès, el Garraf i aquells municipis de l'Anoia que voluntàriament i lliurement s'adhereixin a aquesta iniciativa". D'aquesta manera es

posava punt final als tràmits parlamentaris iniciats l'any 2006, amb la corresponent presentació de la iniciativa que hauria de ser efectiva i assumida pel Govern al llarg de l'any 2008.

JBL

Més informació

www.vegueriapropia.org

ARA, L'ÀMBIT DE PLANIFICACIÓ. DEMÀ, LA VEGUERIA DEL Penedès

Fèlix Simon i Paraiso

Plataforma Vegueria del Penedès

Finalment, la proposta de resolució va ser aprovada al Parlament de Catalunya. La reunió de la Comissió de Política Territorial, el passat dimecres 5 de desembre, va fer història, i de la bona, per al Penedès. Era el fruit de la pressió ciutadana i del treball de la Plataforma per una Vegueria Pròpia. Ha estat un treball que s'ha fet seus, per convenciment, milers de penedesencs, més de 100 entitats, 11 patronals (4.350 empreses), 59 ajuntaments (+88% de la població) i 4 Consells Comarcals. Ara, un altre Penedès es possible.

Durant molts anys hem viscut de la improvisació. Avui, encara és consumeix amb voracitat i desordre un recurs limitat, el territori, sense disposar d'eines adequades per enquadrar-lo i dir prou quan convé. Per això és tan important que el Govern de Catalunya, abans dels 120 dies, tal com estableix la normativa, tiri endavant la modificació de la Llei del Pla territorial general de Catalunya i hi incorpori una nova àrea funcional de planificació -la del Penedès- com a àmbit d'aplicació dels plans parcials, que inclou, l'Alt Penedès, l'Anoia, el Baix Penedès i el Garraf.

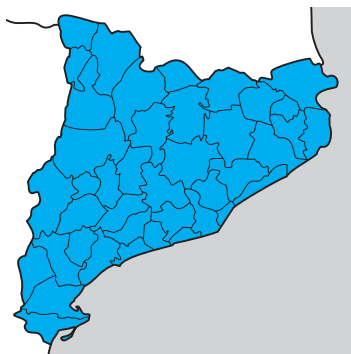
Els plans territorials parcials expressen un acord sobre el futur del territori i defineixen tres sistemes bàsics: el sistema d'espais oberts, el d'assentaments i el d'infraestructures de mobilitat. El contingut temàtic dels plans parcials abracen la definició dels nuclis especialment aptes per a establir-hi equipaments d'interès comarcal, l'assenyalament dels espais d'interès natural, la definició de les terres d'ús agrícola o forestal d'especial

interès, l'emplaçament d'infraestructures, les àrees de protecció, les previsions de desenvolupament socioeconòmic i les determinacions per a la planificació urbanística.

Hem de perfer la visió que tenim del conjunt, dir-nos cap a on volem anar, saber de què cal desfer-nos, canviar o innovar perquè les persones visquin millor i amb igualtat de drets. La gestió prudent del territori urbà i rural és responsabilitat de tots. Per a això ens cal un més intens compromís col·lectiu i una intervenció pública encertada. Urgeix posar les bases d'una nova cultura del territori per tal d'assegurar la sostenibilitat ambiental, l'eficiència funcional i la cohesió social. Cal frenar definitivament el creixement indefinit i inassumible que ens ha tocat de viure.

Així doncs, ara com ara, els penedesencs esperonats per aquests primers resultats, cal que continuem endavant, fins que veiem completats els nostres objectius de disposar de les eines que permetin garantir el "desenvolupament sostenible i equilibrat del Penedès que permeti que la seva població assoleixi un nivell de qualitat de vida equiparable a l'estàndard propi d'una societat avançada com la catalana". La creació de l'Àmbit és tan sols el primer pas. Sense ell no en podríem donar cap altre. Però no és l'últim pas; caldrà encara donar-ne més, fins el dia en què disposem de la nostra pròpia Vegueria.

Article publicat al diari El 3 de vuit
el 7 de desembre de 2007



El 8 d'octubre 33 organitzacions i el Govern català signen al Palau de la Generalitat el Pacte nacional per a l'habitatge 2007-2016. El Pacte és un document que inclou gairebé 200 mesures concretes encaminades a fixar les directrius bàsiques que ha de seguir el conjunt del sector i la política d'habitatge durant els propers anys. En els annexos s'avancen algunes de les tasques compromeses.

La creació d'un pacte estratègic a mitjà termini entre els principals agents involucrats en el sector de l'habitatge¹ era una iniciativa sense cap mena de precedent a Catalunya i Espanya. El referent més proper era el *Pacte national pour le logement* de França, sancionat com a llei el juliol de 2006. El Pacte sorgí de la necessitat d'articular una resposta col·lectiva davant la crisi d'accessibilitat al mercat de l'habitatge, que afectava tant les llars existents com les previstes, el descens històric en la producció d'habitatges amb protecció oficial, les necessitats de millora i adequació del parc existent i el nou context econòmic i financer. Després d'elaborar cinc esborranys, s'arribà a consensuar un document estructurat en 5 reptes, 17 objectius i 180 mesures, detallant sempre els objectius per als períodes 2007-2010 i 2011-2016 i el cost econòmic de les actuacions. Cada repte representava un esforç per a oferir una resposta global i coherent a les principals problemàtiques residencials de la societat catalana.

Els cinc reptes

El primer repte era millorar l'accés a l'habitatge, especialment el de la població jove. Un cop quantificada una demanda de 240.000 llars que no podrien accedir a un habitatge estrictament per mitjà del mercat lliure i un dèficit inicial de 200.000 llars més, s'establí que caldria mobilitzar sòl per a 250.000 habitatges amb protecció oficial, construir 160.000 nous habitatges amb protecció oficial, posar al mercat de lloguer social 62.000 habitatges buits i concedir 140.000 subvencions directes per a la compra i el lloguer d'habitatges.

El segon repte se centrava en la millora de les condicions estructurals i d'habitabilitat de 300.000 habitatges ja existents. Els instruments previstos eren l'enfortiment dels ajuts inclosos en els plans de rehabilitació, potenciar les obres d'arranjament dels parcs públics i, en els casos més desfavorables, la substitució dels habitatges,

en el marc del programa de remodelació de barris.

El tercer repte estava dedicat a dos col·lectius específics, la gent gran i les persones amb diversitat funcional. Els objectius específics que s'acordaren foren ampliar i convertir el sistema d'ajuts al pagament del lloguer en una prestació social, incrementar l'oferta d'habitatges de lloguer per a la gent gran i consolidar un major parc d'habitatges accessibles, emfasitzant la instal·lació d'ascensors i les línies d'ajuts per a l'adaptació i la mobilitat interior dels habitatges.

El quart repte procurava que les llars de menors de 65 anys i amb uns ingressos per sota de dues vegades i mitja l'Indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples (IPREM) no tinguessin dificultats a l'hora d'assegurar el pagament dels seus habitatges. A més de l'Observatori de l'Hàbitat i la Segregació Urbana, organisme que ja preveia la LLEI DEL DRET A L'HABITATGE [78] per, entre altres coses, vetllar per la detecció, el seguiment i la coordinació de les situacions d'assetjament immobiliari i els desnonaments, s'introduïa com a novetat la possibilitat d'establir mecanismes que garantissin el pagament dels préstecs hipotecaris ja formalitzats. Complementàriament, s'estipulava que una part de les subvencions per al pagament del lloguer i de la nova promoció d'habitatges protegits aniria adreçada a aquest col·lectiu.

El cinquè i darrer repte, considerant que a Catalunya hi havia 26.000 llars mal allotjades, és a dir, vivint al carrer, en infrahabitatges o en condicions d'amuntegament, preveia la construcció de 15.000 habitatges dotacionals i 8.000 habitatges més d'acollida.

Les xifres agregades dels cinc reptes suposaven un volum d'actuacions en matèria de política d'habitatge que no tenien res a veure amb les dels períodes anteriors: 800.000 fins a l'any 2016, de les quals

379.500 s'haurien de realitzar durant el primer quadrienni i 88.700 durant el primer any de vigència del Pacte. Les previsions eren que, en acabar l'any 2016, s'haguessin pogut atendre bona part de les necessitats d'habitatges amb dret a alguna modalitat de suport públic.

Els annexos

A banda de l'estricta enumeració d'objectius, recursos i compromisos, el Pacte incloïa també quatre annexos que avançaven part de la feina que s'havia de començar immediatament. El primer detallava les disponibilitats de sòl per a habitatge lliure i protegit de l'Institut Català del Sòl (INCASOL) fins al juny de 2007 i, alhora, les reserves per a habitatge protegit existents en els planejaments urbanístics aprovats des de l'any 2003, és a dir, tot just a partir de l'entrada en vigor de la LLEI D'URBANISME de 2002 [2003:77]. El segon annex es comprometia a constituir una comissió de treball per a estudiar les propostes de modificació de la legislació tributària i fiscal que havien anat formulant els diversos agents durant la negociació del Pacte. El tercer annex iniciava la publicació periòdica d'un índex de referència sobre els costos de construcció de l'habitatge protegit, establint diferències segons el règim de producció, les zones geogràfiques de preus dels habitatges amb protecció oficial i tres escenaris possibles. El quart annex, preveient que la Llei pel dret a l'habitatge incorporaria el principi de solidaritat urbana, estipulava que, per a arribar a assolir l'any 2026 un estoc mínim d'habitatges destinats a polítiques socials equivalent al 15% del parc principal en els municipis de més de 5.000 habitants i totes les capitals de comarca, seria necessari incrementar el parc social en 405.570 o 271.105 habitatges. La diferència entre aquestes dues alternatives depenia de la hipòtesi metodològica emprada: en el primer supòsit es consideraven únicament els habitatges de titularitat pública, mentre que en el segon s'hi afegien els habitatges de lloguer amb contractes



anterior a 1985 i els habitatges amb protecció oficial finalitzats entre 1992 i 2006 que no havien estat desqualificats.

El repartiment de tasques

Cadascun dels signants del Pacte assumia, en funció de llurs competències, diferents responsabilitats en l'execució de les mesures especificades: la Generalitat de Catalunya, liderar el desenvolupament del Pacte tot creant una comissió de seguiment i una comissió interdepartamental, facilitant la gestió del sòl i reforçant la política d'habitatge; els ajuntaments, planificar l'ús del sòl, vetllar pel compliment dels terminis urbanístics i constituir patrimonis públics de sòl i habitatge; les caixes d'estalvis, obrir una línia estable de préstecs preferencials per a l'adquisició de sòl, la promoció i l'adquisició d'habitatges protegits, millorar les hipoteques inverses per a la gent gran, participar en els programes d'aval de l'Administració pública i generar més finançament per a la xarxa d'habitatges d'inclusió; Les cooperatives d'habitatges, estudiar la viabilitat de nous models de gestió, participació i tinença dels habitatges socials; els promotors i constructors, accelerar el desenvolupament del sòl destinat a habitatge protegit i negociar a l'alça reserves superiors per a habitatge protegit a les legalment predeterminades; les associacions de veïns, assegurar la participació ciutadana; els notaris i registradors, supervisar les transmissions d'habitatges protegits i evitar les compravendes de locals com a habitat-

ges; els administradors de finques i els agents de la propietat immobiliària, prestigiar el mercat de lloguer i donar a conèixer les noves normatives, els col·legis d'aparelladors i arquitectes, establir un sistema d'inspeccions tècniques d'edificis i un altre de control de les condicions d'habitabilitat. Pel que fa a les entitats sense ànim de lucre, el Pacte reconeixia i fomentava la seva tasca en l'acompanyament social a l'habitatge.

Una de les qüestions controvertides en l'elaboració del Pacte fou la quantificació i origen dels recursos econòmics que caldria mobilitzar. Dels 8.221 MEUR que finalment es computaren com a inversió global, el primer repte se n'emportava el 60%, el segon el 18%, el tercer el 10%, el quart el 9% i el cinquè el 3%. Segons les fonts de finançament, la Generalitat, per mitjà de la Secretaria d'Habitatge, l'empresa pública Administració, Promoció i Gestió SA (ADIGSA) i l'INCASOL, n'assumia la major responsabilitat, el 81% del total. El 19% restant es distribuïa entre el Ministeri de l'Habitatge (13%) i l'aportació d'operadors socials (6%).

Les primeres passes

El primer esborrany del Pacte fou presentat a mitjan mes de maig. Gairebé cinc mesos més tard, el 8 d'octubre, se'n formalitzà la signatura de la versió definitiva en un acte extraordinari celebrat a la Sala Sant Jordi del Palau de la Generalitat que reuní a representants de les 33 organitzacions invo-

lucrades. Totes les forces polítiques presents en el Parlament aprovaren el text, llevat de Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular de Catalunya (PPC). En ambdós casos, la negativa fou justificada pel rebuig a l'article sobre l'expropiació dels habitatges desocupats que recollia el Projecte de Llei del dret a l'habitatge, que en aquells moments s'estava negociant de manera paral·lela.

Atès que el Pacte obligava a multiplicar els esforços a l'hora de promoure habitatges protegits, tot just una setmana després de la signatura del Pacte sortia a la llum el DECRET LLEI 1/2007 DE MESURES URGENTS EN MATÈRIA URBANÍSTICA [50]. La principal aportació del primer decret aprovat pel nou Govern de la Generalitat era la creació de les àrees residencials estratègiques (ARE), una figura urbanística dissenyada per a agilitar els tràmits de preparació de sòl i ampliar les reserves destinades a habitatges protegits. Una vegada esbossada la primera proposta, es considerà que els barris amb un ARE sumarien aproximadament 50.000 habitatges socials.

JLO

Més informació

www.legifrance.gouv.fr
www.mediambient.gencat.net/cat/ciutadans/habitatge/Pacte_Nacional_2007_2016.jsp

EL PACTE NACIONAL PER A L'HABITATGE, UN PAS FONAMENTAL EN L'OBJECTIU D'AVANÇAR EN LES POLÍTIQUES D'HABITATGE

Carme Trilla i Bellart

Secretària d'Habitatge. Generalitat de Catalunya

El Pacte nacional per a l'habitatge 2007-2016, signat el passat 8 d'octubre per la Generalitat de Catalunya i 33 agents socials i econòmics, grups parlamentaris i institucions, parteix d'una diagnosi rigorosa de les necessitats actuals i de les estimades per l'horitzó de referència. I, s'estructura en 5 Reptes fonamentals, l'ordenació dels quals no pressuposa cap jerarquia d'importància i transcendència social, sinó que respon a l'amplitud de persones o llars a les que fa front cada un d'ells. Els reptes són els següents:

1) Millorar l'accés a l'habitatge, especialment dels joves.

Mitjançant la mobilització de sòl per a 250.000 habitatges amb protecció oficial, això és, sols que, per raons urbanístiques o de mercat, es puguin obtenir a uns preus que encaixin dins dels topalls màxims que la normativa de protecció oficial determina per als habitatges protegits. Aquesta política haurà de ser sostenible i evitar la concentració d'habitatges de protecció en sectors concrets de les ciutats, amb una distribució compensada per tot el teixit urbà i en barreja amb altres tipus d'habitatge.

Construir o iniciar les obres de 160.000 habitatges amb protecció oficial, especialment per a joves que s'han d'emancipar. La graduació temporal d'aquesta construcció partirà d'un menor ritme en el primer quadrienni (50.000 habitatges a iniciar), per incrementar-lo en el període posterior, a mesura que les disponibilitats de sòls siguin més efectives.

Mobilització i posada en el mercat, de 62.000 habitatges del parc desocupat i l'increment dels ajuts directes fins a 140.000 llars per al pagament del lloguer, per a la rehabilitació del primer habitatge, per a la compra del primer habitatge, per al foment de la copropietat, o per a afavorir l'emancipació dels joves.

Amb el conjunt de propostes es pretén aconseguir un parc suficient d'habitatges per a polítiques socials, en correspondència amb el mandat de solidaritat urbana, segons el qual tots els municipis de més de 5.000 habitants i capitals de comarca hauran de disposar, en un horitzó temporal de 20 anys, d'un parc del 15% dels seus habitatges principals, susceptible de ser utilitzat per a polítiques socials.

2) Millorar la qualitat del parc d'habitatges

Mitjançant la rehabilitació i millora de 300.000 habitatges, garantint l'habitabilitat del parc d'habitatge i millorant l'accessibilitat física als habitatges, mitjançant la concessió d'ajuts per a la instal·lació de 10.000 ascensors i itineraris practicables que donaran servei a 100.000 habitatges.

Així mateix millorant la sostenibilitat en la construcció i en el comportament dels edificis d'habitatge, mitjançant la millora de la qualitat de la nova construcció d'habitatges i impulsant la innovació en la construcció d'habitatges.

3) Millorar l'allotjament a la gent gran i de les persones amb diversitat funcional

Garantint i allargant l'autonomia residencial de 35.000 llars encapçalades per persones grans, i millorant l'accessibilitat dels habitatges per a 35.000 persones amb diversitat funcional.

4) Prevenir l'exclusió social residencial

Evitant que cap persona quedi exclosa d'un habitatge per motius econòmics, amb ajuts a 60.000 llars. Garantint l'estabilitat i seguretat dels residents més vulnerables.

5) Garantir un habitatge digne i adequat per a les llars mal allotjades

Entenent que es troben en aquestes situacions les persones sense sostre, és a dir, les persones que no disposen d'un domicili, les que viuen al carrer, les persones que viuen en infrahabitatges, les que comparteixen habitatges

amuntegament (sobreocupació), les que han estat víctimes d'un desnonament injustificat, les persones separades amb recursos escassos, les persones víctimes de maltractaments, les persones afectades per atur sobrevingut, entre d'altres situacions assimilables.

Mitjançant l'eradicació del fenomen dels sense sostre, amb ajuts a 23.000 persones i garantint un habitatge digne als col·lectius mal allotjats.

Les actuacions previstes en el Pacte nacional per a l'habitatge, que s'han descrit en fi ns aquí, tenen una traducció econòmica d'una importància considerable, en la mesura que cada tipus d'actuació suposa, bé una inversió directa de l'administració pública o dels promotors privats (compra i urbanització de sòl, construcció d'habitatges, obres de rehabilitació), bé unes transferències de l'administració als ciutadans (subvencions personals, subsidiacions de préstecs, bonificacions fiscals, etc), o bé transferències a organitzacions i operadors que gestionen o ofereixen solucions d'habitatge.

El conjunt dels cinc Reptes, totalitza 800.000 actuacions, de les quals 379.500 en la present legislatura (2007-2010), amb un cost públic de 8.221 milions d'euros, dels quals 2.503 milions d'euros en la present legislatura (2007-2010).

Els reptes i objectius que s'han descrit es corresponen a l'observança d'uns principis fonamentals que han estat compartits per tots els signants del Pacte nacional per a l'habitatge, en coherència amb les exigències de la situació actual del sector, així:

- El Pacte és ambiciós, doncs avui la problemàtica de l'habitatge no és d'uns quants, sinó que afecta àmplies capes de població amb una complexitat de situacions.

- El Pacte és realista. Les projeccions són a deu anys vista, 2007-2016 i més enllà de les mesures pròpies de la política d'habitatge, les solucions profundes del sector passen per una visió del territori, de les infraestructures i de la mobilitat de la població.
- El Pacte és responsable. Al Pacte, s'opta per evitar ruptures brusques del creixement dels preus i pèrdues d'activitat del sector de l'habitatge i cerca la reducció dels desequilibris socials mantenint un creixement sostingut.
- El Pacte és sostenible. El Pacte planteja que la nova edificació estigui basada en els principis de sostenibilitat acotant al màxim les necessitats de nova edificació i respectant els criteris d'impacte ambiental.
- El Pacte vol ser territorialment efectiu, i per això s'ha de dotar d'una estructura organitzativa potent, ben distribuïda en el territori, amb una forta complicitat entre les diverses administracions públiques, local i de la Generalitat.

El Pacte nacional per a l'habitatge és l'única via possible que, ajuntant esforços, permet trobar fórmules de sortida a la difícil conjuntura actual. Calia un document que, a partir d'un bon diagnòstic de la situació, i reconeixent amb sinceritat les dificultats, tècniques, econòmiques i estratègiques, oferís una voluntat clara d'intervenció i col·laboració, aportant els màxims recursos possibles. I és d'agrair que tots els sectors, agents, grups parlamentaris i institucions hagin donat una resposta molt positiva a la crida que fa la ciutadania.

Article publicat a qFAVIBC (publicació de la Federació d'Associacions de Veïns d'Habitatges Socials de Catalunya) el novembre de 2007

MALMETRE EL CONSENS

Carles Sala i Roca

Diputat de Convergència i Unió al Parlament de Catalunya

El perquè d'un Pacte

Mantenir o accedir a un habitatge s'ha convertit en una de les preocupacions més importants per part de la ciutadania. Els preus de l'habitatge han crescut espectacularment en la darrera dècada i els tipus d'interès, en constant increment els darrers dos anys, fan que una bona part de la població es vegi en l'actualitat directament apartada de la possibilitat d'accedir a la propietat d'un habitatge.

Ara, tot i que ens trobem davant d'un canvi de tendència, i amb un consens sobre la fi de la bombolla immobiliària, la situació cal seguir considerant-la com a molt complicada, doncs l'encara suau descens dels preus és veu compensat per l'increment constant del preu del diner, a més, les famílies que els darrers anys han accedit a un habitatge ho han fet amb un alt grau d'endeutament, i aquest s'ha agreujat per aquest repunt que afecta els tipus de referència en base als quals varen obtenir el préstec hipotecari.

Constatat que dia a dia, augmenten els sectors socials sensibles que reclamen i precisen d'atenció i ajuda directe, afegint-se a aquesta condició, capes de població que habitualment no se les considerava amb problemes d'accés a un habitatge, a Catalunya, es va plantejar la necessitat d'elaborar un Pacte en matèria d'Habitatge, i des de que es va presentar el primer esborrany el passat mes d'abril, hi venim treballant les diferents forces polítiques, socials, i entitats directament vinculades amb el sector.

Convergència i Unió ha treballat intensament pel contingut del Pacte

Des de Convergència i Unió, vam apostar clarament per estar dins del Pacte, creiem en la necessitat d'un acord amb participació de totes les forces polítiques, que, fora dels tacticismes polítics, servís per a suavitzar la situació actual.

Les negociacions des de Convergència i Unió

es van plantejar en base a catorze eixos, i a hores d'ara, una bona part de les aportacions realitzades han estat recollides i resten fixades en la darrera versió del Pacte.

Dels catorze eixos d'aportacions defensats per CiU, deixeu-me que en destaquï els cinc següents, tots ells incorporats en el text final,

1) S'ha demanat preveure línies d'ajuts per famílies que puguin ser desallotjades dels seus habitatges degut a l'impagament de rebuts hipotecaris a causa del progressiu increment dels tipus d'interès. Des de Convergència i Unió, serem especialment insistents en que s'apliqui aquesta mesura, doncs creiem en la prevenció per al manteniment de l'habitatge.

2) S'hauran d'estudiar mesures de promoció del mercat d'habitatge de lloguer.

Des del grup parlamentari les hem concretat en les següents actuacions,

a) Que el 50% del total d'habitatges de protecció oficial impulsades per les Administracions Públiques estiguin destinades al mercat de lloguer.

b) Que es sol·liciti a l'Administració competent, i en el seu cas s'estableixin mesures fiscals per impulsar el mercat del lloguer (IRPF, IVA, IBI).

c) Que es creï un registre per incompliment d'obligacions com arrendatari.

d) Que es sol·liciti l'acceleració dels desnonaments en cas d'impagament.

e) Que s'ampliï fins a 5 anys l'actual pòlissa multirisc gratuïta.

f) Que es millorin els ajuts directes al lloguer per als joves menors de 35 anys.

Sobre aquestes aportacions, ens trobem que s'ha avançat en totes, llevat el registre de morosos. A més, malauradament la primera de les propostes tan sols s'assoleix parcialment. Entenem que el Pacte es queda curt pel que fa a la construcció destinada al lloguer, doncs indica

que tan sols el 40% dels habitatges amb algun tipus de protecció seran destinats a aquest mercat. Aquesta xifra, a hores d'ara la considerem insuficient si volem transformar el mercat de propietat en mercat de lloguer.

A banda, però important pel que fa al lloguer, el Pacte recull també una altra de les propostes que CiU va presentar-se abans de les eleccions al Parlament de Catalunya, d'ara fa un any, i és així que s'esmenta la voluntat d'anar reforçant els ajuts al lloguer dels joves cap al 50% de l'import del rebut mensual.

Finalment, s'ha aconseguit que el Pacte de l'Habitatge inclogui 9 mesures per millorar la fiscalitat i el finançament de l'HPO de lloguer, i incorpora tot un annex específic sobre la matèria.

3) Hem demanat més ajuts per a l'adquisició d'habitatge: S'han introduït mesures d'ajuda a la compra o adquisició d'habitatge per part dels col·lectius amb més necessitat de suport, deixeu-me que en destaquï els Convenis de Copropietat.

Una de les aportacions bàsiques de Convergència i Unió, s'ha vist recollida en el text, tant del Pacte com de la Llei, i fa referència, a la d'establir un marc efectiu per ajudar a l'emancipació dels joves mitjançant contractes de copropietat entre l'administració i els joves per fomentar l'emancipació. I aquesta fórmula s'ha inclòs dins els quadres quantitatius, per tal de garantir-ne el finançament per part de l'Administració. Si se sap aplicar amb eficàcia, i amb mecanismes per evitar tensions inflacionistes en els preus, a partir d'ara els joves ja no hauria de caldre que es preocupessin per tenir diners o no per a pagar l'entrada d'un habitatge, la Generalitat, li avançarà els diners compartint fins a un 20% del domini de l'habitatge.

4) A favor de les famílies. Convergència i Unió, considerava que calia incorporar que el pacte tingués present les unitats familiars que tinguin la condició de nombroses, així com la introducció

de criteris que protegeixin la mobilitat laboral i dels canvis de la situació familiar. A hores d'ara aquests col·lectius ja tenen un tractament preferent en les polítiques d'ajuts.

En el Pacte per l'Habitatge es cita explícitament, la protecció per als sectors socials més febles de la societat en risc d'exclusió social, com la gent gran, les persones estrangeres immigrades, les famílies nombroses, les famílies monoparentals i altres col·lectius en risc d'exclusió residencial.

5) A favor del medi ambient. Convergència i Unió ha demanat la introducció d'incentius a la construcció d'ecohabitatges que no comporti l'encariment dels mateixos. Així el Pacte inclou, entre d'altres, les següents mesures:

a) Incrementar els ajuts destinats a millorar l'eficiència energètica dels edificis i habitatges.

b) Crear el Comitè de Qualitat, Innovació i Sostenibilitat de Catalunya, i a potenciar la inversió en I+D per tal de reduir les emissions de CO₂ de la construcció i rehabilitació d'habitatges

c) Instrumentar la implementació a Catalunya del Codi Tècnic de l'Edificació i el Decret d'Ecoeficiència dels Edificis i a l'aplicació de criteris de sostenibilitat en el disseny i construcció d'habitatges.

d) Desenvolupar promocions d'habitatge protegit que contemplin innovacions tecnològiques encaminades a escurçar els terminis de construcció (industrialització, muntatge en sec, instal·lacions modulades, etc.) que comportin millores de la qualitat del parc de nova construcció, que el sector privat pugui incorporar al seu.

e) Incrementar els ajuts destinats a millorar l'eficiència energètica dels edificis i habitatges.

L'expropiació de l'ús d'habitatges buits ens exclou del Pacte

Al llarg de tots aquests mesos hem defensat amb arguments, que no podíem participar d'un pacte amb la presència del lloguer forçós.

D'entre les peticions que va fer CiU, des del primer

dia n'hi havia una de fonamental per a Convergència i Unió, treure del Pacte de l'Habitatge i la Llei, la disposició que permet l'expropiació de l'ús d'habitatges buits.

I és així que a l'hora d'escriure aquestes ratlles, tan l'article 42 del Projecte de Llei, com la mesura 71 del Pacte, inclou l'expropiació com a mesura per a mobilitzar habitatges aquests habitatges.

Aquesta qüestió, com ja he dit, s'ha convertit, lamentablement, en la circumstància que ha comportat que s'encallés la nostra incorporació. Convergència i Unió ha fet exhibir la seva posició en diferents apartats de la Llei, fins i tot en alguns aspectes quasi irrenunciables, però entenem que hi ha qüestions molt sensibles, i l'habitatge ho és, en els que cal fer tots els esforços per aconseguir l'acord unànim. Però l'expropiació de l'ús dels pisos buits era una qüestió que indefectiblement havia de desaparèixer del text legislatiu per poder-nos sumar al Pacte, doncs, tot i que seguim dubtant de la seva legalitat, i que creiem que el número d'incorporacions d'habitatges buits al mercat de lloguer per aquesta via serà nul·la, Convergència i Unió no pot permetre que en el text legal hi consti una intimidació com aquesta, que crea incertesa, inseguretat jurídica, i coarta la llibertat del ciutadà.

Aquests dies, han estat majoritàries les veus, en tertúlies, articles d'opinió i enquestes que s'han mostrat contràries a l'aplicació del lloguer forçós. Fins i tot, la mateixa Ministra de l'Habitatge, refusa proposar mesures punitives contra els propietaris com a instrument per afavorir el mercat de lloguer.

Però tot i això, ben aviat si no canvien les coses, qualsevol ciutadà que, per exemple, hagi decidit viure fora de les àrees metropolitanes, i s'hagi guardat el seu pis per si algun dia decideix tornar, o per als seus fills, ha de saber, que si l'Administració ho detecta podrà acorralar-lo, tractant-lo d'insolidari quan no d'especulador, per a que posi obligatòriament aquest pis seu en lloguer, i si no, l'Administració li expropiarà l'ús durant cinc anys, i el llogarà a un tercer.

Entenem des de Convergència i Unió, que el ciutadà no ha de carregar amb la conversió del mercat de propietat en mercat de lloguer. L'Administració és la que ha mantingut a l'Estat espanyol a la cua d'Europa en el mercat d'habitatges de lloguer, a més, fa moltes dècades, masses segurament, que està instal·lada la convicció en la nostra societat, i en l'espanyola per extensió, que la inversió en la compra d'un habitatge era la millor opció pel refugi dels estalvis de molts anys, i això no es canvia d'avui per demà.

Desitgem que el Pacte avanci, en els propers mesos ha de veure la llum el nou Decret de l'Habitatge 2008 – 2011, que ha de concretar ja moltes de les mesures que l'acord conté. El Govern ha de saber que en una situació com l'actual, ens tindrà al seu costat en aquelles qüestions positives que el text conté, i que vigilarem atentament l'eficàcia amb la que s'apliqui el Pacte i la Llei, amb l'esperança que realment es suavitzin les dificultats per accedir a un habitatge.

104 PARC AGRARI DE SABADELL



El Pla director del Parc Agrari de Sabadell, que abraça l'arc comprès entre les zones de Can Gambús i Can Deu, té com a principal objectiu promoure activitats agrícoles i ramaderes des d'un vessant ambientalment sostenible, pedagògic i social. Per a garantir la viabilitat de totes aquestes explotacions del sector primari, sobretot un cop desapareguin les subvencions de la UE als conreus de secà —el 2013—, el Pla director del Parc vol potenciar varietats amb denominació d'origen. Can Gambús esdevé la finca pilot amb què començar a fer realitat el projecte. Es preveu que el parc sigui un connector biològic quan els municipis veïns engeguin projectes similars.

Antecedents | 2005:151



El Pla general municipal d'ordenació (PGOU) de Sabadell, aprovat el 1993, preveia una gran part del sòl no urbanitzable com a sistema de parc agrari per a fomentar la continuïtat i millorar l'entorn natural, el valor mediambiental i la seva funció d'espai obert. Això no hauria estat possible sense la participació activa de la Taula del Rodal. La Taula, formada per diverses entitats,¹ va elaborar el Protocol del Rodal amb l'objectiu de preservar i mantenir les zones agrícoles i naturals de l'àrea periurbana de la ciutat. Encara avui serveix per a orientar i debatre els criteris entorn de les actuacions de tipus urbanístic, disciplinari, mediambiental o de qual-sevol tema que es relacioni amb l'espai periurbà.

Entre altres actuacions, el Pla preveia la urbanització del barri de Can Gambús a través d'un Pla parcial que l'Ajuntament va aprovar l'any 1999. El Pla parcial volia conservar un espai per a la creació d'un parc agrícola dedicat a activitats d'agricultura professional, que formaria part del Parc Agrari de Sabadell.

El barri de Can Gambús s'ubica a l'oest del terme municipal de Sabadell, entre els barris de Merinals, la carretera C-58, l'N-150 i el camí de la serra Pedralva.

El Parc Agrari es comença a fer realitat a Can Gambús

El juliol del 2004 s'aconseguia que l'Ajuntament de Sabadell passés a ser el titular de 42 ha de la finca de Can Gambús. Així es començava a fer realitat el projecte del Parc Agrari de Sabadell, que al mateix temps formaria part del **PARC AGRÍCOLA DEL VALLES** [2005:108].

Quedava en mans de l'Escola Superior d'Agricultura redactar tant el Pla director del Parc Agrari de la ciutat com el Pla de gestió agrícola de la finca de Can Gambús.

Després de passar a debat per la Taula del Rodal, el mes de novembre del 2005 el ple

municipal aprovava el Parc director del Parc Agrari de Sabadell.

La masia que dona nom al barri de Can Gambús va ser desallotjada l'abril del 2006, on Rafael Miquel i la seva família havien conreat les terres del rodal durant quaranta anys. Es proposava que fos la seu de la delegació comarcal. La junta de compensació, amb Núñez i Navarro com un dels principals propietaris de Can Gambús, van fixar una indemnització, el lliurament d'un habitatge de nova construcció a la zona i un pis de lloguer mentre això no passava.

El Pla proposava aconseguir un espai periurbà de qualitat agrària amb un alt valor paisatgístic en harmonia amb l'entorn natural i l'espai urbà que l'envolta. Alhora, volia dotar l'espai del Parc Agrari d'infraestructures i serveis eficients que consolidessin la viabilitat de les explotacions agràries. Apostava per un model agrícola i ramader econòmicament viable i ambientalment sostenible i un model de transformació i comercialització dels productes agroalimentaris concertat i/o participat amb el sector productiu. També volia desenvolupar el potencial educatiu i d'usos amb l'objectiu de difondre els seus valors ecològics, ambientals, productius, culturals i de recerca sense interferències amb l'activitat agrària. A l'últim proposava incorporar el Parc Agrari de Sabadell a les xarxes associatives

de custòdia i de desenvolupament dels espais agraris, de l'entorn natural i els espais periurbans.

Els conreus que es volien promocionar eren els de la mongeta del ganxet, blat, ordi, cigrò i arbres mediterranis com figueres, magraners i ametllers comercialitzats sota una mateixa marca.

A principi del 2006 es decidia que el Pla especial de desenvolupament i millora del futur Parc Agrari de la ciutat, que hauria de concretar propostes del Pla director, s'elaborava en col·laboració amb l'Àrea d'Espais Naturals de la Diputació de Barcelona i amb el suport tècnic d'experts en arquitectura i medi ambient de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC). En conjunt, la superfície preservada seria de 568 ha, un 80% de les quals eren de propietat privada. El projecte volia promoure activitats agrícoles i ramaderes, que permetrien la conservació dels espais sense haver de dependre de les subvencions de la Unió Europea (UE) i per això proposava potenciar varietats amb denominació d'origen, com la mongeta de ganxet.

La preservació del Parc Agrari afavoria la connectivitat biològica entre el **PARC DE COLLSEROLA** [105] i el **PARC NATURAL DE SANT LLORENÇ DEL MUNT I L'OBAC** [110], dins de la reivindicada via verda, que tam-



Una imatge del parc agrari al sector de can Gambús Foto: Àlex Tarroja



Detall dels horts al sector de can Gambús Foto: Àlex Tarroja

bé inclouria la serra de Galliners entre Sant Quirze i Cerdanyola

Millora de la qualitat d'aigües al Parc

Durant el 2006, un conveni signat entre l'Ajuntament de Sabadell i el grup CASSA va permetre la instal·lació del primer sistema informatitzat de control de les aigües residuals (SICARS). El sistema constava de 9 estacions de control distribuïdes al llarg del curs dels rius Ripoll i Sec.

El consistori sabadellenc va implantar la depuració terciària —totalment natural— en diversos punts del curs fluvial. El projecte preveia la recuperació de l'antic meandre de Can Català, suprimit després de la riuada del 1962, i la plantació de joncs, canyissos i altres espècies vegetals aquàtiques, per a absorbir l'excés de fosfats i nitrats de les aigües fluvials. També es va dur a terme la creació d'una làmina d'aigua a l'alçada de la font dels Gitanos, que va servir per a incrementar els nivells d'oxigen de l'aigua.

El projecte transnacional Interreg III Fil: *el riu com a fil de la vida*, una iniciativa europea canalitzada des del Consell Comarcal va destinar al Vallès Occidental 439.000 €.

Can Gambús comença a brotar

L'Ajuntament sabadellenc va cedir durant 25 anys la finca de Can Gambús a la Cooperativa Agrària de Sabadell i Comarca (Coagsa), que a final del 2006 sembrava les primeres llavors de blat i ordi.

Coagsa, permetia aglutinar tasques com ara l'envasatge dels productes i la seva comercialització, reduint al màxim el nombre d'intermediaris i per tant disminuint el diferencial entre el cost de producció i el preu final del producte.

Una altra part del projecte de Can Gambús era senyalitzar els accessos al parc i fer diversos itineraris per poder-lo recórrer a peu o en bicicleta, sense que la presència de visitants pogués perjudicar els propietaris de les explotacions, limitant el pas de vehicles de motor aliens a les activitats agràries i ramaderes.

Potenciar la qualitat i l'agroturisme

A començament del 2007, la regidoria de Medi Ambient va arribar a acords amb diverses institucions, com ara la UPC i l'Institut de Recerca i Tecnologia Agroalimentàries (IRTA) per a definir els conreus idonis i els mecanismes ecològics per a eradicar les plagues.

L'Ajuntament i la UPC van constituir la Fundació Miquel Agustí, ocupada de vetllar per a la conservació, millora i promoció de les varietats agrícoles catalanes. L'IRTA experimentaria amb tècniques de control biològic d'insectes i malures per a evitar al màxim l'ús de pesticides. Paral·lelament, l'IRTA assessoraria els camperols en l'ús d'adobs i fertilitzants, i en prioritzaria els orgànics.

Les primeres mongetes de ganxet es van plantar el mes de juliol del 2007 i se n'iniciava la collita al novembre. Es tractava de la

primera mongeta que gaudiria de denominació d'origen protegida Vallès-Maresme, un reconeixement que restava pendent de ser declarat per part de la UE.

També es plantejava desenvolupar un agroturisme incipient, tot i saber que els establiments potencials haurien de tenir uns coeficients d'edificabilitat molt baixos.

Durant el 2007 s'aprovà provisionalment el Pla especial de protecció del patrimoni de Sabadell (PEPPS). El resultat era un document que, a més dels elements arquitectònics i arqueològics, incloïa conjunts paisatgístics, com és el cas de can Gambús.

Manifest davant la possible revisió del Pla general

L'ADENC, Amics del Ripoll, el sindicat UP, la FAV i la Unió Excursionista de Sabadell van impulsar un manifest per a protegir la xarxa d'espais naturals no urbanitzats que formen l'anomenat "rodal" de la ciutat. El text alertava d'una hipotètica revisió del planejament urbanístic vigent, i es volia promoure el consens social i polític per tal que el futur Pla general protegís els camps i els boscos del rodal de Sabadell.

El setembre del 2007 la urbanització ja estava enllestida (voreres i asfaltat, enllumenat, recollida pneumàtica i la resta de serveis generals) i es començaven a aixecar alguns dels 3.200 habitatges previstos al barri de Can Gambús.

Quedava pendent el projecte d'una xarxa de regadiu de 840 m de longitud que cobriria un terreny d'11 ha per poder fer arribar aigua de la bassa de Can Gambús, encara en construcció, fins a les parcel·les de la finca municipal.

D'altra banda, l'Ajuntament va aprovar un conveni amb la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) per a millorar la qualitat paisatgística del parc.

MCM

Més informació

www.sabadell.cat/Rodal/p/parcagrari_cat.asp
www.sabadellpress.com

1 La Taula està formada pel sindicat agrari Unió de Pagesos (UP), la Unió Excursionista de Sabadell (UES), l'entitat ecologista ADENC, la Federació d'Associacions de Veïns de Sabadell i l'Agrupació de Defensa Forestal (ADF).

105 PARC DE COLLSEROLA



Durant el 2007 continuen les reivindicacions per part de les entitats cíviques i ecologistes per a declarar Collserola parc natural. L'Ajuntament de Barcelona estudia la possibilitat de crear una àrea de transició dintre del parc per a ús social on es puguin instal·lar infraestructures. A final d'any, el Departament de Medi Ambient i Habitatge disposa d'una primera proposta sobre els límits del parc natural i demana a l'Ajuntament de Barcelona començar-lo a tramitar legislativament. D'altra banda, s'aprova definitivament el Pla especial urbanístic de concreció d'ús i condicions d'edificació del Parc d'Atraccions del Tibidabo i la Cota 500 s'obre al públic.

Antecedents | 2005:110; 2006:109



La serra de Collserola, situada entre el pla de Barcelona i la depressió del Vallès, i envoltada pels rius Besòs i Llobregat, conté en les seves 8.470 ha una important mostra dels ambients naturals mediterranis. El Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), per incrementar-ne el grau de protecció, va proposar a principi de l'any 2005 que es declarés parc natural i el mes d'abril de 2006 va treure a informació pública la proposta d'ampliació de la *XARXA NATURA 2000* [2006:199] que incorporava la serra de Collserola amb els límits previstos pel Pla d'espais d'interès natural (PEIN). Tot i això, a final de 2006 restava pendent la declaració de Collserola com a parc natural, una demanda formulada feia temps, sobretot per part de les entitats ecologistes.



Collserola, parc natural?

Durant el transcurs de l'any, la Plataforma Cívica per la Defensa de Collserola (PCDC), creada l'any 2001 per una vintena d'entitats cíviques per a pressionar el Govern autonòmic perquè declarés Collserola parc natural, va continuar la seva labor de defensa de l'entorn natural de la serra de Collserola i va realitzar diferents actes de reivindicació: poc abans de les eleccions municipals del 27 de maig, la plataforma va enviar un escrit adreçat als diferents grups que hi havia en aquell moment a l'Ajuntament de Barcelona, on s'instava els candidats de cada partit a manifestar el seu compromís concret i real per a promoure la declaració de Collserola com a parc natural.



D'altra banda, el mes d'octubre la PCDC va reclamar a l'Ajuntament de Molins de Rei que aturés el projecte de construcció de 400 habitatges en uns terrenys d'una urbanització d'aquest municipi situats a la zona de la Rierada, dins del parc de Collserola. L'objectiu inicial del pla era solucionar el greu problema urbanístic del nucli de la Rierada, on uns 75 habitatges no disposaven de subministrament d'aigua corrent ni de servei de clavegueram. Tot i que la plataforma entenia que les peticions veïnals eren raonables en aquest sentit, va criticar

la construcció de nous habitatges allà on la majoria dels vilatans volien un espai protegit. Per això, la PCDC va acusar el consistori d'actuar de manera contradictòria perquè d'una banda defensava la declaració de Collserola com a parc natural i, de l'altra, tolerava actuacions d'aquest tipus.

A principi d'any altres entitats van celebrar actes per a demanar la declaració de Collserola com a parc natural. Així, l'Assemblea de Joves de Montbau i els Agudells, uns barris barcelonins que es troben al peu de la serra de Collserola, va endegar la campanya "Collserola Parc Natural". A la presentació de la campanya hi varen assistir diversos grups que treballaven per la defensa de Collserola, com la PCDC, el Col·lectiu Agudells i la Plataforma Popular contra el Pla Caufec. La presència d'aquests grups va permetre parlar de diversos projectes previstos o que ja s'estaven duent a terme per part de diferents administracions i d'iniciatives privades a la serra.

Per la seva part, l'Associació Cerdanyola Via Verda (*VIA VERDA DEL VALLÈS* [2006:196]) va organitzar el 14 de febrer a l'Ateneu de Cerdanyola un debat al voltant del valor del territori, que va tenir la participació de Joan Pallisé, director general de Medi Natural de la Generalitat; Oleguer Farràs, membre de l'Agrupació en defensa de l'entorn ALNUS; la PCDC, i Toni Altaió, representant de l'associació ecologista ADENC. En el transcurs de l'acte, Farràs va enumerar els perills que, segons ell, amenaçaven la serra, entre els quals va destacar l'aïllament respecte a altres espais naturals, la fragmentació dels ecosistemes a causa dels vials projectats, la pèrdua d'espai agrícola i natural i la contaminació provocada per abocadors i cementeres. D'altra banda, conjuntament amb la PCDC, va demanar que es declarés de manera imminent parc natural. Per la seva banda, Pallisé va anunciar que la Generalitat estava treballant per a declarar Collserola com a parc natural. Toni Altaió va presentar el Pla d'acció per a la conservació de la biodiversitat i connectivitat a la plana del

Vallès redactat per l'entitat ecologista que representava.

El mes d'abril, l'Associació Cerdanyola Via Verda va organitzar un altre acte per presentar un manifest adreçat a l'Ajuntament de Cerdanyola, on s'explicava en deu punts la seva visió del present i futur del medi ambient de Cerdanyola. Entre les propostes apuntades, Rosa Guallar, representant de l'associació, va destacar la importància de la promoció d'una política conservacionista sobre els espais naturals del municipi. Virgili Burrel, un altre dels representants de l'associació, va cloure l'acte demanant la moratòria de la urbanització del CENTRE DIRECCIONAL DE CERDANYOLA DEL VALLÈS [139] i una major participació ciutadana.

D'altra banda, el mes d'agost van començar les obres del PLA URBANÍSTIC PORTA DE BARCELONA-CAUFEC (*ESPLUGUES DE LLOBREGAT*) [143]. Durant la inauguració de les obres, Pilar Díaz, alcaldessa d'Esplugues, va explicar que el projecte donava resposta a diverses necessitats de la ciutat, i va posar d'exemple el soterrament de les torres elèctriques d'alta tensió i la millora del transport públic amb l'arribada de la Línia 3 de metro a l'Hospital de Sant Joan de Déu i el centre d'Esplugues. En la mateixa línia, Mario Sanz, director general de Sacresa, empresa encarregada d'executar les obres, va assegurar que Porta BCN s'havia dissenyat per a beneficiar les comunicacions viàries, ja que permetria connexions més àgils amb els principals eixos viaris de la zona com ara la ronda de Dalt, la carretera d'Esplugues i la carretera de Collblanc. Ara bé, precisament l'augment de trànsit en aquest indret i la dificultat d'accés va ser el que més van criticar els detractors al pla que, agrupats en la Plataforma popular No al Pla Caufec, consideraven el projecte una operació d'especulació urbanística.

Proposta de l'Ajuntament

El mes d'octubre, l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, va anunciar que volia un "coixí" dins del parc de Collserola que tingués



Torre de Foster i serra de Collserola des de Barcelona. Foto: Marta Casas

ús social i on es poguessin construir infraestructures. Aquesta proposta era totalment oposada a la plantejada per la PCDC en el seu manifest fundacional de l'any 2001, on es reclamava que Collserola entrés a la ciutat a través de parcs urbans. L'encarregada de fer l'estudi del coixí dins de Collserola era l'agència Barcelona Regional.

Ateses les informacions confuses que es rebien des de l'Ajuntament de Barcelona, l'àrea d'Urbanisme, dirigida pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), i la de Medi Ambient, a càrrec d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), van decidir presentar al ple del 30 de novembre una proposició conjunta per a aclarir que la seva línia de treball era favorable a la declaració del parc natural. No obstant això, van advertir que estaven dissenyant unes àrees de "preparc" com a transició entre la ciutat i la serra, tot i que no van especificar si aquestes estaven en la zona urbana o dins del parc. D'altra banda, van anunciar que el DMAH havia demanat a l'Ajuntament de Barcelona una proposta per a començar a tramitar legislativament el futur parc natural.

Poc abans de la compareixença, la PCDC s'havia reunit amb el regidor d'Urbanisme de Barcelona, Ramon Garcia-Bragado, i amb altres tècnics municipals, per reclamar al consistori que es definís sobre el futur del parc. En una nota posterior a la reunió, la plataforma va advertir que tot i que el regidor s'havia manifestat a favor de la declaració de parc natural, hi plantejava reserves, com la creació d'espais de transició, el fet de no canviar la qualificació urbanística de les peces urbanitzables del parc o la necessitat de construir el TÚNEL D'HORTA [21] i la muntanya russa del PARC DEL TIBIDABO [2006:108]. Garcia-Bragado va desmentir les

interpretacions que feia la plataforma de la reunió que havien mantingut.

A final d'any, la PCDC va reiterar a través d'un comunicat de premsa la seva demanda de claredat als partits polítics i a les administracions municipals, sobretot a l'Ajuntament de Barcelona. Per la seva part, el DMAH va definir una primera proposta sobre els límits del parc natural i va demanar a l'Ajuntament de Barcelona la seva proposta per a començar a tramitar legislativament el futur parc natural, amb la intenció d'arribar a un acord a principi de 2008.

Parc del Tibidabo

El 3 de març, el Parc d'Atraccions del Tibidabo va obrir la part més alta del parc d'atraccions, anomenada Cota 500, com a espai públic de Barcelona de lliure accés. En aquesta zona es troben les atraccions més populars del Tibidabo: l'Aviò, la Talaia, el Carroussel, el Panoràmic, el Museu dels Autòmats i les Atraccionetes, a les quals, després de la reconversió, es pot pujar pagant 2 euros per atracció, com si es tractés d'una fira. Amb l'objectiu d'atreure visitants estava previst celebrar-hi activitats culturals durant tot l'any, com ara concerts, jocs o altres activitats a l'aire lliure, que complementarien l'oferta dels nous espais culturals oberts en aquesta zona, com són l'Ingenium, un centre dedicat a l'enginyeria i la creació, i l'Espai 8, una sala polivalent amb una programació cultural pròpia. El dia 23 d'aquell mateix mes, l'Ajuntament de Barcelona va aprovar definitivament el Pla especial urbanístic de concreció d'ús i condicions d'edificació del Parc d'Atraccions del Tibidabo.

El mes de maig, la Comissió Europea va admetre a tràmit la denúncia presentada per

l'Associació de Veïns del Cim del Tibidabo (AVCT) i la PCDC contra l'Ajuntament de Barcelona per incompliment del dret comunitari en el projecte d'urbanització corresponent a l'ampliació de la muntanya russa, aprovat el desembre de 2006. Aquest projecte 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 defensava 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. Tot i això, en un informe realitzat pel Departament de Biologia Vegetal de la Universitat de Barcelona (UB) s'afirmava que l'alzinar tenia un alt valor ecològic i paisatgístic, atès el grau de naturalitat de l'entorn, per la qual cosa es recomanava minimitzar-ne l'afectació a través de passarel·les per poder visitar-lo sense malmetre'l.

El consell d'administració de l'empresa pública que gestiona el parc, Parc d'Atraccions del Tibidabo SA (PATSA), presidida per la regidora Sara Jaurieta, va aprovar el pressupost de l'exercici de l'any 2008, que incloïa les partides de 2,5 MEUR per a adquirir i construir la muntanya russa, i d'1,5 MEUR més per a les tasques d'instal·lació. El pressupost es va aprovar gràcies als vots favorables del PSC i també d'ICV, que uns mesos abans havia qüestionat el pla de la muntanya russa, i l'abstenció d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), que al maig havia proposat el trasllat de les atraccions de vertigen al Fòrum. Els representants de Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP) van votar en contra del pressupost.

Jaurieta va explicar durant l'acte d'aprovació del pressupost que al lloc on hi havia prevista la col·locació de la muntanya russa hi havia 190 alzines i que, si bé se n'havien de treure unes 50, després se'n plantarien de noves, i al final n'hi hauria unes 300. La presidenta del parc d'atraccions també va anunciar que un biòleg extern assessoraria i supervisaria el projecte perquè fos respectuós amb l'entorn. De forma paral·lela al projecte de la muntanya russa, al llarg del 2008 estava previst començar a desenvolupar el pla de mobilitat dels accessos al parc: una part de la carretera de Vallvidrera al Tibidabo passaria a ser exclusivament per a autobusos, vianants i bicicletes, mentre que el tram de Vallvidrera a Barcelona s'arranjaria i s'hi prohibiria l'estacionament de vehicles.

JRL-X3EA

Més informació

www.collserola.org
www.parccollserola.net

106 PARC DE LA SERRALADA DE MARINA



Durant el 2007 els municipis demanen que la Generalitat entri a formar part del Consorci que gestiona el Parc de la Serralada de Marina. També es redueixen o descarten alguns creixements urbanístics previstos en zones properes al parc, als municipis de Badalona i Tiana. El Parc de la Serralada de Marina es va crear l'any 1997 i el 2002 se'n va aprovar el Pla especial. Des d'aleshores, l'encarregat de la gestió de l'espai és un consorci constituït per ajuntaments de diversos municipis del Barcelonès Nord i la Diputació de Barcelona.



Amb una extensió de 2.086 ha, el Parc de la Serralada de Marina actua com a connector en sentit nord-sud entre la Serralada Litoral i el Parc de Collserola i, en sentit est-oest, entre el riu Besòs i la Mediterrània. És tracta d'una àrea d'un gran interès, tant pels seus valors naturals com per la seva funció com a lloc d'oci i esbarjo derivada de la proximitat a l'àrea urbana del Barcelonès Nord, a cavall de les comarques del Barcelonès i el Maresme. Aquesta zona té uns quants dels municipis més densament poblats del país, com ara Badalona, Santa Coloma de Gramenet i Sant Adrià de Besòs. En total, les poblacions d'aquests municipis sumen prop de 400.000 mil persones.

La Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana, la Diputació de Barcelona i els ajuntaments de Badalona, Montcada i Reixac, Sant Fost de Campsentelles, Santa Coloma de Gramenet i Tiana van constituir l'any 1997 el Consorci del Parc de la Serralada de Marina (CPSM), que és l'encarregat de les tasques de gestió, conservació i millora del Parc.

L'any 2002 es va aprovar definitivament el Pla especial de protecció i millora del

sector sud de la Serralada de Marina, que dona suport legal al Parc i que té com a objectius reforçar la conservació i millora de l'espai i garantir l'ús públic ordenat de la muntanya i la millora de les zones de contacte entre el Parc i les ciutats properes.

L'any 2005, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, (Iniciativa per Catalunya- Verds, ICV), es va comprometre a destinar una partida del pressupost d'aquell any a la gestió de la Serralada de Marina. Amb aquesta iniciativa, la Generalitat volia donar resposta a la petició formulada reiteradament pel Fòrum de Municipis del Barcelonès Nord (FMBN)¹ per a implicar la Generalitat en la gestió i el manteniment del Parc tot integrant-se al Consorci i fent una aportació equivalent a l'import de les administracions locals. Tot i això, a final de 2006, la Generalitat encara no havia fet aquesta aportació ni havia participat en la gestió del Parc.

Durant el 2005, l'Ajuntament de Badalona va presentar diferents projectes per a posar en funcionament creixements urbanístics al nord de la B-20, a prop dels

límits de l'extrem sud del Parc. Malgrat que alguns d'aquest creixements ja estaven previstos pel Pla general metropolità (PGM), els projectes van despertar el rebuig de les associacions de veïns de la zona.

A Tiana, l'Ajuntament havia volgut urbanitzar els espais propers a l'ermita de l'Alegria (PLA URBANÍSTIC DE CAN MASDEU I CAMÍ DE L'ALEGRIA [2005:135]). Aquest projecte s'havia proposat l'any 2000 però va topar amb la ferma oposició d'alguns veïns i del partit Gent pel Progrés de Tiana (GPT), que aleshores es trobava a l'oposició. Aquest partit va organitzar manifestacions, concerts, debats i exposicions en contra de l'operació urbanística i va pressionar el govern municipal, en aquell moment format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC). Finalment, l'1 de juny de 2004 el ple municipal va aprovar inicialment una proposta per a reduir les previsions de creixement del municipi a la zona i va instar la Generalitat a aprovar una modificació del PGM que ho fes possible. Tanmateix, a final de 2006, la Generalitat encara no havia aprovat l'esmentada modificació.

La participació de la Generalitat en el Consorci

A final de febrer de 2007, el FMBN va reiterar la seva petició que la Generalitat entrés a formar part del Consorci de Gestió del Parc i que hi contribuís econòmicament. Amb tot, l'alcalde de Badalona, Maite Arqué (PSC), es va desmarcar d'aquesta petició i va justificar la manca d'implicació econòmica de la Generalitat per la incompatibilitat que això suposava amb els estatuts del Parc.

Per la seva banda, a final de mes, el diputat d'ERC Uriel Bertran va tornar a demanar al Parlament de Catalunya que la Generalitat participés en el Consorci.² Bertran entenia que el Govern de la Generalitat havia d'assumir el 50% del pressu-



Tasques de regeneració del Parc de la Serralada de Marina. Foto: ACN

post del Consorci i va afegir que aquesta implicació s'havia de traduir en accions concretes, com ara la senyalització dels corredors d'accés i dels espais del Parc i l'edició de guies per als visitants. El diputat republicà va estimar en gairebé 3 MEUR la quantitat que calia destinar al Parc i va demanar la inclusió d'aquesta partida als pressupostos de la Generalitat per al 2007, que en aquell moment s'estaven negociant. Tanmateix, els pressupostos es van aprovar el mes de juliol sense incloure-hi cap aportació econòmica per al Parc i l'any va acabar sense cap més avenç en aquest sentit.

Polèmica pels creixements urbanístics de Badalona i Tiana

A Badalona, al nord de la B-20, hi ha dos espais que limiten amb el Parc i que el PGM classifica com a urbanitzables: uns terrenys adjacents al barri de Canyet i una zona propera a Can Colomer i al Mas Ram.

Pel que fa a Canyet, a principi d'any de 2007 l'Ajuntament es va reunir amb els

veïns, que van presentar una proposta per a habilitar a la zona un espai de senderisme amb rutes que connectessin el mar amb el Parc. Tot i que l'Ajuntament es va comprometre a estudiar la proposta, no es van produir nous avenços durant la resta de l'any.

A final de novembre l'Ajuntament va establir un acord amb els promotors per a reduir els creixements previstos al sector de Can Colomer i del Mas Ram. Finalment, es permetia construir a la zona només 162 habitatges unifamiliars dels 400 inicialment previstos i la resta d'edificabilitat –un total de 25.000 m²– es repartia entre diferents punts de la ciutat.³ Es preveia que les obres començarien l'any 2009.

La decisió de l'Ajuntament no va agradar a les associacions de veïns, que van demanar la retirada del projecte perquè entenien que els seus barris perdien terrenys qualificats com a equipaments, ja que aquests eren els terrenys cedits als promotors a canvi de la

renúncia que feien a construir en una part de la muntanya.

D'altra banda, a Tiana, a mitjan octubre el Govern de la Generalitat va aprovar una modificació puntual del PGM als àmbits de Can Masdéu, Camí de l'Alegria-Cementiri, Can Cirera, riera d'en Font i Casa Alta. Aquesta modificació comportava la classificació com a sòl no urbanitzable –majoritàriament sòl d'especial protecció agrícola– de més de 20 ha que estaven classificades com a sòl urbanitzable, i on s'haurien construït 278 habitatges amb un sostre total de més de 33.000 m².

MSM-X3EA

Més informació

www.diba.es/parcsn/parcs/index.asp?Parc=7
www.forummunicipis.org

1. El Fòrum de Municipis del Barcelonès Nord (FMBN) es va constituir el 2002 i l'integraven els ajuntaments de Badalona, Santa Coloma, Sant Adrià de Besòs, Montgat i Tiana. Tenia com a principal objectiu la concertació entre els municipis membres de polítiques i objectius comuns en les qüestions relacionades amb el territori i les infraestructures.

2. Aquest mateix diputat ja havia fet aquesta mateixa petició l'any 2004 a l'aleshores conseller Salvador Milà.

3. D'aquesta manera es limitava fins als 33.000 m² la zona edificable, a tocar del sector del Mas Ram. A Can Colomer es guanyava una zona verda de 69.000 m² i es preveia fer-hi un equipament esportiu de 32.000 m², un hotel que se situaria en una antiga masia i un equipament privat assistencial.

107 PARC NACIONAL D'AIGÜESTORTES I ESTANY DE SANT MAURICI. AMPLIACIÓ



La proposta d'ampliació del Parc per part del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) roman en un punt mort durant la major part del 2007. A final d'any, representants del Departament reiteren la seva intenció de dur a terme l'ampliació amb el consens de totes les parts afectades, per la qual cosa s'entreu un procés lent de maduració del projecte.

Antecedents | 2004:122; 2005:112; 2006:110



El Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici té una superfície de 39.979 ha en dues zones de protecció diferenciades, la zona interna i la zona perifèrica. La zona interna és el Parc Nacional mateix i té una extensió de 13.900 ha. Les 26.079 ha de la zona perifèrica envolten la zona interna i estan destinades a protegir-la de la influència humana. El Parc es reparteix entre les comarques de l'Alta Ribagorça, el Pallars Sobirà, el Pallars Jussà i la Vall d'Aran. És l'única àrea protegida amb aquesta categoria a Catalunya i constitueix una magnífica representació de les formacions geològiques de la serralada axial dels Pirineus, així com de la seva flora i fauna. És, a més, una de les millors manifestacions del glaciariisme quaternari i conté un dels millors conjunts arquitectònics del romànic. Va ser creat el 21 de octubre de 1955, amb una extensió inicial de 9.851 ha. El 1988 es va produir una primera ampliació i el 1996 una segona, amb què es va arribar a les actuals 14.119 ha de superfície. La Junta Rectora del Patronat del Parc ja havia aprovat una proposta d'ampliació el juliol del 2004 de 2.854,57 ha. Aquell projecte va rebre el

suport dels municipis inclosos i l'acord per consens parlamentari que va tenir loc el novembre de 2004.

La nova proposta d'ampliació del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici s'havia presentat a Boí el 4 de juliol de 2006 per Ramon Luque Porrino, director general de Medi Natural del DMAH, a tots els alcaldes dels municipis inclosos en l'ampliació i també als membres del Patronat del Parc. L'ampliació suposava incorporar 13.000 noves ha més, sumades a les 13.000 ha que ja tenia i a la zona de preparc, per tant la proposta per al futur parc natural era que passés de 26.000 ha a 41.000, amb la qual cosa sumaria un total de 67.685 ha. Aquesta proposta, però, havia estat rebutjada per una part dels alcaldes que consideraven que l'ampliació no tenia sentit si no se'ls garantien compensacions econòmiques i la possibilitat d'ampliar i connectar estacions d'esquí (PLA DIRECTOR DE LES ESTACIONS D'ESQUÍ [2006:117]) i PLA TERRITORIAL PARCIAL DE L'ALT PIRINEU I ARAN [2006:127]). El que fou conseller del DMAH des del 21 d'abril de 2006, Francesc Baltasar, va ma-

nifestar que no hi hauria cap problema per fer la connexió que demanaven, ja que alhora es defensaria el desenvolupament de la zona. L'any es va acabar amb la recollida d'al·legacions a la proposta.

L'estudi tècnic dividia l'àrea del voltant del Parc en 47 espais. D'aquesta manera, el Parc guanyava representativitat en avetoses, estanys d'alta muntanya i torberes. A més, el nou perímetre permetria incloure alguns espais singulars, com ara el bosc d'avets de la Mata de València o els circs d'estanys de Colomers, Sabodero i Cabdella (entre la Vall d'Aran i el Pallars Sobirà). La zona perifèrica de protecció (ZPP) inclouria 14 espais més –entre els quals les valls de Valarties i d'Aiguamòg, a la Vall d'Aran, les planes de Son, al Pallars Sobirà, i la boca sud del túnel de Vielha, a l'Alta Ribagorça. Tot plegat afectava quinze municipis de les quatre comarques esmentades, sis dels quals passarien a formar part, juntament amb els de la Vall de Boí i Espot, de la part central del Parc.

Medi Ambient manté la proposta

El director general de Medi Natural del DMAH des del 5 de desembre de 2006, Joan Pallisé, justificava el retard del procés de diàleg entre la Generalitat i els municipis adduint les eleccions catalanes i municipals i els canvis de càrrecs al seu departament. Pallisé manifestava que el procés continuava endavant i mostrava intencions de convocar una nova trobada amb els municipis afectats per l'ampliació.

Per la seva banda, els alcaldes dels municipis que formarien part del nucli central del Parc –Vall de Boí i Vilaller a l'Alta Ribagorça; Espot, Alt Àneu i Sort al Pallars Sobirà; Naut Aran i Vielha a la Vall d'Aran i Torre de Cabdella al Pallars Jussà– tampoc no donaven suport a la proposta.

Estacions d'esquí i ampliació del Parc

L'oposició a l'ampliació era representada, en gran part, per l'alcalde de la Vall de



Els estanys de Cabdella s'integrarien en l'ampliació del Parc. A la imatge l'estany Tort. Foto: Àlex Tarroja

Boí, Joan Peralada, el qual denunciava deficiències en el pressupost i per tant en la gestió del Parc. Peralada també admetia que part de l'oposició al projecte venia donada pel fet que la nova ZPP evitaria la possibilitat futura d'unir les estacions d'esquí de Boí-Taüll i la Vall Fosca. "És una contradicció perquè el Pla director d'estacions de muntanya del Departament de Política Territorial sí que ho permet", afirmava. També s'afegia a la protesta l'alcalde de Torre de Capdella, Josep Maria Dalmau, gran impulsor de la futura i única estació d'esquí del Pallars Jussà a la VALL FOSCA [2005:65]. "De fet, l'estudi elaborat pel DMAH diu clarament que la zona esquiable de la Vall Fosca, els pics de Llevata i Filià, haurien de ser dins del Parc, però això ja és impossible, ja que el govern de Convergència i Unió (CiU) va aprovar uns dominis esquiables que ara no es poden tirar enrere", declarava Dalmau a la mateixa font citada.

Per altra banda, l'alcalde de Sort, Agustí López, defensava que el domini esquiable de l'antiga estació de LLESSÚI [2006:58] –tancada des de l'any 1986– no formés part del Parc "per no hipotecar el futur", si mai hi ha cap projecte de reobertura, com succeïa a l'estació de la Tuca, a Vielha. L'alcalde de Naut Aran, Cèsar Ruiz-Canella, també admetia que una de les raons a l'oposició frontal a l'ampliació era el fet "de no saber cap on anirà el turisme". "Amb aquesta incertesa, no podem aprovar un pla que hipoteca un 80% del te-



La delimitació de la zona de protecció a Filià va tenir l'oposició dels municipis de l'entorn. Foto: Àlex Tarroja

rritori d'Arties i Garós, on no sabem si en un futur ens pot interessar construir-hi un camp de golf", defensava.

Respecte de les queixes a l'Administració, recordava la directora del Parc des del 1990, Mercè Aniz, que no tot era culpa de les administracions catalanes i estatals, i posava l'exemple del centre de visitants a Espot, del qual no s'havien pogut començar les obres perquè l'Ajuntament encara no n'havia cedit els terrenys.

Les organitzacions ecologistes, per la seva banda, mantenien el suport a l'ampliació,

malgrat que la consideraven massa agosarada. Xavier Castells, biòleg i membre de l'entitat ecologista palleseca Lo Pi Negre, defensava que primer caldria solucionar els greus problemes de pressupost que arrossegava el Parc. Antoni Plans Lladós, secretari general de la Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA), afirmava que Depana subscribia la proposta i atribuïa el fracàs de tot el procés al fet que l'ampliació del Parc havia estat motiu de debat electoral a l'Alt Pirineu.

Tot i el suport a la proposta, Lo Pi Negre va presentar-hi al·legacions per mitjà de les quals demanava que es mantinguessin els estanys naturals del Gerber i Cabanes dins el Parc i reclamava, també, la inclusió al Parc de les zones de Filià i Llevata, on hi ha prevista l'ampliació de l'estació d'esquí de la Vall Fosca, i la connexió d'Aigüestortes amb el Parc Natural de l'Alt Pirineu.

L'any es va acabar i els municipis encara estaven pendents de la nova trobada amb els responsables del DMAH.

MPB

Més informació

mediambient.gencat.net
www.lopinegre.org



La vall d'Aiguamog s'inclou en la proposta d'ampliació de la zona de protecció del Parc. Foto: Àlex Tarroja

108 PARC NATURAL DE LES TERRES DEL GAIÀ. PROJECTE



Al llarg del 2007 la Coordinadora Salvem el Gaià ha continuat les seves accions de reflexió i denúncia de l'estat del riu per tal d'avançar cap a la declaració d'una figura que en protegeixi la conca. En aquest sentit, des de l'any 2004 treballen en el projecte de Parc Natural de les Terres del Gaià. En l'àmbit institucional, el mes d'octubre es constitueix la Taula d'Alcaldes del Baix Gaià per tal d'actuar com a interlocutor únic amb l'ACA i Repsol. El seu principal objectiu és garantir el cabal ecològic aigües avall de la presa del Catllar.



La conca del riu Gaià té una superfície de 424 km² i està formada per vint municipis de les comarques de la Conca de Barberà, l'Alt Camp i el Tarragonès entre els quals destaquen Altafulla, Santa Coloma de Queralt i Tarragona. El riu, de 85 km de longitud, neix a la Baixa Segarra –comarca natural inclosa a la Conca de Barberà– i desemboca al Mediterrani, a la platja de Tamarit (municipi de Tarragona).



L'any 1975 es va construir la presa del Catllar per tal d'abastir les indústries de l'empresa petroquímica Repsol. D'aquesta manera, bona part de l'any el curs baix del Gaià resta eixut. Per tal de denunciar aquesta situació així com altres amenaces en el conjunt de la Conca –grans creixements urbanístics al Baix Gaià, noves infraestructures, salinització dels aqüífers i abandonament d'activitats agrícoles... –, l'any 1999 es va crear la Coordinadora Salvem el Gaià, formada actualment per una vintena d'entitats tant de caràcter ambientalista –Grup d'Estudi i Protecció d'Ecosistemes del Camp (GEPEC), la Sinia d'Altafulla o la Xarxa per a una Nova Cultura de l'Aigua (XNCA) – com també polítiques, juvenils i sindicals –Alternativa del Baix Gaià (ABG), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC)

del Catllar, l'Assemblea de Joves del Baix Gaià (AJBG) i la Confederació General del Treball (CGT) del Camp de Tarragona–.

Proposta de parc natural

Salvem el Gaià va fer pública l'any 2004 una proposta de parc natural del massís i corredor del Gaià per tal d'implementar una figura legal de gestió que actués com a nexa d'unió entre els elements de protecció existents (la Reserva de Fauna del Gaià i el Pla d'espais d'interès natural, PEIN) i els de nova delimitació com la XARXA NATURA 2000 [2006:199], el PLA TERRITORIAL PARCIAL (PTP) DEL CAMP DE TARRAGONA [134], els CATÀLEGS DEL PAISATGE [32], el Pla de connexions biològiques... Segons la Coordinadora, la figura de parc natural hauria d'aconseguir dos grans objectius: assegurar el cabal ecològic aigües avall del Catllar i garantir la funcionalitat del corredor biològic que suposa el riu entre el mar i el Pirineu a través de la Baixa Segarra i el Solsonès.

La proposta tenia una superfície de 1.290 km² –dels quals 420 formaven part de la conca del Gaià– i també abraçava l'àrea marina entre Tarragona i Segur de Calafell. El perímetre del parc limitaria amb bona part de les principals ciutats i viles del Camp i

del Gran Penedès: Tarragona, Valls, Igualada, Vilafranca del Penedès, el Vendrell i Torredembarra. Entre altres espais singulars, s'inclou la totalitat del paratge de Muntanyans, afectat per un pla parcial denominat MUNTANYANS II [141].

A aquesta reivindicació s'hi va sumar el 2006 la Plataforma Salvem la Platja Llarga que demanava incloure aquest paratge al Parc de les Terres del Gaià per evitar-ne la urbanització (passeig marítim de la PLATJA LLARGA DE TARRAGONA [115]).

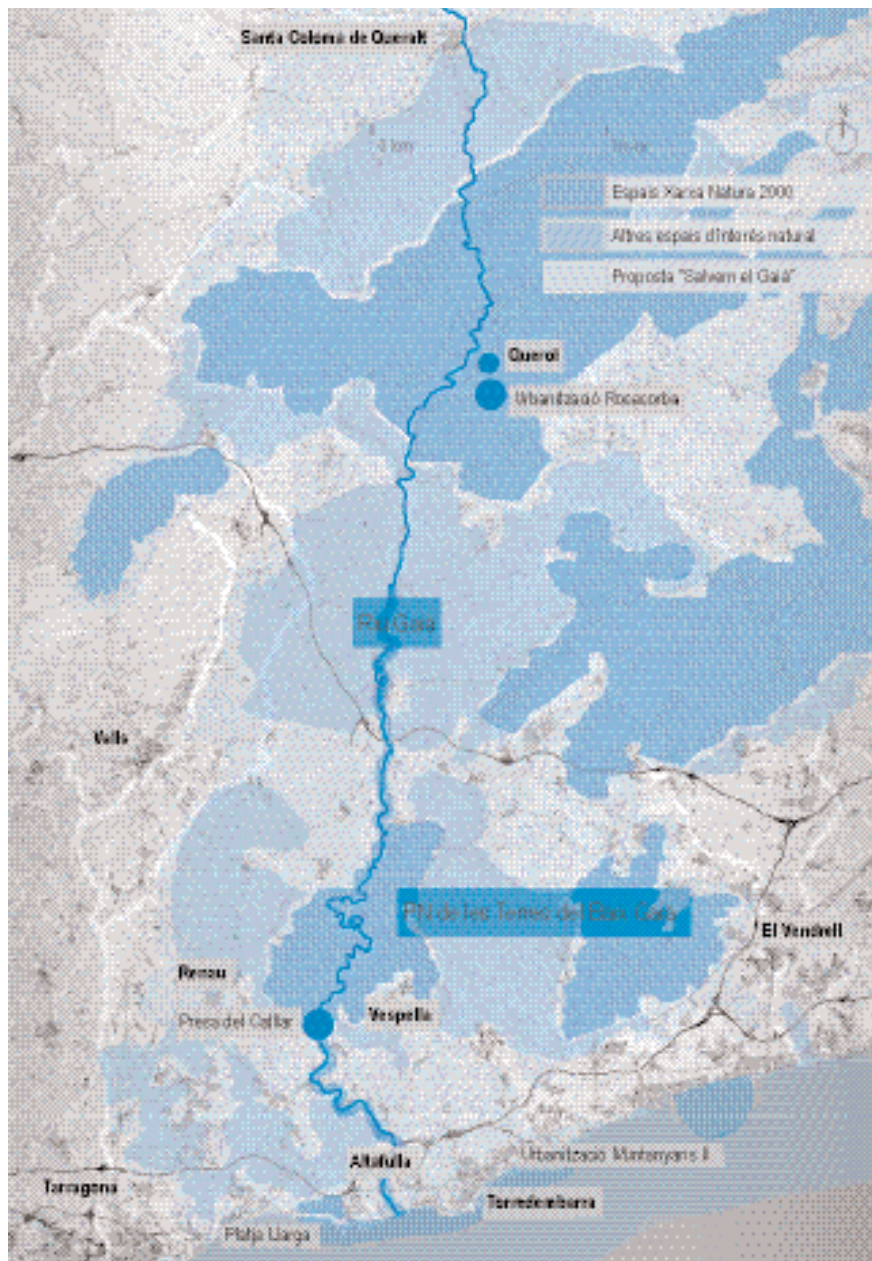
Mobilitzacions per “un riu amb vida” i directrius per al futur parc

El mes de març de 2007 es van reproduir les accions per a sensibilitzar sobre l'estat del riu Gaià. En aquest sentit, membres de la Sinia del Grup d'Amics Toni Achón (GATA)-Associació Ecologista de Tarragona van realitzar una plantada d'arbres reivindicativa. Per al president del GATA, Lluís Gurrea, “el Gaià està segrestat per Repsol” que ha convertit un riu en un barranc.

Així mateix, es denunciava que caldria protegir el sòl agrícola de la desembocadura del riu Gaià, a fi d'evitar que els camps ocupessin cada vegada més terreny. Aquest parc



Vall baixa del Gaià des de Vespella Foto: Àlex Tarroja



agrari justament va ser una de les propostes que des del GATA es va llançar als partits polítics per tal que s'incloués en els seus programes de les municipals de maig de 2007.

El 9 de juny de 2006 es va celebrar la quarta trobada del Fòrum de Treball per un Parc Natural de les Terres del Gaià a Tamarit. A la reunió –organitzada per Salvem el Gaià– es va aprovar una proposta de directrius per a la creació de parc. La trobada arribava dies després que tres membres del Fòrum es reunissin amb Joaquim Margalef, representant del Departament de Política Territorial (DPTOP) a Tarragona, per sol·licitar que es fes una reserva de terrenys per al parc, a fi que es tingués en compte en la redacció del PTP del Camp.

Dies després es coneixia la resolució de les al·legacions en el procés d'ampliació de la Xar-

xa Natura 2000. En el cas del Gaià, el GEPEC en feia una valoració positiva ja que pràcticament se n'havia protegit tot el curs –excepte tres quilòmetres– i s'havia incorporat part del terme de Querol inicialment afectat per la **URBANITZACIÓ DE ROCACORBA** [2006:139] de cinc-cents cinquanta habitatges.

Implicació institucional

El 17 de juliol Francesc Farré, alcalde d'Altafulla (ABG), i Hèctor Hernández, membre de la Sínia, van reunir-se amb els directors generals de Relacions Institucionals, Fèlix Alonso i de Medi Natural, Joan Pallisé (Esquerra Unida i Alternativa, EUiA), per tal de plantejar la necessitat "d'augmentar la protecció a les Terres del Gaià". Per al batlle d'Altafulla, més enllà de la tipologia de figura era molt necessari buscar solucions de futur que, per exemple, per-

metessin recuperar el cabal ecològic del Gaià per sota de la presa del Catllar.

Així mateix, a començament de setembre, bona part dels alcaldes del Baix Gaià es van reunir en un acte organitzat per la coordinadora a la desembocadura del riu per a reclamar el cabal ecològic. En aquest sentit, i de manera simbòlica, els batlles van tirar amb galledes aigua de la conca al mar per simular una desembocadura "normal". Per altra banda, l'alcalde d'Altafulla va anunciar la creació d'una taula d'alcaldes de la subcomarca per tal d'abordar la qüestió "amb una sola veu i de manera contundent" davant les altres administracions i davant de Repsol.

Així mateix, diversos municipis com Altafulla, Renau o Vespella van aprovar sengles mocions a favor de la recuperació del curs baix del Gaià. En els dos primers casos, també es va tirar endavant una resolució favorable a la creació del parc.

Per altra banda, Salvem el Gaià pretenia que Repsol participés en un procés per a buscar solucions a la situació. En aquest sentit, el 6 d'octubre una trentena de membres de la Plataforma es van desplaçar a les oficines de l'empresa per a lliurar la proposta. Així mateix demanava a l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) que moguéssin fitxa i que els diversos municipis treballassin de manera conjunta a partir d'una taula d'alcaldes.

Aquesta demanda es va concretar amb la celebració de la primera taula el 16 d'octubre. Onze batlles conjuntament amb el president del Consell Comarcal del Tarragonès van unir esforços per a solucionar la qüestió del cabal i es van plantejar projectes com el Parc Agrari del Baix Gaià. Els alcaldes de Renau i la Nou de Gaià, malgrat mostrar-s'hi favorables, van advertir que una figura com aquesta "no podia esdevenir un fre al creixement".

El cinquè Fòrum, celebrat a Santa Coloma de Queralt, va servir per a fer un manifest on es marcava com a clau el PTP del Camp i s'advertia que, de moment, dibuixava una "important fractura paisatgística i territorial", ja que no oferia solucions globals per a la conca del Gaià.

L'any finalitzava amb la convocatòria de noves mobilitzacions populars de cara al 2008: concretament una caminada reivindicativa a favor de l'anella verda de Tarragona (mes de febrer) i una "gran marxa per al riu i el Parc Natural de les Terres del Gaià" per al mes de març.

109 PARC NATURAL DE LA MUNTANYA DE MONTSERRAT. AMPLIACIÓ



El mes de maig el Departament de Medi Ambient i Habitatge posa a informació pública un projecte de decret per a ampliar els espais protegits del massís de Montserrat i el seu entorn. Aquesta proposta dona resposta a la demanda de diversos ajuntaments d'incloure part del corresponent municipi dins la zona protegida i pretén fer més coherents les noves figures de protecció que s'havien anat superposant després de la creació del Parc Natural l'any 1987. D'altra banda, al gener una esllavissada de roques a la carretera d'accés al monestir obliga a dur a terme un seguit d'estudis per a avaluar el risc geològic i a executar mesures per a estabilitzar la paret dels Degotalls.



El massís de Montserrat és un dels relleus més abruptes de la Serralada Prelitoral. Presenta unes formacions geològiques úniques (agulles, monòlits, coves) i una gran diversitat de microclimes. Té uns 10 km de longitud i uns 5 d'amplada, amb un perímetre d'uns 25 km. El monestir de Montserrat està situat a 725 m d'altitud i Sant Jeroni, el cim més alt, a 1.236 m.

La vegetació i la flora són típicament mediterrànies, tot i que apareixen també espècies pròpies d'indrets molt secs al costat d'altres d'ambients humits i frescos. La fauna mediterrània és molt variada, amb espècies emblemàtiques com la cabra salvatge. A això cal afegir el fet que la muntanya sigui un indret emblemàtic que genera un sentiment identitari entre la població catalana i on es desenvolupen nombroses activitats culturals.

El Parc Natural de la Muntanya de Montserrat es va declarar l'any 1987 (Decret 59/1987), 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 l'envolta.

L'any 1988 es va aprovar el Pla especial de protecció de la muntanya de Montserrat per a regular i concretar aspectes diversos de la gestió del Parc Natural i de l'entorn de protecció. Un any més tard, la Llei 10/1989 revisava la regulació del Patronat de la Muntanya de Montserrat, la institució que exerceix d'òrgan gestor i rector del Parc Natural i que depèn del Departament de Presidència, a diferència de la resta de parcs naturals, que depenen del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) o de les diputacions provincials.

L'any 1992 es va aprovar el Pla d'espais d'interès natural (PEIN) i l'espai "Montserrat" va incloure tota la superfície del Parc

Natural i dos sectors nous: el Puig Ventós i Sant Salvador de les Espases.

El 2006 es va aprovar la proposta definitiva de la XARXA NATURA 2000 [2006:199] on es designava l'espai Montserrat-Roques Blanques-riu Llobregat com a zona d'especial protecció per a les aus (ZEPA) i lloc d'importància comunitària (LIC). Aquest espai comprèn tot l'espai del PEIN Montserrat, però també l'espai proper anomenat Roques Blanques, un àmbit territorial al voltant del nucli orogràfic de Sant Salvador de les Espases, i el tram del riu Llobregat que des d'aquesta zona s'estén fins al congost de Martorell.

Propostes i demandes d'ampliació del Parc Natural

El desembre de 2002, a instàncies del Patronat, es va elaborar una proposta de redefinició dels límits de tres àmbits de protecció (reserva natural, parc natural i entorn de protecció) per a corregir algunes desviacions entre els límits escrits i la interpretació que, a la pràctica, se n'havia fet. Per la seva part, entre el 2003 i el 2004 els ajuntaments d'Esparreguera, de Castellbell i el Vilar i de Collbató van sol·licitar la inclusió al Parc Natural de determinats sectors del seu terme municipal. Amb la finalitat d'incorporar la revisió dels límits realitzada el 2002, i també els suggeriments dels ajuntaments, el DMAH va començar a preparar una proposta d'ampliació del Parc Natural.

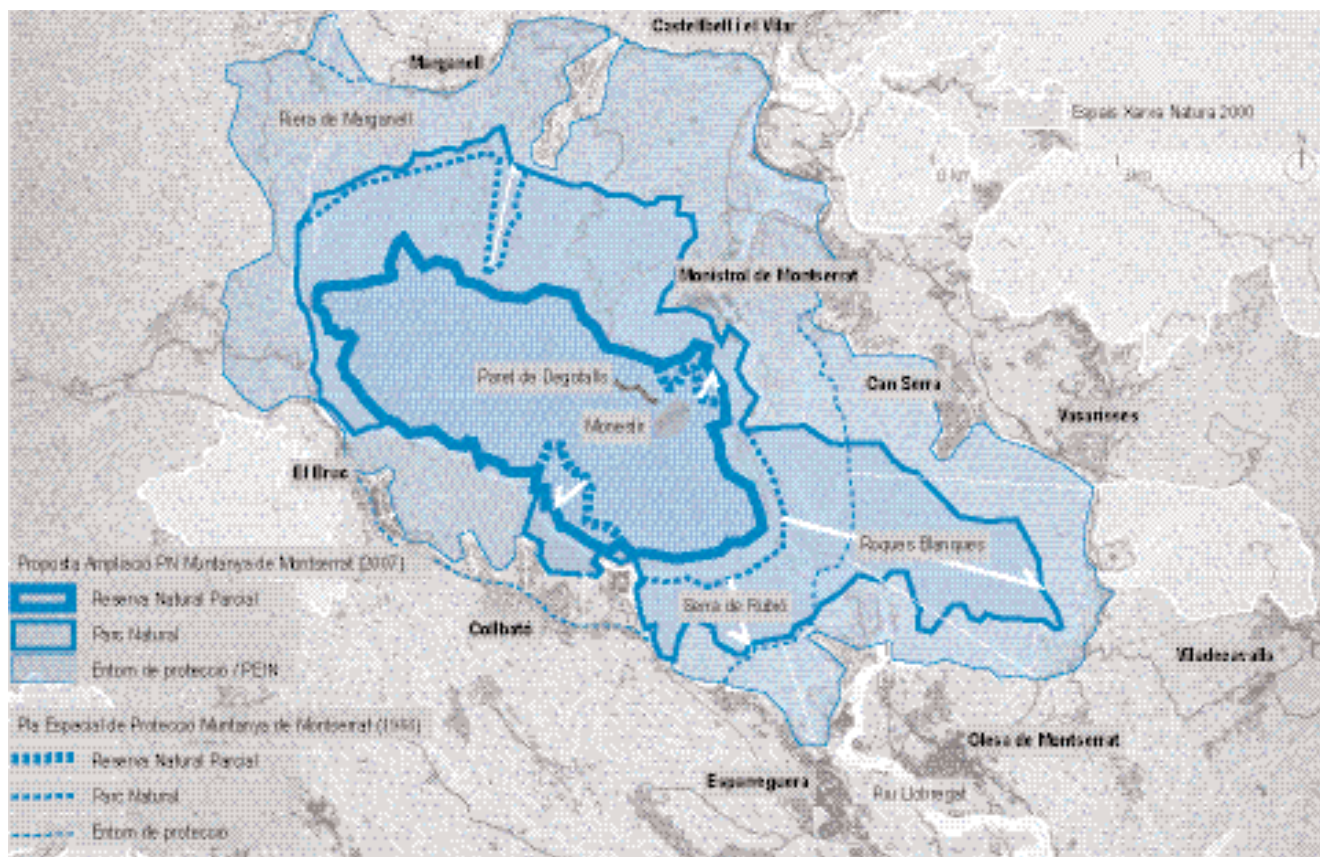
El desembre de 2005 el DMAH va presentar una primera versió de la nova configuració del Parc Natural de la Muntanya de Montserrat i de l'Entorn de Protecció. Aquesta proposta ampliava la superfície del Parc Natural un 40% i incorporava dins del PEIN l'entorn de protecció, que també creixia en superfície (unes 360 ha).

Posteriorment, els ajuntaments de Collbató, Esparreguera, Olesa de Montserrat,



Una imatge del monestir de Montserrat des del funicular de Sant Joan Foto: Moisès Jordi





Castellbell i el Vilar, Monistrol, el Bruc i Marganell van fer arribar al DMAH aportacions i esmenes a aquesta primera proposta d'ampliació, les quals van servir de base per a presentar-ne una de nova el maig del 2007.

A informació pública el decret d'ampliació

El 14 de maig de 2007 va sortir a exposició pública el Projecte de decret d'ampliació del Parc Natural de la Muntanya de Montserrat. Durant dos mesos, els ajuntaments i els particulars hi van poder presentar al·legacions. Aquesta nova proposta tenia tres objectius: aclarir la interpretació dels límits del Parc Natural, redefinir l'àrea protegida de Montserrat per donar més coherència a les figures de protecció que s'havien anat superposant posteriorment a la creació del parc i incrementar el grau de protecció en diversos sectors de l'espai protegit. La nova delimitació s'havia fet, segons el DMAH, a partir de les unitats geogràfiques, els límits administratius, el planejament urbanístic municipal i els sistemes lineals que constitueixen les carreteres i els cursos fluvials.

Amb la nova proposta, la reserva natural parcial, que incorporava el sector dels Pòl·legons, creixia 80 ha fins a arribar a les 1.840. El Parc Natural augmentava en 1.213 ha fins a assolir una superfície de

4.713 ha; entre els nous sectors que incorporava destacaven la serra de Rubió, els nuclis orogràfics de Sant Salvador de les Espades i del Puig Ventós, les serres del Cairat i de l'Abat, i el torrent de Can Martorell. Per últim, l'entorn de protecció, que s'incorporava al PEIN, augmentava 397 ha fins a arribar a les 4.658; entre els nous sectors inclosos destacaven l'afiorament geològic dels Blaus, el mosaic agroforestal de la Vinya Nova, l'Obaga Negra i les obagues de la serra de l'Hospici, i nous àmbits de la riera de Marganell i el torrent dels Abadals. A més, el Projecte de decret retallava els sòls urbans i urbanitzables inclosos en l'entorn de protecció.

Amb tots aquests canvis, l'espai Montserrat inclòs al PEIN passaria de les 7.741 ha a les 9.398, fet que representava un augment del 21%. Aquesta ampliació i l'ampliació del Parc Natural comportaria que quatre nous municipis (Castellbell i el Vilar, Esparreguera, Olesa de Montserrat i Vacarisses) tindrien territori dins de l'espai protegit.

En general, tots els municipis implicats van mostrar la seva satisfacció amb la nova proposta. A final d'any el decret d'ampliació restava pendent d'aprovar per part del Govern de la Generalitat. Un cop aprovat, es preveia dotar de prou recursos humans i materials l'òrgan gestor del Parc Natural i

redactar un nou pla especial de tot l'àmbit protegit.

Una esllavissada talla els accessos al monestir

El 2 de gener quatre blocs de pedra de fins a 30 tones de pes cadascuna i d'entre 3 i 5 m de grandària es van esllavissar sobre la carretera BP-1121, a la zona de l'aparcament del monestir de Montserrat. L'incident va afectar els accessos al santuari: durant una setmana l'accés per carretera es va restringir a un carril regulat a través de semàfors, i durant dos mesos el cremallera va restar sense servei per l'afectació de la catenària.

Ramon Bisbal, director del Parc Natural, va recordar que cada any es produeixen a la muntanya un mínim de cinquanta desprendiments. De fet, a la zona dels Degotalls, on va tenir lloc l'esllavissada, ja se n'havia produïda una altra el gener de l'any anterior. Segons els experts, aquest sector de la muntanya, amb moltes fractures dins la roca, és fràgil pel fet d'estar situat al vessant obac i humit, on té lloc una fragmentació més alta de les roques quan l'aigua de dins les esquerdes es glaça.

Noves mesures per a afrontar els riscos geològics

Per a aïllar els efectes de l'esllavissada i els riscos que se'n van derivar, el 4 de gener es

van reunir membres del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), de l'Institut Geològic de Catalunya (IGC), de la Direcció General de Protecció Civil, de la Direcció General de Prevenció, Extinció d'Incendis i Salvaments i de la comunitat benedictina de Montserrat.

A la reunió es va acordar que l'IGC realitzés de manera immediata un estudi de detall sobre l'estat de les masses rocoses a la paret dels Degotalls que servís per a analitzar el risc de nous desprendiments i per a determinar la necessitat de noves operacions de consolidació o enrunament. Els treballs d'inspecció, amb helicòpter i sobre el terreny, van començar el 10 de gener.

Les inspeccions geològiques van mostrar la necessitat de retirar tres blocs de més 100 m³ de volum que es trobaven en situació inestable i podien esllavissar-se a curt termini sobre la carretera o la via del cremallera. El 23 de gener es va tornar a tancar la carretera d'accés al monestir de Montserrat per iniciar els treballs d'estabilització de la paret dels Degotalls per mitjà de trencaments controlats de les roques inestables. Durant els tres dies que van durar els treballs, l'únic accés al monestir va ser l'aeri.

Des de final de gener fins a l'estiu es van emprendre altres actuacions. Es van instal·lar dues barreres dinàmiques de protecció d'entre 100 i 120 m de llarg, una per a protegir la via del cremallera i l'altra per damunt de la carretera, i posteriorment es va procedir a estabilitzar mitjançant malles i ancoratges altres blocs de pedra més petits que no havia calgut retirar.



Vista dels ecos i el freres des del cim de Sant Jeroni Foto: Moisès Jordi

El cost de totes les actuacions va ser d'uns 600.000 euros, íntegrament finançats pel DPTOP.

Polèmica per l'ampliació del polígon industrial de Collbató

Al maig l'Ajuntament de Collbató va aprovar inicialment l'ampliació del POLÍGON INDUSTRIAL [150], que augmentaria 21 ha. La decisió va causar una gran mobilització ciutadana en contra del projecte i es va crear la plataforma Salvem Montserrat, que va recollir més de 50.000 signatures. Segons la plataforma, el projecte representava la destrucció del millor sòl agrícola de Collbató i una amenaça per a l'entorn privile-

giat de Montserrat, especialment per als espais del Parc Natural i de la Xarxa Natura 2000 que limitarien amb el nou polígon industrial.

XBR-X3EA

Més informació

mediambient.gencat.net/cat/ciutadans/participacio_publica/montserrat_ampliacio.jsp
www.muntanyamontserrat.net
www.salvemmontserrat.org

PARC NATURAL DE SANT LLORENÇ DEL MUNT I L'OBAC 110



L'any comença amb una sentència absolutòria per als ecologistes, que havien estat denunciats per la Diputació de Barcelona a final de 2006 per haver-se encadenat a les màquines que havien d'obrir una nova pista forestal al Parc. En aquest context surt a debat públic el Pla d'ús públic de Sant Llorenç del Munt i la serra de l'Obac, que topa amb l'oposició de les entitats ecologistes i d'alguns ajuntaments i impedeix que s'aprovi. Els punts més conflictius són els usos permesos al cim de la Mola i l'autorització de circulació de vehicles motoritzats per pistes que fins llavors només eren aptes per a l'extinció d'incendis.

El Parc Natural de Sant Llorenç del Munt i de la Serra de l'Obac, declarat el 1987 i gestionat per la Diputació de Barcelona, té una superfície de 13.694 ha i es troba a la Serralada Prelitoral Catalana. Agrupa dotze municipis que es troben entre les comarques del Bages i del Vallès Occidental, i entre el riu Llobregat, a l'oest, i el riu Ripoll, a l'est. El Parc Natural està format per les dues serralades que li donen nom i que s'uneixen al coll d'Estenalles. La vegetació del Parc està composta bàsicament per alzinars i pinedes i ofereix, també, un ric patrimoni cultural com a testimoni de l'establiment humà al llarg dels segles. El cims més alts són la Mola (1.104 m), en la qual s'aixeca el monestir romànic de Sant Llorenç, que dona nom al massís, i el Montcau (1.057 m).

Projecte de carretera forestal de Coma d'en Vila a Mata-rodona

L'any 2007 va començar amb el rerefons d'unes accions reivindicatives dutes a terme el novembre de 2006 per la Coordinadora per a la Salvaguarda del Massís de Sant Llorenç del Munt i la Serra de l'Obac, quan onze dels seus membres es van encadenar a una excavadora a la Coma d'en Vila per a impedir els recentment iniciats treballs de construcció d'un vial des del coll d'Estenalles, al Pont de Vilomara i Rocafort, per Mata-rodona, plantejat per primera vegada en el Pla de prevenció d'incendis forestals elaborat per la Diputació de Barcelona l'any 1987 (*CAMÍ FORESTAL DEL COLL D'EN BOIX* [2005:20]). Segons la Diputació, l'obertura del tram on s'estava treballant, de 2 km, havia de permetre obrir una pista forestal de terra de més de 20 km i instal·lar-hi punts d'aigua, amb l'objectiu de facilitar la detecció dels incendis forestals i reduir el temps de resposta dels equips d'extinció terrestres. No obstant això, els ecologistes van denunciar que les obres afectarien una zona de màxima protecció, i que la pista seria emprada com a circuit pels vehicles tot terreny, motos i quads. Els membres de la Coordinadora, que havien estat denun-

ciats per la Diputació de Barcelona, van ser absolts pel jutge titular del jutjat d'Instrucció número 1 de Manresa, José Manuel del Amo, el desembre de 2006. A mitjan gener, la Diputació de Barcelona va fer pública la seva decisió de no recórrer la sentència.

Recuperació paisatgística del riu Ripoll

A principi de març el conseller de Política Territorial i Obres Públiques Joaquim Nadal va signar un conveni amb els sis municipis ribereños del riu Ripoll, afluent del riu Besòs, per tal d'encarregar un estudi per a la recuperació paisatgística d'aquesta conca fluvial. L'informe, amb un cost de 42.000 euros, havia d'analitzar l'estat de la conca del Ripoll, al seu pas pels municipis de Sant Llorenç Savall, Castellar del Vallès, Sabadell, Barberà del Vallès, Ripoll i Montcada i Reixac, els dos primers inclosos dins del Parc Natural de Sant Llorenç del Munt i l'Obac. L'estudi, que havia d'estar enllestit el juliol de 2007, havia de facilitar l'establiment de criteris comuns per a la recuperació paisatgística de l'àmbit del riu, i permetre elaborar propostes concretes tenint en compte tots els elements singulars que componen el paisatge de la conca del Ripoll.

Pla d'ús públic de Sant Llorenç del Munt i la Serra de l'Obac

A final d'abril va sortir a debat públic un primer esborrany del Pla d'ús públic de Sant Llorenç del Munt i la Serra de l'Obac, elaborat per l'auditoria La Vola, i impulsat conjuntament per la Diputació de Barcelona i l'Obra Social "la Caixa". El document, que s'havia d'aprovar definitivament al novembre, tenia com a objectiu identificar l'oferta d'equipaments i serveis, analitzar les demandes dels visitants, descriure els principals recursos turístics i posar al descobert els principals impactes, ecològics o socials, que produeixen els visitants d'aquest paratge natural.

Un dels punts conflictius del Pla d'ús públic del Parc va ser l'ús del cim de la Mola, al municipi de Matadepera. El Pla mateix va aportar una dada prou explicativa del nivell de sobrecàrrega de la Mola: segons l'estudi, la fossa on anaven a parar les aigües residuals del punt d'informació i el restaurant de dalt del massís està concebuda per a una família de deu persones, capacitat que es veia absolutament desbordada pels milers de visites que rep cada cap de setmana.

L'Ajuntament de Terrassa i bona part de les entitats de la Coordinadora de Salvaguarda del Massís de Sant Llorenç del Munt compartien la necessitat de restringir i replantejar els equipaments de serveis que s'oferien al cim de la Mola, a causa de l'enorme quantitat de visitants que acostumaven a aplegar-s'hi cada cap de setmana. El regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament de Terrassa, Màrius Massallé (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), va fer seves les propostes de les entitats integrants de la Coordinadora (l'Associació per la defensa i l'Estudi de la Natura –Adenc–, els centres excursionistes de Terrassa i Sant Llorenç, el Pigot...) i les va presentar a la Diputació, l'ens gestor del Parc.

El director del Parc, Àngel Miño, va reconèixer que el punt conflictiu de la Mola els va fer plantejar la creació d'un pla director d'accés específic per a la Mola i el Montcau, i que una possible solució per a disminuir l'afluència de persones a la zona central del Parc, on s'aglomeren un 60% dels visitants, era la que s'apuntava al nou Pla, és a dir, desviar la pressió cap a municipis del nord, on tan sols es concentra un 8,5% de l'afluència de persones. Tanmateix, segons Miño, el nou document no pretenia induir a nous usos, sinó que va assegurar que estava supeditat a la conservació del Parc.

No obstant això, aquest trasllat no vas ser vist amb bons ulls per Pere Sobregrau,





president de l'Agrupació de Defensa Forestal (ADF) dels municipis de Sant Llorenç Savall, Gallifa i dels dos municipis limitrofs al Vallès Oriental. Sobregrau va lamentar que els gestors del Parc volguessin descarregar la pressió de visitants que ells mateixos havien generat amb les campanyes de promoció del Parc.

La recerca fallida del consens

Malgrat que finalment hi va haver un acord sobre les actuacions del Pla que pretenien reduir la pressió de visitants als punts més fràgils, com la Mola, a mitjan d'octubre es feia encara difícil imaginar que fos possible arribar a un consens sobre el Pla d'ús públic del Parc. En una reunió de treball en-

tre els gestors i les entitats ecologistes, la majoria d'aquestes no veien clar que es reglamentés la circulació motoritzada dins del Parc, tot fixant una xarxa prioritària per a aquest tipus de vehicles a les pistes fins llavors només aptes per a l'extinció d'incendis, perquè creien que aquest trànsit no havia de passar per dins de la zona protegida. Finalment no hi va haver acord i l'any 2007 va acabar sense haver-se aprovat el Pla d'ús públic del Parc.

L'any 2007 es va iniciar amb el rerefons d'unes protestes i detencions que marcarien la fluïdesa en les relacions entre els gestors del Parc i les entitats ecologistes, fet que va acabar dificultant la creació del consens necessari per a aprovar el Pla d'ús públic del Parc. No obstant això, l'avançat estat de les negociacions i els acords assolits fins al moment fan que l'aprovació del Pla d'ús públic per a començament de l'any 2008, incorporant-hi les aportacions dels ecologistes i ajuntaments afectats, sigui viable.

JOS

Més informació

www.adenc.org
www.diba.es/parcsn/parcs/index.asp?Parc=4
www.youtube.com/watch?v=0190j1wC1hY

PARC NATURAL DEL MONTSENY. PLA ESPECIAL DE PROTECCIÓ 111



El mes de maig s'aprova inicialment el nou Pla especial de protecció del Parc Natural del Montseny que substitueix el que s'havia aprovat el 1977. El nou Pla ha de permetre l'ampliació del parc i crear així zones de connexió amb altres espais naturals de l'entorn, una millor distribució dels seus límits d'acord amb accidents geogràfics més clars, i una gestió del parc més adequada als paràmetres que proposen les noves polítiques de gestió dels espais naturals.

El Parc Natural del Montseny se situa entre les comarques del Vallès Oriental, Osona i la Selva, a la Serralada Prelitoral, s'estén a divuit municipis i ocupa un superfície total de 29.339 ha. El Montseny es caracteritza per una gran diversitat paisatgística, originada per una gran variabilitat climàtica. Així tant hi trobem paisatges mediterranis (pineda, alzinar i roureda), centreuropeus (roureda, fageda i avetosa) com subalpins (matolls i prats).

Forma part de la Xarxa de Parcs Naturals de la Diputació de Barcelona, integrada per dotze espais naturals, gestionats directament o en consorci amb els noranta-nou municipis amb un total de 100.625 ha. (11,63 % de la superfície de la província). La Xarxa promou un ús públic respectuós del medi a través del manteniment de camins, educació ambiental, itineraris senyalitzats, rutes guiades, exposicions, publicacions, audiovisuals i una àmplia gamma d'equipaments per a dur a terme tasques d'informació, documentació i divulgació (escoles de natura, centres de documentació, museus).

El Parc Natural del Montseny és l'únic indret de Catalunya declarat per la Unesco –programa MAB (Man And Biosphere)– com a reserva de la biosfera, l'any 1978. A partir de 2006, i d'acord amb la Decisió de la Comissió Europea 200/613/CE, de 19 de juliol de 2006, va ser declarat lloc d'importància comunitària de la regió biogeogràfica medite-

rrània, amb la qual cosa va entrar a formar part de la XARXA NATURA 2000 [2006:199].

Marc jurídic

Va esdevenir Parc Natural pel Decret 105/1987, de 20 de febrer, d'acord amb la Llei 12/1985, d'espais naturals, de 13 de juny. Tanmateix, a partir del 26 de juliol de 1977 (al sector de la província de Barcelona) i del 26 de gener de 1978 (al sector de la província de Girona), les dues diputacions es van dotar d'un pla especial de protecció (PEP) del Parc Natural del Montseny que ha esdevingut el marc normatiu a través del qual s'han desenvolupat polítiques de conservació, pedagògiques, divulgatives, així com la gestió pròpiament dita. Es va començar a redactar a principi dels anys setanta per respondre a una necessitat de protecció en una època de forta degradació dels entorns naturals. Promogut per les diputacions de Barcelona i de Girona, es va elaborar a l'empara de la Llei sobre règim del sòl i ordenació urbana, text refós de 9 d'abril de 1976.

Però d'aleshores ençà, el model de gestió i conservació d'espais naturals, les lleis urbanístiques i els usos del sòl han canviat substancialment, cosa que ha comportat la necessitat de reformular les polítiques aplicades en aquest àmbit. Per un altre costat, també calia revisar els límits fronterers del parc que, en alguns casos, no van quedar massa ben establerts damunt del terreny.

Pla especial de protecció del Parc Natural del Montseny

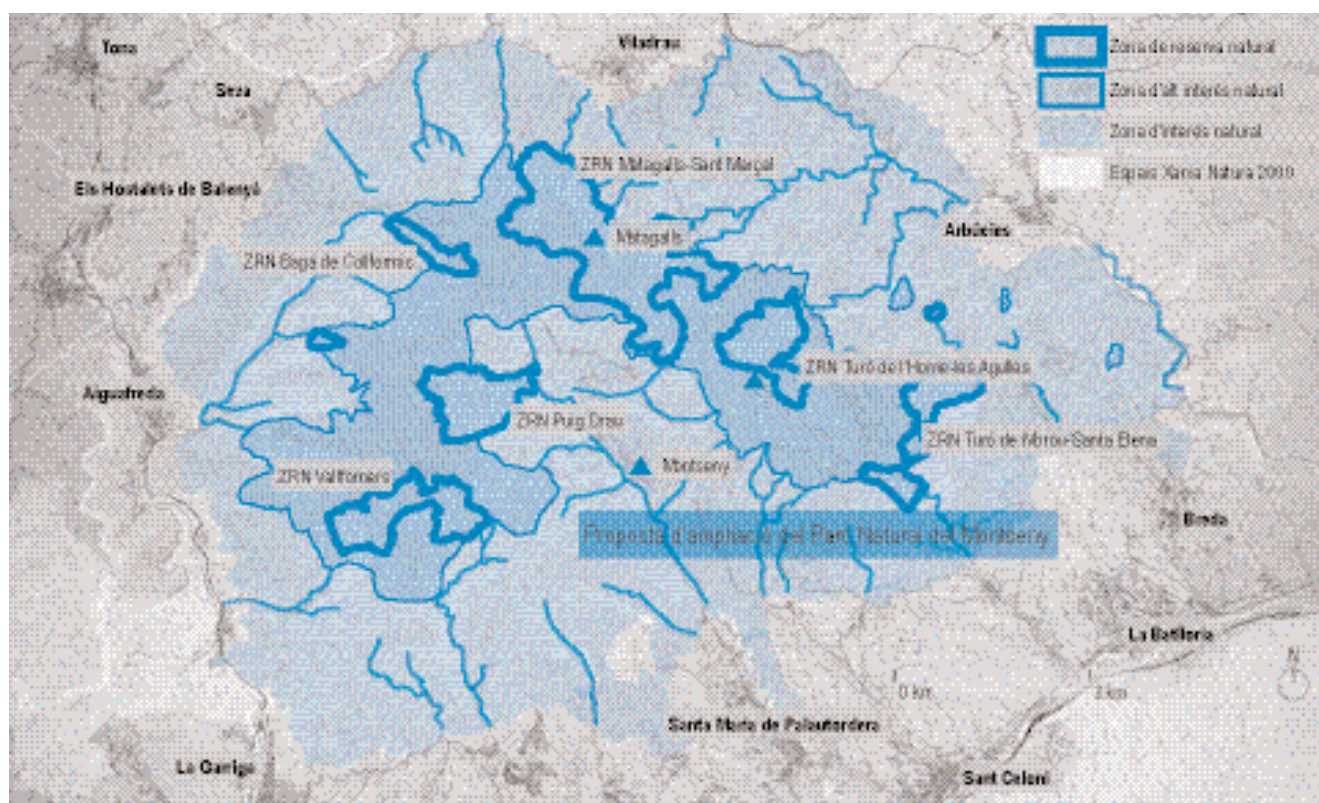
Així doncs, el novembre de 2001 s'encarregà a la Diputació de Barcelona i a la de Girona la revisió del Pla, que es va iniciar el 2002 a través de l'Oficina Tècnica de Planificació (OTC) i Anàlisi Territorial de l'Àrea d'Espais Naturals de la Diputació de Barcelona. L'equip redactor, integrat per tècnics de l'esmentada Oficina, biòlegs, ambientòlegs, un geògraf, un arquitecte, un enginyer de monts, un enginyer forestal i enginyer tècnic agrícola, va disposar també de l'assessorament de científics, estudiosos i tècnics del món acadèmic.

El nou Pla especial, aprovat el maig de 2007, es preveu que entri en vigor a principi del 2008. Concebut per tenir una durada d'entre quinze i divuit anys, proposa un nou model de protecció, compatible amb l'activitat humana i econòmica de la zona. Els objectius més importants que es marca són:

- L'ampliació del parc en unes 1.765 ha. Setze dels divuit municipis que integren el parc amplien el nombre d'hectàrees que formen part de la superfície de l'espai natural. Podem destacar Arbúcies, que aporta a l'ampliació 682 ha més; Sant Pere de Vilamajor, que posa 370 ha; Gualba, que aporta 190 ha o Sant Esteve de Palautordera, que cedeix 126 ha. Per una part, es pretén crear zones de connexió entre el Parc Natural del Montseny i altres espais naturals del voltant, per a evitar, així, l'aïllament a què s'havien sotmès fins ara els espais naturals. Es tracta d'obrir connectors biològics cap a Guilleries-Savasona, el Montnegre-Corredor, els Cingles de Bertí i la riera d'Arbúcies. Amb aquesta finalitat, el Consell de Coordinació del Parc ha establert contacte amb els municipis de Sant Celoni i Sant Hilari Sacalm per tal que els susdits ajuntaments aportin terrenys que formaran part del Parc Natural com a zona de pre-parc, la qual es beneficiarà igualment de les polítiques de desenvolupament sostenible que s'apliquen a zones protegides.



Àrea d'ampliació del Parc Natural, prop de Breda Foto: Àlex Tarroja



- L'ampliació dels espais de màxima protecció pel seu alt valor ecològic (turó de l'Home, les Agudes, Vallforners, torrent del Clot, Collformic, Matagalls, Sant Marçal, turons de Morou, Santa Helena, Marmolers i Puigdrau), la majoria en finques públiques.
- Redibuixar les fronteres del parc, fent-les coincidir amb accidents geogràfics (rieres, carreteres, camps de conreu) que signifiquin una clara delimitació.
- Foment de comportaments socials que contribueixin a la protecció del parc. Per aquesta raó, i per tal de regular l'accés, es construïran quinze zones d'aparcament i sis àrees de pícnic a les zones més freqüentades, com a Santa Fe del Montseny. Està previst, també, traslladar l'oficina del parc, ara ubicada a Fontmartina, a la Torre Mariona de Mosqueroles, de més fàcil accés. L'edifici, cedit pel seu antic propietari Rafel Patxot i Jubert a la Diputació de Barcelona, serà restaurat i utilitzat com a equipament públic.
- Promoció d'activitats econòmiques en sintonia amb un model clarament sostenible, aplicant tècniques tradicionals en els àmbits de l'agricultura, la ramaderia i la gestió forestal.
- Revisar els òrgans de participació en la gestió.

El Pla ha estat fruit de la col·laboració entre l'administració local (ajuntaments i diputacions), el Consell Coordinador del Parc i la Comissió Consultiva, constituïda pels ajun-

taments i agents socials. Suposarà una inversió anual de 4 MEUR, que equival a 135 € per hectàrea, el doble de la mitjana que s'inverteix a la resta de l'Estat espanyol.

Tramitació administrativa, informació pública i al·legacions

El 20 de març de 2007, Josep Mayoral, diputat d'Espais Naturals de la Diputació de Barcelona, i Roger Zamorano, diputat de Medi Ambient de la Diputació de Girona, van lliurar al conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, la proposta del PEP. El 17 de maig de 2007 es va publicar al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) l'anunci de l'aprovació inicial del document, amb la qual cosa s'obria el període d'un mes d'informació pública i presentació de propostes i al·legacions.

Breda ha estat un dels ajuntaments disconformes amb la redacció del Pla pel que fa a l'afectació del municipi. Els regidors d'obres i d'urbanisme, Albert Planasdemunt i Alfred Viecco, consideraven excessiva l'aportació de 113 ha de les 509 ha que constitueixen el terme municipal (representen el 22% del seu territori) a l'ampliació del parc. Ambdós van presentar al·legacions relacionades amb afectacions en els àmbits agrícola, ramader i demogràfic, "a fi de no hipotecar un territori que podria fer falta a la població de Breda per pròximes generacions", referint-se especialment a la disposició de reserva de territori per a futures edificacions. La Coordinadora per a la Salvaguarda del Montseny va presentar al·legacions per la ubicació de zona d'aparcaments en sòl no urbanitzable, ocupat per prats i pastures, que en

la seva opinió constitueixen unitats de paisatge de gran riquesa natural i que actuen de tallafocs al municipi de Riells; al·legacions per l'ús de la rectoria de Riells com a Centre d'Informació del Parc; per l'ús i manteniment de la xarxa de camins secundaris; per la delimitació de les àrees de templeig i retracte; per les ampliacions d'habitatges segons els usos a què van destinats o per la protecció dels recursos hídrics del Montseny. D'altra banda, els propietaris de finques que es volen agregar al parc van mostrar el seu malestar davant l'obligació de treballar les terres, les explotacions ramaderes o forestals amb tècniques tradicionals, en considerar que afectarien negativament el rendiment. Per això van reclamar com a contrapartida subvencions per a esmenar la situació.

El 15 de juny de 2007 es va celebrar a Sant Esteve de Palautordera l'última jornada del procés de participació en la revisió del Pla. Es van recollir la majoria de propostes presentades per 22 representants de societats de caçadors, empresaris turístics, agrupacions de propietaris forestals, entitats culturals i organitzacions científiques i acadèmiques.

El pla resta, doncs, pendent de l'aprovació definitiva que s'estima que es durà a terme el primer trimestre de l'any 2008.

NTB

Més informació

mediambient.gencat.net/cat/el_medi/parcs_de_catalunya

PARC TECNOLÒGIC DE LA CATALUNYA CENTRAL (MANRESA I SANT FRUITÓS DE BAGES) 112



El Parc Tecnològic de la Catalunya Central és un complex industrial, financer i d'investigació localitzat a la rodalia de la ciutat de Manresa, a la regió central catalana. Aquest centre, fruit de la suma d'esforços públics i privats, es destina a potenciar i promoure el desenvolupament industrial i empresarial de la regió. D'aquesta manera es mira de fer créixer la competitivitat de la zona dins dels diferents mercats en què pot intervenir.

El Parc Tecnològic de la Catalunya Central, també conegut com a Parc Tecnològic del Bages, és un projecte de desenvolupament industrial que intenta aportar noves qualitats i particularitats a l'espai desenvolupat, a fi de variar la imatge tradicional dels típics polígons industrials. Tot plegat es procura per mitjà de noves maneres de gestionar, amb la creació d'espais públics de gran qualitat i d'un desenvolupament coordinat de les diverses operacions possibles.

Localitzat a mig camí entre els municipis de Manresa i Sant Fruitós de Bages, es troba en un punt estratègic per al desenvolupament de la ciutat de Manresa, entre el polígon industrial del Guix i el polígon industrial de Sant Isidre. També destaca per la proximitat amb el Parc l'Agulla¹ i la sèquia de Manresa.

Projectes Territorials del Bages S.A.

El parc tecnològic forma part de les operacions que la societat d'inversions pública i privada, anomenada Projectes Territorials del Bages S.A. (PTBages), porta a terme.

L'any 1996 es posaven les bases per a l'arrencada futura de l'entitat denominada PTBages, a través d'uns estudis que van guanyar el Premi Fundació Caixa Manresa. En aquests estudis, el diagnòstic del desenvolupament territorial demostrava la necessitat de crear un organisme que servís per a regular els futurs creixements. PTBages va néixer, aleshores, a partir de l'associació de diverses entitats públiques i privades. Entre aquestes hi participen l'Ajuntament de Manresa, Caixa de Manresa i un petit grup d'empresaris de la comarca del Bages, als quals posteriorment se sumà la Generalitat de Catalunya.

Els principals objectius de l'organisme eren desenvolupar projectes estratègics (que ajuden a dinamitzar el territori i a desenvolupar econòmicament la comarca d'una manera ordenada, per mitjà d'un model industrial d'alt valor afegit) i promoure grans projectes de lleure i de rehabilitació urbanística. El parc s'emmarca dins d'aquestes operacions a partir del seu perfil industrial i tecnològic. La referència més directa de l'operació proposada era el conegut **PARC TECNOLÒGIC DEL VALLÈS** [2005:58] a Cerdanyola del Vallès.

Els paràmetres generals d'intervenció que es plantejaven per a les operacions sorgides de la societat apuntaven a l'assoliment d'espais industrials, tecnològics i financers de gran qualitat ambiental. Entre aquests destacarem les característiques següents: una bona situació respecte de les infraestructures de comunicació, l'ocupació de sòl qualificat com a urbanitzable o bé en procés d'aquesta qualificació (evitant així envair territori no urbanitzable), bona resolució dels accessos, bona imatge global amb zones verdes no residuals, alt grau de qualitat dels acabats i mesurament ajustat dels carrers i control dels acabats dels edificis i dels espais verds.

El procés del parc

Des de la formació de la societat, entre els anys 1996 i 1999, la idea del parc tecnològic s'havia anat formant tot seguint un llarg procés burocràtic. És a partir del maig de 2005 que el parc es pot començar a considerar com un projecte concret per a dur a terme. La situació que el defineix és la signatura d'un acord entre els ajuntaments de Manresa, Sant Fruitós de Bages i l'empresa PTBages, segons el qual s'establí el solar on s'instal·laria definitivament el parc. Des d'aquell moment es feia un pas endavant cap al desenvolupament d'un projecte urbanístic i arquitectònic que es formalitzava amb la figura urbanística d'un pla parcial (PP) que va ser aprovat inicialment el 26 d'octubre de 2006.

Malgrat tot, la proximitat al Parc de l'Agulla va menar a un dels punts de controvèrsia social del pla. La declaració de l'Agulla, un document redactat en 2003 que subratlla el valor de les característiques del lloc, presentada pel Col·legi de Geògrafs de Catalunya a tall d'al·legació, va obligar a modificar-ne el pla original. El resultat fou la proposta d'un espai més ampli entre el parc i les noves edificacions plantejades. Un cop va ser acceptada la modificació, es va obtenir l'aprovació provisional a mitjan mes de maig de



Obres del futur Parc Tecnològic de la Catalunya Central, des de l'estany de l'Agulla. Foto: Àlex Tarroja





Detall de les obres del futur Parc Tecnològic de la Catalunya Central. Foto: Àlex Tarroja

2007, i el 30 de juliol següent, l'aprovació definitiva per part de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB). D'aquesta manera, l'Ajuntament iniciava el projecte de reparcel·lació mentre es començaven a buscar els futurs inquilins del parc. El parc oferia espai per a 20 o 25 empreses de la innovació i la tecnologia.

Les característiques del parc

Des de la perspectiva de vista urbanística, els mentors del parc se'l plantejaven com un punt de referència per a la investigació i el desenvolupament a la regió, intentant ser un punt d'inflexió en l'estructura econòmica de la regió central catalana. La particularitat del Parc Tecnològic de la Cata-

lunya Central és que suposa la unió entre universitat i empresa com a eix fonamental per al desenvolupament del sector, orientat a empreses dedicades a la investigació i el desenvolupament (I+D). El projecte, d'aquesta manera, va aconseguir vincular la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), el Centre Tecnològic de Manresa (CTM), la Fundació Universitària del Bages (FUB) i altres organismes de promoció empresarial i territorial.

El parc tindria una extensió de més de 35 ha, de les quals gairebé 22 ha es dedicarien a un enorme parc urbà amb característiques d'espai natural que intentaria recuperar el corredor ambiental del Parc de l'Agu-

lla. D'altra banda, l'existència de la sèquia de Manresa, amb un alt valor cultural, que creuaria aquest nou sector, augmentava l'interès i la importància de la iniciativa.

L'accessibilitat al complex es garantia per mitjà de la tangència amb la ronda de Manresa i de la connexió directa a través de diverses carreteres regionals. A més, disposava també d'una connexió ferroviària directa a través dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC).

El projecte arquitectònic del parc, obra de l'estudi TAC Arquitectes d'Eduard Gascón Climent, estableix les característiques definitives del futur espai tecnològic, on destaquen els edificis de serveis comuns, la nova estació d'FGC i els espais comuns del complex. Un cop definit el projecte, només faltava esperar que comencessin les obres.

L'any 2007 es va acabar amb l'esperança de començar les obres a mitjan any 2008. Els terminis fixaven que les obres d'urbanització i els serveis del parc haurien d'estar acabats a final del 2009 i que les primeres empreses s'hi instal·larien en 2010.

MDD-RCV

Més informació

www.geografos.org
www.innovadors.cc
www.ptbages.com

¹ El parc de l'Agulla és un llac artificial en què desemboca la sèquia de Manresa i està en procés de protecció cultural i natural dins dels paràmetres estipulats pel PDU DEL BAGES [124], redactat en 2007.



La revisió del Pla general d'ordenació urbana de Reus de l'any 1999 preveu el desenvolupament de 600 ha de nou sòl industrial fins a l'any 2011. A l'autovia de Bellissens, l'Ajuntament vol impulsar el Tecnoparc, un parc per a indústries o empreses tecnològiques on també vol aprofitar per a construir habitatges i ubicar-hi un nou hotel. Al llarg del 2007, l'Ajuntament comença a concretar alguns dels projectes que formaran el futur Parc Tecnològic del Camp: el Centre Tecnològic en Nutrició i Salut, els edificis per a les facultats de Medicina i Arquitectura de la Universitat Rovira i Virgili o el nou hospital comarcal.

Reus, la capital de la comarca del Baix Camp, forma part d'una de les àrees urbanes supracomarcals més dinàmiques de Catalunya. El triangle urbà que forma amb Tarragona (Tarragonès) i Valls (Alt Camp) es distingeix per estar integrat per tres de les ciutats més rellevants al sud de Barcelona i s'ha vist ampliat pel creixement de molts dels municipis propers ja sigui per l'extensió de noves residències o pel desenvolupament d'activitats econòmiques rellevants, com pot ser l'espai turístic de Vila-seca i Salou (Tarragonès) o el complex petroquímic de Tarragona.

L'any 1999, l'Ajuntament de Reus va acabar la revisió del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de la ciutat on es van preveure més de 600 noves hectàrees de sòl industrial. A partir del 2005, es va començar a materialitzar un dels nous sectors que l'Ajuntament reusenc considerava més emblemàtics per a la ciutat: el Tecnoparc de la zona de Bellissens, que hauria de combinar el sòl industrial i tecnològic amb el residencial i el de serveis educatius, sanitaris i culturals. Aquest

nou sector tindria una extensió de 135 ha i es construiria al sud-est de Reus, prop de l'autovia de Tarragona i Reus (T-11), de l'autovia de Bellissens (T-315) i de l'AE-ROPORT DE REUS [9]. La seva promoció anava a càrrec d'una societat municipal específica, Tecnoparc Reus.

A partir de l'any 2006 es van començar a concretar alguns dels projectes interessats a ubicar-se en aquesta àrea en la qual s'estimava que es crearien més de 5.000 llocs de treball. Una de les primeres inversions que es va formalitzar va ser la construcció d'un hotel de quatre estrelles promogut pel grup HUSA, el president del qual era Joan Gaspart Solves. El projecte suposava una inversió de 15 MEUR, 180 habitacions i 80 llocs de treball i es preveia la seva inauguració per a l'any 2009.

El Centre Tecnològic en Nutrició i Salut

El mateix 2006 també es va signar un conveni entre l'Ajuntament de Reus i els departaments de Treball i Indústria i Agricultura, Ramaderia i Pesca de la Generali-

tat per tal de començar a treballar en el nou edifici que hauria d'acollir el centre d'investigació d'indústries agroalimentàries i sanitàries. Els científics i treballarien en el desenvolupament d'aliments funcionals i ingredients per a nutrició animal, amb l'objectiu de millorar la competitivitat de la indústria agroalimentària. Per a l'alcalde de Reus, Lluís Miquel Pérez (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), el conveni significava "la constitució del pilar científic del Tecnoparc, a més de col·locar el territori en una posició capdavantera en un sector amb gran potencial de creixement".

La construcció del Centre Tecnològic en Nutrició i Salut (CTNS) es va iniciar l'abril del 2007 amb una inversió prevista que rondava els 2,9 MEUR i anava a càrrec de la Generalitat. La previsió de l'acabament era per a l'any 2008.

El nou campus universitari

Al Tecnoparc, s'hi preveia la construcció dels nous edificis per a l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura i la Facultat de



Obres d'urbanització del Parc Tecnològic del Camp a Bellissens Foto: Àlex Tarroja



Medicina de la Universitat Rovira i Virgili (URV). Aquests centres formarien, amb la Facultat d'Econòmiques i Empresariales, que ja estava ubicada en aquest sector, el nou Campus de Bellissens.

En el cas de l'Escola d'Arquitectura, l'Ajuntament de Reus i la URV van signar un conveni a principi del 2007 amb què es concretava que l'Ajuntament encarregaria la redacció de l'avantprojecte per a l'edifici alhora que es comprometia a avançar més de 150.000 € per als treballs previs. L'Ajuntament també es va comprometre a avançar el finançament de la nova Facultat de Medicina, el funcionament de la qual està vinculat al nou hospital de Sant Joan. En el nou campus, també s'hi preveia la construcció d'una biblioteca única per a tots els ensenyaments i una zona comuna de serveis. El cost estimat aproximat d'aquests edificis així com la urbanització del sector se situava al voltant dels 42 MEUR i la inauguració, per al curs 2010-2011. El campus de Bellissens podria acollir uns 4.000 estudiants i ocuparia un total de més de 100.000 m².

També cal afegir que la URV havia reservat un espai d'uns 10.000 m² per a la construcció d'un edifici residencial per a estudiants. El secretari general d'aquesta universitat, Antoni González Senmartí, va declarar que estaven estudiant la possibilitat de construir-hi pisos petits i de lloguer. La intenció era presentar el projecte al Pla d'habitatge 2005-2008 del Ministeri de l'Habitatge ja que, en cas de ser escollit, el Ministeri finançaria el 60% del cost dels pisos i la URV hauria de cedir el sòl i buscar la resta del finançament.

L'àrea residencial del parc tecnològic

Els usos del Tecnoparc es completaran amb més de 1.800 habitatges que, un cop construïts, incrementaran en prop del 20% el parc d'habitatges municipal.

Per a poder desenvolupar aquest projecte, l'Ajuntament va haver de modificar puntualment el PGOU, ja que aquest ús no i estava previst. El maig del 2007 el pla parcial estava pendent de rebre l'aprovació definitiva per part de la Comissió Territorial



Obres d'urbanització del Parc Tecnològic del Camp a Bellissens Foto: Àlex Tarroja

d'Urbanisme de Tarragona (CTUT). Tanmateix, tant l'Ajuntament de Reus com la immobiliària Iosa Inmuebles SL, vinculada al grup COMSA i propietària de la majoria dels terrenys, confiaven que no hi hauria cap problema i ja n'havien començat a redactar els projectes de reparcel·lació i urbanització. Si els terminis no es demoraven, s'esperava poder iniciar el conjunt de les obres l'any 2008 per a poder fer el lliurament de claus el 2009. Cal remarcar que l'Ajuntament de Reus va acceptar augmentar el total d'habitatges a canvi d'incrementar el percentatge d'habitatges protegits i concertats. Si la LLEI 1/2005, D'URBANISME [2005:95], preveia que els nous plans parcials havien de reservar el 30% del nou parc per a habitatge protegit, en aquest sector de Bellissens se'n reservava el 37% i això volia dir que 410 habitatges serien de protecció pública i 280 de preu concertat.

El nou hospital de Sant Joan

En el sector del Tecnoparc també s'havia reservat espai per al nou hospital de Sant Joan. La consellera de Salut, Marina Geli i Fàbrega (PSC), en va posar la primera pedra el març del 2007. L'hospital ocuparà un solar de 52.000 m² i, a més de les hospitalitzacions mèdiques, inclourà unes unitats destinades a usos sociosanitaris. La construcció anirà a càrrec d'una unió temporal d'empreses formada per Dragados i Abantia, el seu cost està estimat en 72 MEUR, el 55% del qual el finançarà la Generalitat i la resta, el govern local, i se'n

preveu l'entrada en funcionament per a l'any 2010.

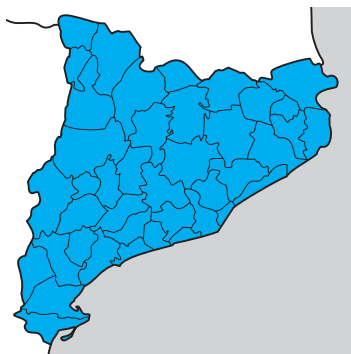
A més d'aquests projectes, l'Ajuntament tenia previst construir l'edifici Tecnoparc on hi hauria el nou palau de fires i congressos, la seu administrativa del parc o el viver d'empreses, entre altres. La centralitat de Bellissens es podria veure reforçada si, finalment, es construís una estació de ferrocarril per a la línia convencional en aquest nou sector urbà. Aquesta proposta era prevista al PLA TERRITORIAL PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA [134], elaborat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), l'avantprojecte de qual va sortir a consulta pública el segon semestre del 2007.

Segons el tinent alcalde d'Arquitectura i Urbanisme, Jordi Bergadà i Masquef (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), en aquest nou sector urbà de Reus es combinaran els usos residencials amb els tecnològics i els serveis de salut, amb l'objectiu d'esdevenir un futur nucli de centralitat que superarà l'àmbit municipal gràcies a la seva orientació cap a sectors econòmics emergents.

ESR

Més informació

www.tecnoparc.com



Durant el 2007 hi ha una gran aflluència de peticions d'instal·lació de parcs solars fotovoltaics arreu del país. La Direcció General d'Arquitectura i Paisatge informa favorablement sobre 287 parcs solars amb una potència total de 92,4 MW, fet que suposa la pràctica totalitat dels 100 MW previstos pel Pla de l'energia de Catalunya 2006-2015 per a tot el període. D'altra banda, el Govern català prepara un decret de regulació de la ubicació d'aquestes instal·lacions amb l'objectiu de promoure les energies renovables i garantir alhora que el seu encaix en el territori sigui el més correcte possible des del punt de vista paisatgístic i ambiental.

Les centrals o parcs solars són instal·lacions de grans dimensions que suporten panells fotovoltaics que capten l'energia solar i la transformen en energia elèctrica. La millora tecnològica d'aquests sistemes, la política de promoció de les energies renovables per part de l'Administració i les directrius internacionals en matèria de reducció de les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle va comportar un creixement força notable del nombre de projectes d'instal·lació de parcs solars fotovoltaics al nostre país: la Direcció General d'Arquitectura i Paisatge (DGAP) de la Generalitat va informar favorablement sobre 132 de les 134 peticions d'instal·lació de parcs fotovoltaics entre 2005 i 2006.

Urbanisme aprova una quarantena de plantes solars a Lleida

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL) va aprovar el 15 de febrer una vintena de projectes de plantes solars fotovoltaïques repartides per les comarques de les Garrigues, el Pla d'Urgell, la Noguera i l'Alt Urgell. Aquestes plantes ocuparien unes 18 ha, amb prop de 500 plaques i una potència total de 4,7 MW.

El mes de juny, la CTUL també va aprovar la instal·lació de 19 plantes fotovoltaïques més en aquestes comarques. En aquest cas, les plantes tenien una potència total de 3,2 MW i ocupaven una superfície aproximada de 15,5 ha, majoritàriament relacionades amb explotacions agrícoles i ramaderes. D'aquestes noves plantes destacaven per dimensions i potència generada la planta de les Borges Blanques (les Garrigues), amb una potència d'1,2 MW i una superfície de 3 ha, el conjunt de Palau d'Anglesola (el Pla d'Urgell), amb 1,1 MW i quasi 6 ha, i la de Cervià de les Garrigues (les Garrigues), de 0,5 MW i 3 ha.

D'altra banda, l'Ajuntament de Maials (Segrià) va anunciar el mes de març que acolliria una de les plantes solars més grans de tota la província de Lleida. Aquesta planta, projectada per l'empresa Comsa, ocuparia unes 10 ha, amb més de 250 panells i una potència d'1,6 MW.

Per la seva part, l'Institut Català del Sol (INCASOL) va anunciar a final d'octubre que havia adquirit unes 150 ha entre la Grana-

della (Garrigues) i Llardecans (Segrià) per instal·lar una central solar, i que buscava més terrenys a Catalunya per a instal·lar noves plantes. Aquesta instal·lació tindria una potència de 25 MW. L'INCASOL tenia previst presentar el projecte als ajuntaments a final de l'any i convocar concursos per a adjudicar parcel·les durant el primer semestre del 2008.

Nous parcs solars al Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre

El mes de maig, l'empresa Enerpal va iniciar a Reus (Baix Camp) les obres de construcció d'un parc solar en uns terrenys d'1 ha del Mas Martorell a tocar de la carretera de Montblanc, amb previsió de connectar-la a la xarxa a final de l'any 2007. Enerpal també pretenia construir una altra central solar de 6 ha a prop de l'AEROPORT DE REUS [9]. La tramitació d'aquesta darrera, però, depenia del desenvolupament urbanístic dels terrenys on es volia construir.

D'altra banda, a principi de novembre el ple de l'Ajuntament de Vilalba dels Arcs (Terra Alta) va aprovar inicialment, i per unanimitat, l'avantprojecte per a instal·lar una planta solar fotovoltaica d'1,5 MW impulsada per l'empresa Energia Solar Fotovoltaica Terra Alta SL. Aquest parc solar, que seria el més gran de la comarca, s'afegiria a la resta de parcs fotovoltaics previstos a l'Ebre, com el que ja s'estava construint a la finca la Devessa de Flix (amb una potència superior a 8 MW) o els projectats a Sant Jaume d'Enveja (5 MW), Benissanet (3 MW), Ulldecona (2,8 MW), Aldover (1 MW), la Galera, la Sénia, Amposta i mas de Barberans (0,6 MW).

Per la seva part, el Consell Comarcal del Montsià va iniciar el concurs públic per a instal·lar un parc solar sobre una àrea clausurada de l'abocador de Mas de Barberans. Segons els responsables comarcals, es tractava d'una iniciativa pionera a Catalunya que permetria, a més de produir energia renovable, restaurar l'espai. La central solar ocuparia unes 7 ha i tindria una potència mínima d'1 MW. L'empresa guanyadora tin-



Obres de construcció d'un parc solar a Juncosa, les Garrigues. Foto: Àlex Tarroja





El parc solar de la Devesa és actualment el més gran de Catalunya. Foto: Àlex Tarroja

dria una concessió del terreny de 35 anys després dels quals hauria de procedir al desmantellament.

A final d'any l'Incasol va anunciar que havia adquirit 125 ha més de terreny, entre els municipis del Pla de Santa Maria i Alió (Alt Camp). La inversió global de l'INCASOL en els diferents parcs solars a Catalunya s'elevava a 5,7 MEUR i ocupava 275 ha de superfície. Els parcs estarien promoguts i explotats per empreses a través de contractes obtinguts per concurs públic i que s'allargarien durant tota la vida útil de les instal·lacions, que era d'uns 25 anys.

L'entitat ecologista GEPEC va mostrar el seu rebuig a aquesta iniciativa de l'INCASOL i va trametre a l'Oficina Territorial d'Avaluació Ambiental de Tarragona un plec d'objeccions al pla especial que s'estava tramitant per transformar 340 ha de sòl agrícola i forestal públic en el parc solar fotovoltaic més gran de Catalunya. Els ecologistes proposaven la implantació de parcs solars de dimensions reduïdes –de menys de 2 MW– en sòl industrial, que serien factibles en diferents polígons de la comarca, a part del Pla de Santa Maria, com Alió, Valls o Vila-rodona.

Riudarenes encapçala la implantació de parcs solars a Girona

El mes de gener, va entrar en funcionament a Riudarenes (la Selva) el parc solar més gran de les comarques gironines. Aquest parc, promogut per l'empresa Productherm, ocupava unes 3 ha i tenia una potència total de 10 MW. La mateixa empresa va promoure la implantació d'un altre parc a Riudarenes, que tindria el doble de plaques, 12.000, i que estaria situat en uns terrenys molt propers al primer; només li calia rebre el vistiplau de la Comissió d'Urbanisme i l'autorització per connectar-se a la xarxa elèctrica convencional.

D'altra banda, a final d'any l'empresa Prestige Group va posar en marxa a Capmany (Alt

Empordà) un parc solar de 0,4 MW de potència en uns terrenys agrícoles de poc més d'1 ha. Aquest parc era el segon de posar-se en funcionament a les comarques gironines, conjuntament amb el de Riudarenes, tot i que hi havia 24 projectes de parcs solars en tramitació, segons el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH).

Barcelona aposta per l'energia solar

A principi d'any, l'Ajuntament de Barcelona va posar en funcionament 17 centrals fotovoltaïques en equipaments municipals de tots els districtes de la ciutat, fet que permetia ampliar fins a 35 el nombre de centrals solars de la xarxa municipal. Aquestes noves centrals s'ubicaven en centres públics amb gran afluència de visitants, com per exemple, l'Escola d'Adults de la Barceloneta, el Centre Cívic el Sortidor, el Centre Cultural Casa Elizalde, la biblioteca de Via Favència i la pèrgola del Bon Pastor.

El pla d'instal·lació d'aquestes centrals solars tenia tres grans objectius: estalviar energia, sensibilitzar la ciutadania sobre la importància de les energies renovables i impulsar-ne l'ús. És per això que les plaques es van instal·lar en centres públics i, a més, disposaven d'un sistema de monitorització per a consultar-ne el funcionament. Imma Mayol, tercera tinent d'alcalde, va recordar durant la presentació de la pèrgola de plaques fotovoltaïques del Bon Pastor que la posada en marxa de les centrals fotovoltaïques era una de les mesures previstes al Pla de millora energètica de Barcelona, aprovat el 2002, i també al Pla d'actuació municipal (PAM) per al període de 2004-2007.

D'altra banda, la Fundació Terra va convocar el 12 de maig un acte per a presentar el projecte Ona Solar del mercat del Carmel, que havia impulsat en col·laboració amb l'Institut de Mercats de Barcelona. La Fundació Terra havia dissenyat el concepte d'Ona Solar aplicat a la construcció de centrals fotovoltaïques en ciutats amb la participació popular apro-

fitant el marc financer existent de recolzament a les energies renovables. L'objectiu d'aquesta iniciativa era implicar la societat en l'estalvi de combustibles fòssils i emissions de gasos hivernacle a través de la construcció d'una central fotovoltaïca al sostre del mercat del Carmel, amb aportacions de particulars i veïns que anaven de 1.000 a 3.000 €.

A final d'any, la societat Fira 2000, creada per a la construcció del recinte firal de la Gran Via, va anunciar que invertiria 19,8 MEUR en la construcció d'una planta d'energia solar sobre les cobertes del recinte. Els panells ocuparien 16,5 ha de les cobertes de vuit pavellons, per la qual cosa es convertiria en la sisena explotació solar més gran del món instal·lada sobre cobertes, amb una potència total de 3,3 MW.

L'afluència dels parcs solars i la seva integració en el paisatge

Durant l'any 2007, la DGAP va informar favorablement un total de 287 peticions d'instal·lació de parcs solars amb una potència total de 92,4 MW. Aquests parcs representaven una superfície total de 383,3 ha i una mica més del 75% tenien una superfície inferior a 3 ha. Quant a la potència instal·lada, l'any 2007 es van superar amb escreix els 100 MW totals previstos pel Pla de l'energia de Catalunya 2006-2015 per a tot el període, ja que només amb aquest anys se n'havien informat favorablement 92,4 MW. Aquesta gran afluència de peticions d'instal·lació de parcs solars es devia a les excel·lents condicions econòmiques que establia la legislació en política de primes de l'activitat de producció d'energia elèctrica. Per a controlar aquesta situació, el Govern central va revisar a la baixa aquestes primes, tot i que aquest nou marc legislatiu no va entrar en vigor durant el 2007.

D'altra banda, el Govern català va anunciar a mitjan any que estava preparant un decret de regulació de la ubicació d'aquestes instal·lacions amb l'objectiu de promoure les energies renovables i garantir alhora que el seu encaix en el territori fos el més correcte possible des del punt de vista paisatgístic i ambiental. Segons la DGAP, les directrius de regulació anaven encaminades a promoure la instal·lació dels parcs solars en zones on la qualitat paisatgística fos baixa –en nusos de carretera, per exemple– o la visibilitat escassa.

JRL-X3EA

Més informació

www.gencat.net/oge/tramits/regim_especial/parcs_solars/index.html

PASSEIG MARÍTIM DE LA PLATJA LLARGA DE TARRAGONA 115



Al començament del 2007 el projecte del passeig marítim de la Platja Llarga només està pendent de concloure les expropiacions per a iniciar la construcció. Tanmateix, els moviments en contra, que consideren que l'actuació augmentarà la pressió antròpica en una zona d'interès natural, persisteixen. Les eleccions del maig marquen un canvi de govern i amb l'entrada del PSC i ERC s'emprenen converses amb la plataforma Salvem la Platja Llarga, tot i que no s'arriba a cap acord definitiu i les manifestacions del col·lectiu s'intensifiquen. Durant l'any es realitzen quatre cadenes humanes de protesta, es presenten al·legacions al POUM i es recullen fins a 11.000 firmes.

Antecedents | 2005:115; 2006:113

La Platja Llarga se situa al nord del nucli urbà de Tarragona, entre cala Romana i el bosc de la Marquesa, molt a prop de l'Espai d'Interès Natural (EIN) de Tamarit-Punta de la Móra. Té una longitud de 2.750 m i una amplada que oscil·la entre uns 30 i uns 70 m. Es tracta d'una de les platges del litoral tarragoní menys transformades antròpicament, on encara es poden apreciar fragments ancestrals d'ecosistemes costaners i elements patrimonials destacables com alguns vestigis romans, búnquers de la guerra civil i la cova on el rei Jaume I va dormir després de la conquesta de Mallorca.

Antecedents

L'abril del 2003 el Ministeri de Medi Ambient (MMA) ja tenia previst de construir un passeig marítim a la Platja Llarga de Tarragona. El projecte es va aprovar al plenari municipal el 31 de març del 2004 amb els vots a favor de l'equip de govern -Convergència i Unió (CiU) i Partit Popular (PP)-, l'abstenció del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i el vot en contra d'Iniciativa per Catalunya Verds (ICV). Però no va ser fins al novembre del 2005, arran d'una notícia publicada al *Diari de Ta-*

rragona, que alguns ciutadans van començar a mobilitzar-se en contra del projecte que consideraven que augmentaria la pressió antròpica a la zona. Arran d'això, al desembre es va formar la plataforma Salvem la Platja Llarga que aplegava afectats i entitats ecologistes com Alternativa Baix Gaià, l'associació veïnal Amics de la Platja Llarga i el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC).

El febrer del 2006 la plataforma i diferents entitats ecologistes van fer arribar propostes i suggeriments al MMA, part dels quals van ser introduïts en el projecte modificat presentat el 7 d'abril. Les al·legacions acceptades feien referència a reduir la intensitat de l'enllumenat, garantir la permeabilitat ecològica de les tanques utilitzades, instal·lar el reg per degoteig, substituir les palmeres previstes per vegetació autòctona i escurçar un carril bici. Tanmateix, l'organització Greenpeace i la plataforma Salvem la Platja Llarga continuaven sense acceptar el projecte. Greenpeace al·legava que no s'ajustava a la Llei de costes i que posava en perill l'EIN de Tamarit-Punta de la Móra, mentre que la plataforma demanava que la platja s'inclogués al futur PARC NATURAL DE LES TE-

RRES DEL GAIÀ [108]. D'altra banda, el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER (PDUSC) [2005:128], aprovat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) el 2005, també va suposar canvis en el projecte, atès que es van reduir prop de 400 nous habitatges previstos a l'oest de la platja, concretament als sectors de Bóta-Mas Clarà (12 ha) i Mas Rabassa (50 ha).

Contingut del projecte

El projecte va ser redactat pel cap de costes del MMA a Tarragona, Jordi Galofré Sau-mell, i l'enginyer tècnic, Jesús Rojo Mone-dero. Es preveia un vial d'ús exclusiu per a vianants i bicicletes de 6 m d'amplada, situat a una distància de 30 m del mar i amb un recorregut al llarg dels gairebé 3 km de platja. També es projectava un aparcament per a 360 cotxes i 30 motos, i es feia una proposta per a la regeneració i conservació de l'espai dunar. L'obra es pressupostava en 6,6 MEUR i formava part d'un macroprojecte que, a llarg termini, havia de permetre que la costa tarragonina –del Miracle al bosc de la Marquesa i d'Altafulla a la Móra– es pogués resseguir amb passejos i camins de ronda.



Platja Llarga, amb Tarragona al fons Foto: Àlex Tarroja



Evolució del projecte

A començament del 2007 el projecte del passeig marítim de la Platja Llarga de Tarragona estava només pendent de concloure les expropiacions per a iniciar el procés de construcció. Tanmateix els moviments en contra van persistir i fins i tot es van intensificar davant la imminent execució de l'obra. L'alcalde, Joan Miquel Nadal, defensava el projecte afirmant que havia estat consensuat entre el MMA i diverses entitats ecologistes, però la plataforma Salvem la Platja Llarga continuava al·legant que responia a motius urbanístics especulatius.

Les eleccions del 27 de maig van determinar un gir polític amb l'entrada al govern del PSC amb el suport d'ERC. Aquest canvi va permetre que al juliol s'iniciessin converses entre la secció d'Urbanisme de l'Ajuntament de Tarragona i la plataforma. Fruit d'això, el consistori es va comprometre a demanar a la subdelegació del govern la moratòria de les obres del passeig fins després de la resolució de les al·legacions al PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL (POUM) DE TARRAGONA [175], que es preveia per al novembre. Malgrat això, la regidora de Medi Ambient, Carme Crespo, ja havia advertit que es faria un passeig segur, però el més respectuós possible. Així la plataforma va continuar les mobilitzacions demanant que no es fes el passeig, que tant la Generalitat com l'Estat comprassin els terrenys urbanitzables de Bóta-Mas Clarà i Mas Rabassa perquè no s'hi edificués i que l'aparcament projectat se situés entre el ferrocarril i la carretera N-340.

El 21 de juliol es va convocar una manifestació que va aplegar 1.500 persones que van formar una cadena humana al llarg de bona



part de la platja. Només un mes després es va repetir la convocatòria amb 1.000 participants. Des de la plataforma es criticava durament que el nou alcalde, Josep Fèlix Ballesteros, es tirés enrere alhora de prendre mesures per a recuperar el litoral.

A l'octubre la plataforma va presentar un feix d'al·legacions al POUM de Tarragona per oposar-se al passeig marítim. Una de les aportacions més destacables feia referència al fet que la zona d'estacionament projectada estava situada en un espai inundable que era un aiguamoll natural que es podia recuperar. Pel que fa a la mobilitat, el col·lectiu demanava que s'ampliés la flota de transport públic que arribava a la platja, que no es construís el carril bici i que el passeig no es pavimentés. Finalment, també volien que es preservés i regenerés la zona de dunes i que la platja s'inclogués al futur Parc Natural de les Terres del Gaià. Paral·lelament, també van

presentar al·legacions al projecte davant direcció general de costes del MMA.

Novament es va convocar una tercera cadena humana que aquesta vegada va comptar amb 500 persones i es van recollir fins a 11.000 firmes. També es va anunciar que l'eurodiputat d'Els Verds, David Hammersstein, i el d'ICV, Raul Romeva, demanarien la preservació de l'espai davant de la Comissió i el Parlament Europeu i de l'Agència Europea de Medi Ambient. A més la Reial Societat Arqueològica Tarraconense es va sumar a la protesta i va alertar que el projecte podia posar en perill el patrimoni històric present a la platja. Davant d'això, l'alcalde va justificar que la construcció del camí era imprescindible perquè el càmping proper no creixés per sobre les dunes, per a limitar el creixement del pàrquing i per a separar la zona de bany de la zona verda. Tanmateix, va reiterar que la intervenció seria respectuosa amb el medi ambient i regeneraria la platja.

Al desembre es va fer la quarta cadena humana per a reivindicar la preservació de l'espai, i es va apuntar la possibilitat que el diputat d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), Joan Herrera, discutís a la cambra baixa la urbanització de la Platja Llarga.

Al final de l'any l'obra del passeig marítim no s'havia iniciat i restava pendent de la resolució de les al·legacions presentades al POUM de Tarragona.

ATD

Més informació

www.moviments.net/platjallarga



Platja Llarga de Tarragona Foto: Àlex Tarroja

PAVEL·LÓ ESPORTIU A LA DEVEsa (GIRONA) 116



L'Ajuntament de Girona preveu una piscina nova, pistes de pàdel i un pavelló semisubterrani al parc urbà de la Devesa de Girona, un espai on conviuen diferents usos i equipaments. L'Associació de Veïns de la Devesa-Güell, la Candidatura d'Unitat Popular (CUP) i els grups municipals de Convergència i Unió (CiU), d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) i del Partit Popular (PP) s'oposen a la ubicació del pavelló dins del parc. Per altra banda, els grups municipals del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) es mostren favorables al pavelló i creuen que revitalitzarà la Devesa.

El parc urbà de la Devesa de Girona està situat a la riba del riu Ter, té una extensió de 27 ha i més de 2.500 plàtans plantats en bona part a la meitat del segle XIX, col·locats a molt poca distància els uns dels altres, fet que els ha obligat a créixer més en alçada que en amplada. Molts d'ells assoleixen els 60 m. La Devesa disposa de molts espais lliures, com el passeig de la Sardana o els jardins de la Devesa, on molts ciutadans passen a peu i també fan esport. Tanmateix, l'ús social del parc havia baixat considerablement els últims anys.

La Devesa, un espai amb diferents usos

Dins del parc hi trobem el Palau Firal i l'Auditori i Palau de Congressos, una zona de pícnic, un camp de tir amb previsió d'enderrocament, l'edifici de serveis del mercat, el Camp de Mart, la caseta de la Devesa, els jardins de la Devesa i l'oficina municipal d'escolarització. A més la Devesa s'utilitza per al mercat d'hivern, per a les atraccions i activitats de les fires

i per a ubicar zona de veles a l'estiu. Els diferents usos es contraponen amb la manca d'aparcament.

La zona esportiva de la Devesa, situada al centre del parc entre el passeig de la Sardana i el Palau Firal, inclou les piscines municipals d'estiu, l'espai de voleibol amb sorra, el frontó, les pistes de tennis de terra batuda i la pista poliesportiva coberta. També té uns espais annexos com l'estadi Fèlix Farró, amb les porteries rovellades i unes grades en molt mal estat, el circuit de fúting i les pistes de botxes i petanca. Les instal·lacions esportives s'utilitzen majoritàriament a l'estiu.

Projecten un pavelló i altres equipaments

A començaments de 2007 l'Ajuntament de Girona va donar a conèixer el projecte de reforma del complex esportiu de la Devesa, que incloïa pistes de pàdel, una piscina nova i un pavelló semisubterrani, que havia de suposar el trasllat de les pistes de tennis.

El pavelló havia de tenir 2.034 m² i tres nivells. Es projectava semisubterrani per a rebaixar l'alçada visible de les instal·lacions. No suposava la tala de cap dels plàtans del parc i l'alçada se situava aproximadament en 10 m, semblant a la de la paret del frontó. L'entrada s'ubicava a la zona de les grades i la pista esportiva i els sis vestidors, un dels quals, de grans dimensions, quedaven sota el nivell de terra. A la planta d'accés s'havia d'edificar un gimnàs i s'estudiava ubicar-hi un punt de lectura i el servei de bar. A la planta superior el projecte preveia quatre sales polivalentes, una de les quals per a l'equip de tecnificació de judo. La part exterior havia de combinar l'acer, el metall i la fusta.

El projecte havia de significar l'enderrocament de l'actual pista poliesportiva per a construir-hi les pistes de tennis. El consistori gironí estudiava aprofitar els canvis per a incorporar pistes de pàdel i fer una piscina nova, rodona i de mida mitjana. L'actuació havia de renovar totalment la piscina més gran i millorar les condicions del frontó. L'Ajuntament garantia que la reforma no comportava l'augment del sostre edificable de la Devesa i pretenia fomentar l'esport en aquest emplaçament durant tot l'any.

A l'abril l'Ajuntament de Girona es reservava 1 MEUR per a l'execució del pavelló, quantitat provinent dels romanents de tresoreria, i rebia una subvenció de 476.400 euros del Consell Català de l'Esport.

L'Associació de Veïns Devesa-Güell, en contra

Al setembre l'Associació de Veïns Devesa-Güell va manifestar la seva oposició a la ubicació del pavelló dins del parc urbà, en un sòl no urbanitzable, perquè consideraven que l'excés d'equipaments i usos afectava l'entorn natural. L'associació apostava per millorar la neteja del parc urbà i reclamava abans un pla d'usos de la Devesa. L'entitat veïnal reclamava un espai al barri



Emplaçament previst del pavelló Foto: Moisès Jordi





Una vista del parc de la Devesa Foto: Moisès Jordi

d'uns 600 m² per a ubicar-hi una ludoteca, una llar d'infants, una biblioteca, un centre cívic i una sala de reunions i tallers, entre altres, seguint el model d'altres centres cívics oberts a la ciutat. Els veïns també asseguraven que, tenint en compte l'escassetat de pàrquing, un pavelló havia de provocar més problemes de trànsit a la zona.

L'Associació de Veïns de la Devesa-Güell cridava als gironins perquè s'adherissin a la campanya amb la finalitat d'evitar que el pavelló d'esports s'emplacés dins el parc. L'associació estava a favor d'un nou pavelló a la ciutat, tot i que no ho considerava una prioritat. Proposaven dues alternatives per a la construcció: l'àrea esportiva de Fontajau, al costat del pavelló Girona-Fontajau, o el Palau Firal. L'Associació de Veïns considerava que el barri suportava molts equipaments de ciutat com l'escola d'hostaleria, l'auditori o la futura Audiència, però que no gaudia de serveis de proximitat.

A començament de desembre l'equip de govern de l'Ajuntament de Girona, format

pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), incloïa el pavelló municipal de la Devesa en el pla de mandat 2007-2011. Tot i això, un dels socis de govern, ICV s'hi oposava perquè no en considerava adient la ubicació. Per altra banda, un grup de veïns del barri es manifestava a la zona de la Devesa contra el projecte de l'Ajuntament. Per altra banda, el manifest de l'Associació de Veïns Devesa-Güell contra la construcció del pavelló va reunir en pocs dies més d'un centenar d'adhesions.

Visions oposades del projecte

L'alcaldeessa de Girona, Anna Pagans, va demanar confiança als veïns, va explicar-los que el pavelló havia de ser un equipament per al barri i va posicionar-se a favor del pla d'usos però després de la construcció del pavelló. El PSC i ERC, favorables al pavelló, mantenien que no es projectava un pavelló a l'estil del de Fontajau i que s'havia de tenir una especial cura amb els accessos al recinte. El regidor d'esports de

l'Ajuntament de Girona, Josep Maria Jofre, argumentava la necessitat d'encabir-hi aquest nou equipament, ateses les necessitats del barri i de la ciutat i responent a les recomanacions del pla director d'instal·lacions i equipaments esportius de Catalunya (PIEC) i del mapa d'instal·lacions esportives municipals (MIEM). Per al PSC, el pavelló no alterava la protecció del parc com a espai verd, n'assegurava el futur i consideraven que el projecte havia de revitalitzar els usos del parc tot l'any. Per altra banda, la secretària general de l'Esport de la Generalitat, Anna Pruna, va assegurar la construcció del pavelló.

Els grups municipals de Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP) s'oposaven al pavelló. El PP demanava consensuar un projecte de ciutat, defensava el manteniment de la pràctica esportiva i la funció de pulmó verd del parc, a més de convertir-lo en punt de trobada. CiU veia necessari plantejar el pla d'usos del parc amb participació ciutadana i abans de tirar endavant el pavelló. La Candidatura d'Unitat Popular (CUP), que no tenia representació a l'Ajuntament, es mostrava contrària a la ubicació i a densificar més el parc i proposava eixamplar-lo fins a les ribes del Ter. Els grups municipals coincidien unànimement en la necessitat de redactar el pla d'usos de la Devesa.

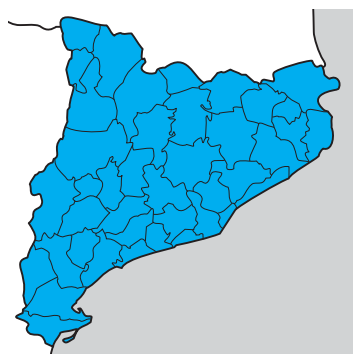
Tot i les reticències dels opositors el regidor d'esports, Josep Maria Jofre, anunciava que a començament del 2008 havien d'iniciar-se els treballs per a aixecar el nou equipament. En el pla d'inversions de l'Ajuntament de Girona per a l'any 2008 es va pressupostar 1,3 MEUR per al pavelló de la Devesa.

XCN

Més informació

www.ajuntament.gi

PER UNA NOVA CULTURA DEL TERRITORI? MOBILITZACIONS I CONFLICTES TERRITORIALS 117



El mes d'abril es publica el llibre *Per una nova cultura del territori– Mobilitzacions i conflictes territorials*, elaborat per membres de l'equip de moviments socials de l'Institut de Govern i Polítiques Públiques de la Universitat Autònoma de Barcelona. El volum aprofundeix en l'anàlisi de les quatre mobilitzacions que han sorgit al voltant del Pla hidrològic nacional, el Pla 22@bcn, la planificació territorial i urbanística a l'Empordà i l'eix viari Vic-Olot pel túnel de Bracons. Els autors fan una contribució en la conceptualització de les noves mobilitzacions en defensa del territori i plantegen debats i preguntes al voltant de la "nova cultura del territori".

El mes d'abril es va presentar el llibre *Per una nova cultura del territori? Mobilitzacions i conflictes territorials* elaborat per Eva Alfama, Àlex Casademunt, Gerard Coll, Helena Cruz i Marc Martí i publicat per l'Editorial Icària, amb el suport de la Fundació Jaume Bofill i la Fundació Nous Horitzons.

La presentació del llibre es va dur a terme a l'Escola de Polítiques Socials i Urbanes de l'Institut de Govern i Polítiques Públiques de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB), amb la participació de Dolors Camats i Jordi Sánchez, representants de la Fundació Nous Horitzons i la Fundació Jaume Bofill, Joaquim Sempere, professor de Sociologia del Medi Ambient de la Universitat de Barcelona (UB), i Maties Serracant, membre de l'ADENC. L'acte de presentació del nou llibre va inaugurar també l'inici d'un seminari de discussió al voltant de les principals qüestions sobre les quals reflexiona aquesta publicació, que es va celebrar el divendres 20 d'abril al Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (CCCB).

L'objectiu principal de l'estudi era descriure les característiques i analitzar les especificitats de les mobilitzacions en defensa del territori, per poder conceptualitzar-les més detalladament i alhora analitzar-ne els impactes en les respectives polítiques territorials.

Amb aquesta finalitat, l'estudi partia de l'anàlisi en profunditat de quatre estudis de cas: les mobilitzacions en contra el PLA HIDROLÒGIC NACIONAL [2005:174] impulsades per la Plataforma en Defensa de l'Ebre, les mobilitzacions entorn del PLA URBANÍSTIC 22@BCN DEL BARRI DEL POBLENOU DE BARCELONA [193], la plataforma Salvem l'Empordà i les mobilitzacions al voltant

de les polítiques territorials en aquesta comarca (PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ [2006:120]), i, finalment, les mobilitzacions en contra de l'eix viari entre les ciutats de Vic i Olot pel TÚNEL DE BRACONS [27], promogudes per la plataforma Salvem les Valls.

L'estudi se centrava en l'anàlisi de l'estructura organitzativa, el context polític, les estratègies d'acció, els discursos i les propostes elaborades pels agents mobilitzadors, i posava èmfasi en la idea de copsar la seva capacitat per a generar complexitats amb altres sectors i col·lectius. D'altra banda, el llibre també es pregunta sobre la incidència política que han tingut aquestes mobilitzacions. Així, es descriuen els canvis que s'han donat en els projectes en disputa, abordant com s'han gestionat els respectius conflictes i veient quins aspectes s'han modificat en la formulació i elaboració d'aquestes polítiques, tant pel que fa als continguts de la política, com a les idees que les guien, les relacions de poder, les interaccions i les regles del joc establertes entre els actors que hi participen.

L'estudi mostrava com aquestes mobilitzacions combinen la reedició de discursos ecologistes i veïnals més o menys clàssics amb la formulació de nous discursos socioambientals més transversals. En l'àmbit organitzatiu, posava en relleu l'evolució cap a espais de coordinació més extensos, configurant xarxes que inclouen tant sectors tècnics i polítics com intel·lectuals, que molt sovint permeten crear un discurs amb plantejaments més integrals i proactius. En els casos estudiats, per exemple, els agents mobilitzadors aconseguien plantejar debats al voltant de conceptes com el progrés, l'interès general, l'especulació immobiliària, l'ur-

banisme, la preservació del patrimoni, la sostenibilitat, la globalització, el desenvolupament econòmic, etcètera. Els autors mostren com el caràcter local d'aquests conflictes es transcendeix ràpidament i posen com exemple el cas de les grans manifestacions antitransvasistes, que generen controvèrsies que mobilitzen massivament la població; o el cas del dissens del govern tripartit sobre l'eix Vic-Olot per Bracons, que crea tensions polítiques a diferent escala.

Els autors destaquen la capacitat de les mobilitzacions analitzades per a generar alternatives més enllà de la protesta, així com l'existència de denominadors comuns en les propostes en relació amb una gestió alternativa del territori que s'elaboren en el marc d'aquests conflictes. En aquest sentit, al final del llibre es reflexiona entorn de les etiquetes que han estat atorgades a aquests tipus de mobilitzacions i es fan algunes aportacions en relació amb el debat al voltant de la cultura del no i la nova cultura del territori. En aquest sentit, els autors entenen que l'acció conjunta de les mobilitzacions en defensa del territori pot haver contribuït a configurar una "nova cultura del territori", entesa amb un caràcter més sostenible en termes ambientals, culturals i socials.

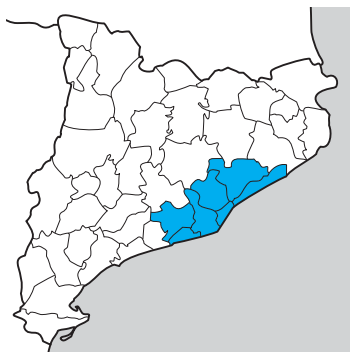
HCG



Més informació

ALFAMA, E.; CASADEMUNT, À.; COLL, G.; CRUZ, H.; MARTÍ, M. (2007) *Per una nova cultura del territori– Mobilitzacions i conflictes territorials*. Barcelona: Icària Editorial.

118 PLA D'ACTUACIÓ PER A MILLORAR LA QUALITAT DE L'AIRE A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA



A mitjan juliol el Govern català aprova un pla d'actuació per a millorar la qualitat de l'aire a l'àrea metropolitana de Barcelona. Aquest pla inclou 73 mesures per a reduir les emissions de diòxid de nitrogen i partícules en suspensió de 40 municipis de la Regió en els quals s'havien detectat valors que superaven els límits permessos d'aquests contaminants al llarg dels anys precedents. El pla incideix especialment en el sector del transport terrestre, principal font de les emissions, i proposa que en 16 municipis es limiti a 80 km/h la velocitat de la circulació de vehicles, una mesura que desperta una forta polèmica, ja que alguns sectors dubten de la seva efectivitat.



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 obligava a restablir la qualitat de l'aire en aquelles zones on se superessin els valors de referència legislatius, establerts en el marc de la Unió Europea (UE), amb la finalitat de preservar la salut de les persones i el medi. En el cas del diòxid de nitrogen (NO_2) i de les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM_{10}), la directiva estableix que de cara a l'any 2010 la seva concentració no podria superar els 40 micrograms per metre cúbic.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). Concretament, de les 35 estacions de control atmosfèric d'aquesta àrea, 28 van superar els nivells d'emissió de partícules en suspensió i 7 van superar la mitjana anual de diòxid de nitrogen. Per aquest motiu, el DMAH va instar el Govern a prendre mesures per a recuperar la qualitat de l'aire.

A Catalunya, la contaminació atmosfèrica es regula per mitjà del Decret 322/1987 de protecció de l'ambient atmosfèric, d'acord amb el qual cal declarar zona de protecció especial les àrees on se superin els valors límit admissibles i aprovar, per a aquestes, un pla d'actuació que contingui les accions concretes necessàries per a restablir la qualitat de l'aire a la zona.

Zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric

Amb l'aprovació el maig de 2006 del Decret 226/2006 es van declarar com a zones de protecció especial (ZPE) de l'ambient atmosfèric els municipis on s'havien registrat els problemes de contaminació. El Decret va declarar dues ZPE en funció de si la contaminació era deguda a NO_2 o a PM_{10} . La primera ZPE incloïa 16 municipis del Barcelonès i el Baix Llobregat, mentre que la segona n'incloïa 40, entre els quals hi havia els 16 de la primera zona i 24 més de repar-

tits entre el Baix Llobregat, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental.

Com a resultat del Decret, es va crear una comissió interdepartamental integrada pels departaments de Medi Ambient i Habitatge, Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Salut, Innovació, Universitats i Empresa, i Interior i Relacions Institucionals i Participació, a més de l'Institut Català de l'Energia i l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), que tenia l'objectiu d'elaborar un pla d'actuació per al període 2007-2009 que servís per a restaurar la qualitat de l'aire a la RMB. Aquest pla es va enllestir a començament d'estiu de 2007 i el Govern de la Generalitat el va aprovar a través del Decret 152/2007, de 10 de juliol.

L'àmbit d'aplicació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire aprovat al juliol eren els 40 municipis declarats com a ZPE, que es repartien, a l'efecte del pla, de la manera següent: Zona 1 (integrada per 16 municipis) i Zona 2 (integrada per 24 municipis).

Àmbit d'aplicació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire

El pla proposava 73 mesures encaminades a reduir els contaminants emesos pel transport, la indústria i el sector domèstic. Un dels àmbits d'actuació en el qual incidia especialment era el sector del transport terrestre, que era responsable de pràcticament la meitat de les emissions dels dos contaminants esmentats. En aquest àmbit, es proposaven mesures per a reduir un 30% les emissions a través de la contenció de la velocitat dels vehicles i la regulació de la mobilitat urbana.

Pel que fa a la velocitat, es limitava a 80 km/h als 16 municipis de la Zona 1 i es recomanava una circulació màxima de 90 km/h als municipis de la Zona 2, una velocitat que es podria sobrepassar en funció de la senyalització i de la densitat del trànsit, fins al 31 de desembre del 2008. A partir d'aquesta data, la Zona 2 hauria de disposar d'un sistema de senyalització intel·ligent

que permetria regular la velocitat tenint en compte tres factors: la congestió, la contaminació i els fenòmens atmosfèrics.

En relació amb la regulació de la mobilitat, el pla proposava promoure la reducció de les emissions per mitjà dels plans de mobilitat urbana, fent una especial incidència en el de la RMB, en el marc del qual es preveia reduir el trànsit un 20% a les vies de més intensitat mitjana diària (IMD) de la ciutat de Barcelona (la Gran Via, l'avinguda Diagonal i l'avinguda Meridiana). D'altra banda, s'establí que les empreses de més de 500 treballadors haurien de disposar de projectes de mobilitat i que els vehicles destinats a la prestació de serveis públics (autobusos, camions d'escombraries, de neteja, de bombers) haurien de substituir de manera gradual aquests vehicles per uns altres que funcionessin amb gas natural o amb altres combustibles alternatius.

El pla també incidia en el transport marítim i aeri. Així, al PORT DE BARCELONA [153] es proposaven actuacions per a millorar les instal·lacions de càrrega i descàrrega existents i ambientitzar el sistema de transports de mercaderies, amb les quals es preveia reduir un 20% l' NO_2 i un 10% les PM_{10} . Per a L'AEROPORT DE BARCELONA [5], el pla estableix la necessitat de redactar i implantar un pla de reducció d'emissions dels dos contaminants, així com procurar la millora de l'operativa a terra per tal d'estalviar el consum de combustibles. Es preveia que amb aquestes actuacions s'aconseguiria un descens aproximat del 20% de les emissions d' NO_2 .

Pel que fa al sector industrial, es definien mesures específiques per a les activitats extractives, les plantes de preparació de formigó, les de fabricació d'aglomerat asfàltic i les instal·lacions energètiques, amb l'objectiu de reduir en un 30% les emissions dels dos contaminants.

Finalment, per al sector domèstic, es proposava l'elaboració d'un pla de renovació de calderes i escalfadors domèstics a Cata-



lunya i la renovació d'electrodomèstics, així com altres mesures per a la prevenció i la sensibilització de la població.

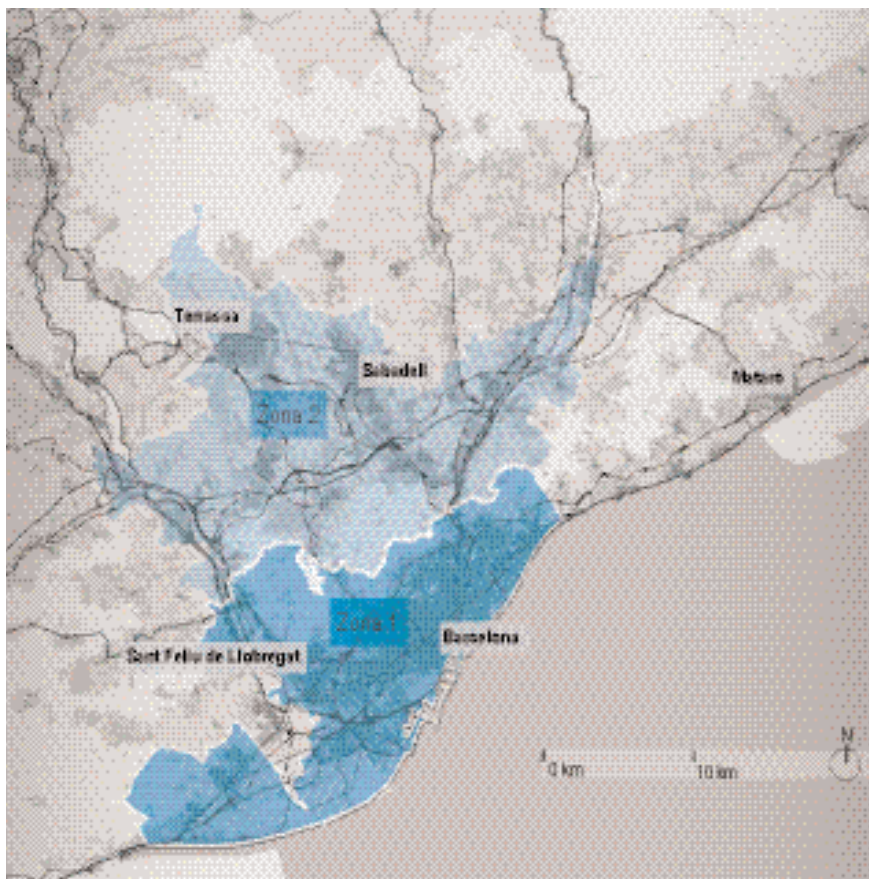
Cada mesura del pla incloïa una descripció, una relació dels mitjans que calia emprar per a implantar-la, una llista de les entitats i els òrgans encarregats d'executar-la i els seus indicadors de seguiment. El pressupost assignat era de prop de 280 MEUR per a actuacions noves derivades del Pla d'actuació i de 1.140 MEUR per a accions ja previstes en altres plans que contribuïen als mateixos objectius.²

El límit dels 80 km/h, la mesura més polèmica

A final de 2006 es va saber que el pla preveia la limitació de la velocitat màxima de circulació a les vies principals de l'àrea metropolitana a 80 km/h, una mesura, que inicialment, afectava els 40 municipis i que va suscitar nombroses crítiques d'agents i institucions que opinaven que la reducció de la velocitat no comportaria necessàriament la de les emissions.

En aquest context, el Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) va encarregar al Club d'Automobilistes Alemanys (ADAC) un estudi, els resultats del qual no només confirmaven aquesta tesi, sinó que assenyalaven que fins i tot la limitació de la velocitat podria comportar un increment de les emissions. Segons el RACC, les estimacions fetes pel DMAH eren incorrectes perquè, des del punt de vista de la contaminació atmosfèrica, el factor determinant no era la velocitat sinó la congestió i addueïen que els càlculs del DMAH no tenien en compte que prop del 40% dels 800.000 vehicles que circulen diàriament per les vies ràpides de la RMB ho feien en condicions de congestió, per la qual cosa la mesura no els afectaria.

En relació amb aquesta qüestió es va pronunciar també el Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya (COAMB), que tot i mostrar-se favorable als límits de velocitat dinàmics en funció de la contaminació i la congestió, era del parer que, a llarg termini, calia optar per altres solucions més efectives, com la promoció del transport públic col·lectiu, la promoció dels carrils per a vehicles d'alta ocupació (VAO),³ la renovació de la flota de vehicles, la inversió en la millora tecnològica dels motors i l'ús de combustibles alternatius.



El Govern, per la seva banda, sostenia que reduir la velocitat a 80 i 90 km/h disminuiria les emissions d'NO₂ i PM10 un 30% i valorava positivament la mesura perquè considerava que permetria, al mateix temps, millorar la salut dels ciutadans, reduir l'accidentalitat i afavorir la fluïdesa del trànsit. A més, considerava que la mesura no implicaria un increment destacable de la durada dels desplaçaments.

Poc abans de l'aprovació del pla, la directora de Qualitat Ambiental del DMAH, Maria Comelles, va anunciar que el Govern havia decidit finalment aplicar la limitació de velocitat només als 16 municipis de la Zona 1 i aplicar als de la Zona 2 la regulació variable de la velocitat. Tot i això, Comelles va explicar que si les mesures previstes no permetien reduir els nivells de contaminació s'estudiaria la possibilitat d'instal·lar peatges, els quals s'aplicarien tenint en compte criteris ambientals i es pagarien en funció del nombre de passatgers en un vehicle, el tipus de combustible, o fins i tot les hores de pas.

Limitació de la velocitat el 2008 i senyalització variable el 2009

Els problemes viaris derivats de les incidències a la xarxa de RODALIES [66] de RENFE i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) van suposar l'ajornament de l'entrada en vigor de la limitació de la velocitat, prevista per a l'1 de novembre, fins a l'1 de gener de 2008, ja que moltes de les carreteres on s'havia d'aplicar la mesura passen per la comarca del Baix Llobregat, on es concentraven els problemes ferroviaris. Pel que fa a la senyalització variable, el Govern preveia aplicar-la a partir del 2009 amb el benentès que la velocitat màxima a la primera corona no excediria dels 80 km/h.

MSM-X3EA

Més informació

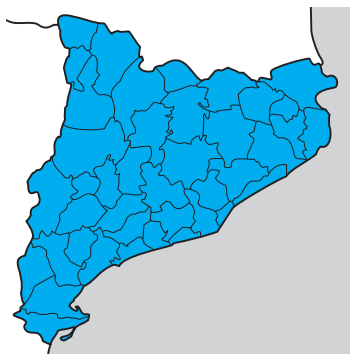
mediambient.gencat.net/cat/el_medi/atmosfera/
mediambient.gencat.net/cat/el_medi/atmosfera/pla_millora_qualitat_aire

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 Atès que la necessitat de reducció d'emissions afectava àmbits molt diversos, el pla tenia una marcada vocació transversal, de manera que moltes de les accions recollides ja es definien o fomentaven en altres plans, com el Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona, els plans de mobilitat urbana de caràcter local, el Pla de l'ENERGIA DE CATALUNYA 2006-2015 [2005:120] i el DECRET D'ECONOMIA I NOU CODI TÈCNIC DE L'EDIFICACIÓ [2006:49].

3 Vehicles que pel fet de portar el nombre de persones que estableix la normativa es poden beneficiar de certs avantatges, com ara circular per carrils reservats, no pagar peatges o obtenir-ne descomptes.

119 PLA D'AEROPORTS, AERÒDROMS I HELIPORTS DE CATALUNYA



Tres anys després de desestimar el Pla d'aeroports elaborat per l'anterior govern de Convergència i Unió (CiU), el Govern de la Generalitat presenta el nou Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports (PAAH) de Catalunya, que proposa un model basat en set aeroports comercials i catorze aeròdroms d'aviació general i esportiva. Per a assolir aquest model, el PAAH preveu la nova construcció de quatre aeroports i set aeròdroms. La Generalitat també crea la societat pública Aeroports Públics de Catalunya, amb unes funcions similars a les que té AENA a l'Estat espanyol, i comença a tramitar una nova llei d'aeroports. El PAAH segueix en procés d'informació pública a final d'any.

Antecedents | 2006:115



El Govern de la Generalitat de Catalunya (amb Convergència i Unió (CiU) a l'executiu) va promulgar l'any 2000 la Llei 19/2000, d'aeroports de Catalunya, per a regular i potenciar l'aviació comercial, privada i esportiva en l'àmbit català. Aquesta llei creava la figura del Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya, un pla territorial sectorial que es va aprovar l'agost del 2003. Aquest pla preveia duplicar el nombre d'aeroports i aeròdroms de Catalunya (fins a 23 instal·lacions), amb la construcció de dotze infraestructures noves. El pla també projectava construir un aeroport al Bages, reobrir l'aeroport de la Seu d'Urgell [7] i reconvertir l'aeròdrom d'Alfés en aeroport regional de Lleida.

Un nou pla d'aeroports

Poc després d'entrar en el govern l'any 2003, el tripartit format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV)-Esquerra Unida i Alternativa (EUiA) va decidir aturar el pla de CiU. Segons el Govern, aquell pla només preveia una petita part de les infraestructures aeroportuàries que passarien a ser competència de la Generalitat un cop desplegat l'ESTATUT D'AUTONOMIA DE CATALUNYA [2006:59], aprovat l'any 2006. És per això que el Govern de la Generalitat va decidir anar més enllà de la revisió del pla de CiU, i desenvolupar-ne un de nou.

El nou pla va estar en procés d'elaboració durant els anys 2006 i 2007. Finalment, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va sotmetre a informació pública el Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports (PAAH) de Catalunya (2007-2012) el dia 11 de desembre de 2007.

El PAAH preveia un sistema basat en set aeroports: BARCELONA [5], GIRONA-COSTA BRAVA [6] i REUS [9] (ja operatius, i que concentrarien els vols internacionals), el de LLEIDA-ALGUAIRE [8], el de la Seu d'Urgell, el de les Terres de l'Ebre i un aero-

port corporatiu, la ubicació del qual encara no s'havia decidit.

L'aeroport de Lleida-Alguaires seria el primer ha ésser promogut i construït íntegrament per la Generalitat. A final del 2008 hauria d'estar a punt, amb una previsió d'un trànsit anual d'entre 400.000 i 500.000 passatgers. D'altra banda, el PAAH recuperava l'aeroport de la Seu d'Urgell, tancat des del 1984 i rebatejat amb el nom de Pirineus-Andorra, com a nou aeroport comercial amb una clara vocació internacional. El Govern de la Generalitat va adquirir el 85% dels terrenys de l'aeroport, situats al municipi de Montferrer, i segons el PAAH l'aeroport entraria en funcionament l'any 2010. L'aeroport aniria dirigit especialment al turisme de muntanya, per donar servei a l'Alt Urgell, la Cerdanya i Andorra. De fet, el Govern andorrà havia manifestat, els darrers anys, el seu interès per la infraestructura.

Per a les Terres de l'Ebre, el PAAH projectava una nova instal·lació entre Tortosa i Amposta. Aquest aeroport no era una prioritat del Govern català, i el PAAH li reservava un paper secundari com a equipament amb vols xàrter i serveis d'aerotaxi interns de Catalunya i de suport als serveis públics sanitaris i de bombers de l'Ebre. Era previst desenvolupar un pla de negoci per a determinar si era viable fer-hi vols internacionals de caràcter turístic, tenint en compte que l'aeroport hauria de competir amb els de Castelló i Reus.

El PAAH també proposava actuacions per a reforçar la xarxa d'heliports i potenciar-los a fi de facilitar la implantació d'empreses que utilitzen l'helicòpter per als seus desplaçaments, i també proposava actuacions per a dinamitzar la indústria aeronàutica a Catalunya i per a potenciar la formació, la recerca i la innovació en aquest sector. Finalment, el PAAH preveia l'aprovació d'una nova Llei d'aeroports i heliports, que va estar en tramitació en paral·lel a l'elaboració del pla.

1.582 milions per als aeroports catalans

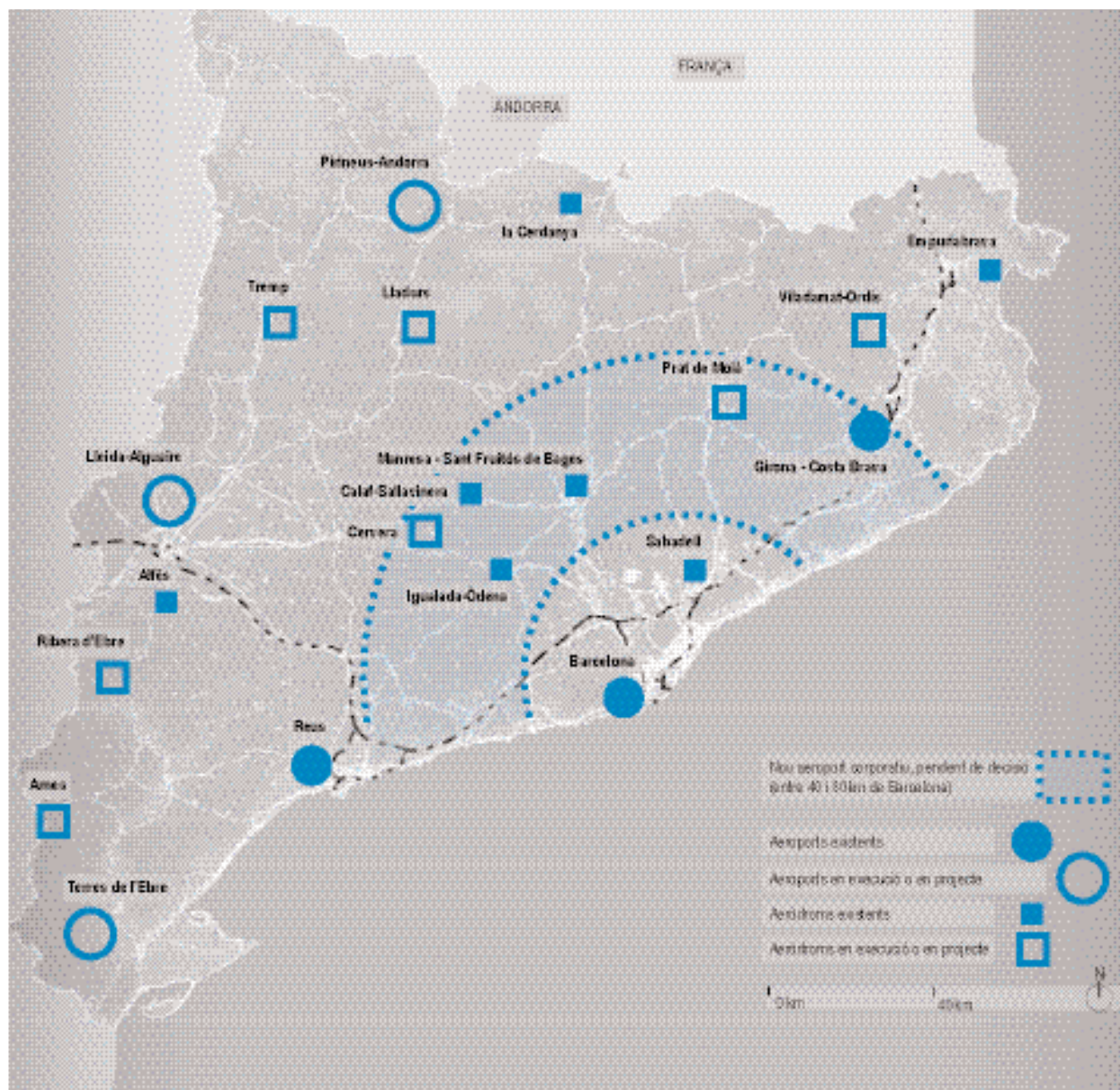
La inversió pública prevista per a tota la xarxa d'aeroports i aeròdroms, tant els de titularitat de la Generalitat com els que llavors eren titularitat d'AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, organisme que gestiona els aeroports a l'Estat), era de 1.582 MEUR fins al 2012. La inversió per als aeroports de Barcelona, Girona, Reus i Sabadell correspondria a AENA (uns 1.188 MEUR), mentre que la resta correspondria a la Generalitat (uns 394 MEUR). Per als aeròdroms més petits, s'estudiaria la creació d'un fons d'ajut a la inversió amb què donar suport als promotors públics i privats. Als nous aeròdroms, s'hi preveia una inversió conjunta superior als 23 MEUR, mentre que als existents, s'hi destinarien més de 39 MEUR (vegeu la taula de sota per a detalls sobre les inversions).

En busca d'emplaçament per al nou aeroport corporatiu

El PAAH preveia un nou aeroport corporatiu per a jets privats, aerotaxis, missatgeria i aviació esportiva, que actuaria com a aeroport complementari del Prat. Segons el director general de Ports, Aeroports i Costes, Oriol Balaguer, l'ampliació de les instal·lacions del Prat implicaria que l'aeroport perdés competitivitat en aquest sector, ja que les turbulències que generen els aparells grans impedien la sortida de les aeronaus més petites.

Durant els anys 2005 i 2006, es va discutir la possibilitat que l'aeroport corporatiu s'instal·lés al municipi de FONOLLOSA [2005:9], al Bages, una proposta que ja s'havia estudiat fins i tot durant l'etapa de CiU al Govern de la Generalitat. Aquesta opció va ser rebutjada per diversos ajuntaments del Bages, començant pel mateix consistori de Fonollosa. Per això, a principi de desembre del 2007 el Govern va obrir un concurs per a designar la localització de l'aeroport que Fonollosa rebutjava. S'hi podrien presentar tots els municipis situats a





un mínim de 40 km i un màxim de 80 km de Barcelona, que estiguessin ben comunicats amb la capital. Amb aquest concurs, la Generalitat volia evitar la polèmica territorial suscitada a Fonollosa. L'objectiu era resoldre aquest procés l'any 2008 perquè la construcció es pogués iniciar el 2009. Amb tot, les comarques centrals, sobretot el Bages, Anoia i Osona, continuaven essent les més ben posicionades per a acollir el nou aeroport.

Sabadell lidera la categoria dels aeròdroms

El PAAH també donava un fort impuls a la creació i consolidació d'una xarxa d'aeròdroms¹ a Catalunya. L'AEROPORT DE SABADELL [2006:5] perdria l'estatus d'aeroport d'interès general amb el PAAH, i es convertiria en un aeròdrom un cop fos transferit a

la Generalitat. Sabadell lideraria una xarxa de catorze aeròdroms, dels quals set de nova creació: Lladurs, Cervera, Tremp (a les comarques de Lleida), Arnes, Ribera d'Ebre (Tarragona), Prat de Moia (Barcelona) i Viladomat/Ordís (Girona).

A banda dels nous aeròdroms, el PAAH preveia la millora d'alguns dels ja existents, com el d'Igualada-Òdena i CALAF-SALLADRENCA [4]. L'AERÒDROM D'ALFÉS [2003:6], que havia de transformar-se, segons el pla del govern de CiU, en l'aeroport regional de Lleida, es mantindria en servei, amb intervencions de millora a la pista de vol i a les instal·lacions de l'aeròdrom. Una de les principals raons que van justificar que es descartés Alfés com a aeroport comercial era la protecció del paratge de la timoneda

d'Alfés, hàbitat de l'aloia de Dupont (*Chersophilus duponti*). No obstant això, durant tot l'any no es va veure mai aquest ocell.

Aeroports Públics de Catalunya, l'AENA catalana

L'any 2007, els aeroports del Prat, Girona, Reus i Sabadell encara eren propietat d'AENA. Pel desenvolupament estatutari, es preveia que un consorci gestionés l'aeroport del Prat (que mantindria la categoria d'aeroport d'interès general) i que l'Estat transferís les competències dels altres tres aeroports a la Generalitat.

El mes de setembre la Generalitat va anunciar la creació d'Aeroports Públics de Catalunya SL. Aquesta societat, que dependria de la Generalitat, es preveia com una eina

Taula 1. Principals inversions previstes pel Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya

Tipus d'aeroport	Nom	Pressupost (MEUR)	Inversor
Aeroports comercials existents	Barcelona	917,5	AENA
	Girona	85	AENA
	Reus	160	AENA
	SUBTOTAL	1.162,5	
Aeroports comercials nous	Lleida-Alguaire	96	GENCAT
	Pirineus-Andorra (la Seu d'Urgell)	112,87	GENCAT
	Terres de l'Ebre	27,23	GENCAT
	Nou aeroport corporatiu	95,75	GENCAT
	SUBTOTAL	331,85	
Aeròdroms d'aviació general i esportiva existents	Sabadell	25,74	AENA
	Igualada-Òdena	34,14	GENCAT
	Cerdanya	-	
	Empuriabrava	-	
	Calaf-Sallavina	4,97	GENCAT
	Sant Fruitós de Bages	-	
	Alfés	0,24	GENCAT
	SUBTOTAL	65,09	
Aeròdroms nous d'aviació general i esportiva, i auxiliars	Lladurs	3,07	GENCAT
	Cervera	3,26	GENCAT
	Tremp	4,21	GENCAT
	Arnes	3,54	GENCAT
	Ribera d'Ebre	3,92	GENCAT
	Prat de Moia	2,56	GENCAT
	Viladamat/Ordis	2,56	GENCAT
	SUBTOTAL	23,12	
	TOTAL	1.582,96	

per a facilitar el desplegament del PAAH, i tindria unes atribucions semblants a les que té actualment AENA a l'Estat espanyol. L'entitat s'hauria de constituir a principi del 2008, i se'n reservaria la majoria representativa –el 51%– als consells d'administració dels aeroports de Girona, Reus, Lleida, la Seu d'Urgell, les Terres de l'Ebre i Sabadell, encara que també intervindria en

el futur consorci per a gestionar l'aeroport del Prat.

Segons el model de gestió impulsat pel PAAH, cada aeroport tindria un model de gestió propi. En la majoria dels casos es preveia un model públic o mixt, públic i privat, però també es preveia l'opció íntegrament privada. Aquest model seria coherent amb la

demanda efectuada des de diversos grups de pressió i partits polítics per a una gestió individualitzada dels aeroports a Catalunya.

Durant tot l'any es van mantenir les negociacions per a efectuar les transferències de l'Estat a la Generalitat, i el mes de desembre, en la presentació del PAAH, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va explicar que el Govern es donava tota la legislatura catalana –tres anys– de marge per a l'acord de traspàs.

Crítiques de CiU

Josep Rull, diputat de CiU al Parlament de Catalunya, va denunciar que el PAAH presentat el 2007 era pràcticament igual que el que havia estat aprovat l'any 2003 pel govern de CiU, ja que ambdós plans coincidien en un 80% amb el calendari i el pressupost. Rull va criticar el tripartit per “congelar” durant quatre anys un pla pactat i negociat amb el sector. Afirmava que “el document no feia cap proposta sobre la composició del consorci de l'aeroport del Prat ni deia quan tindria lloc el traspàs dels aeroports de Girona, Reus i Sabadell, amb la qual cosa, es constata el fracàs de les negociacions amb el Govern espanyol”. Rull només va reconèixer que s'havia avançat en l'aeroport de Lleida, però va criticar que encara no s'hagués trobat i definit un emplaçament per a l'aeroport corporatiu.

L'any es tancava amb el PAAH en procés d'informació pública, i amb la previsió que l'aprovació inicial tindria lloc abans de l'estiu del 2008.

XSR-X3EA

Més informació

www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/aero-trans/related/legislacio.jsp

PLA DE DINAMITZACIÓ TURÍSTICA DE LES TERRES DE L'EBRE 120



El Pla de dinamització turística de les Terres de l'Ebre, elaborat l'any 2004, preveu la promoció de diferents tipus de productes turístics: la via verda, el camí de sirga, les rutes històriques i les rutes de turisme actiu pels parcs naturals del delta de l'Ebre i dels Ports. El període d'execució previst és de quatre anys i la inversió total de 4,2 MEUR. Per tal de gestionar el Pla, es crea un consorci i una comissió de seguiment. Durant el període 2005-2007 s'executen diverses actuacions derivades del pla, entre les quals destaquen l'habilitació de nous punts d'informació turística i allotjament i l'elaboració d'un pla estratègic i d'un pla de senyalització.

Entre març i juliol de 2004, tècnics de la Direcció General de Turisme de la Generalitat i dels quatre consells comarcals de les Terres de l'Ebre (Terra Alta, Ribera d'Ebre, Baix Ebre i Montsià) van elaborar el Pla de dinamització turística de les Terres de l'Ebre (PDTTE). Aquest document preveia la promoció de diferents productes turístics: la via verda, corresponent a l'antiga línia ferroviària de la vall de Zafan; el camí de sirga, un antic traçat paral·lel a l'Ebre que utilitzaven els sirgadors per a remuntar el riu; diverses rutes històriques relacionades amb les traces de les diferents èpoques i testimonis de la zona (ibers, templers i batalla de l'Ebre), i rutes de turisme actiu en els àmbits dels parcs naturals dels Ports i el DELTA DE L'EBRE [2004:126].

El Pla, que tenia un període d'execució de quatre anys, comportaria una inversió de 4,2 MEUR i seria finançat a parts iguals per l'Administració de l'Estat, la Generalitat i els consells comarcals, els quals a final de 2004 van constituir el Consorci per a l'Execució del PDTTE (CEPDTTE). Paral·lelament, es va constituir una comissió de seguiment del PDTTE, integrada per representants del Ministeri d'Indústria, Comerç i Turisme (MICT), la Secretaria de Comerç i Turisme del Departament d'Innovació, Universitats i

Empresa, el CEPDTTE i l'Associació d'Empresaris de les Comarques de l'Ebre (AECE).

Actuacions de la primera anualitat

El Pla de dinamització va encetar la seva primera anualitat a mitjan setembre de 2005. Les actuacions més destacades d'aquest període van ser l'elaboració d'un programa de senyalització dels municipis del territori i la redacció d'un pla estratègic de turisme de les Terres de l'Ebre. El Pla estratègic era una peça clau en la concreció del Pla de dinamització, ja que havia de servir per a definir el model turístic que calia desenvolupar, determinar-ne les principals línies estratègiques i actuacions a dur a terme fins al 2011, i escollir aquelles accions que es finançarien a càrrec de les següents anualitats del Pla de dinamització.

A mitjan abril de 2006 el CEPDTTE va adjudicar a l'empresa ABS d'Amposta la redacció del projecte executiu de senyalització turística exterior dels 52 municipis de les comarques de l'Ebre, per un import de 74.600 euros. Les operacions de millora derivades d'aquest estudi, valorades en 375.000 euros, van començar a partir de final d'any.

Durant la primera anualitat del Pla es van dur a terme també altres actuacions impor-

tants com la creació de la imatge corporativa i la creació del Centre d'Interpretació de la Batalla de l'Ebre. En total, les actuacions de l'anualitat van significar una inversió de 781.169 euros.

D'altra banda, complementàriament a les actuacions del PDTTE, durant el 2005 el Departament de Comerç, Turisme i Consum de la Generalitat va anunciar la inversió de 125.000 euros anuals per a la realització d'accions de promoció de la marca turística Terres de l'Ebre, gestionada per l'Institut per al Desenvolupament de les Comarques de l'Ebre (Idece). Així mateix, el Departament va signar un conveni amb els consells comarcals per a impulsar la campanya *Destapa't mostra qualitat*, dirigida a petites empreses turístiques i als ens locals amb la voluntat d'informar-los dels avantatges d'implementar la qualitat en el servei al client.

Un pla estratègic per a perfilar les possibilitats de la promoció turística

A final de març de 2006 el CEPDTTE va adjudicar la redacció del Pla estratègic de turisme de les Terres de l'Ebre a l'empresa Advanced Leisure Services (ALS) per 49.000 euros. El Pla es va completar a començament de juliol.

El document assenyalava com a principals debilitats del territori les mancances en infraestructures, la concentració i estacionalitat del turisme, l'escassa oferta de productes turístics estructurats i consolidats i l'escassa interiorització del fet turístic per part de la població local, així com una baixa dotació en telecomunicacions a determinades zones del territori. Unes debilitats a les quals, segons el gerent del Pla, Josep Moragrega, calia afegir les del sector privat, principalment la manca d'inversions, i la falta de cooperació i associacionisme. En aquest sentit, tant l'AECE com la Cambra de Comerç de Tortosa (CCT) van manifestar que per a invertir a la zona era necessari millorar-hi les infraestructures i van recordar que entre



El canal que salva l'Assut de Xerta permet la navegabilitat de l'Ebre. Foto: Àlex Tarroja





El centre d'interpretació de la Batalla de l'Ebre s'ha emplaçat a Corbera. Foto: Àlex Tarroja

les reivindicacions dels empresaris hi havia la construcció d'un port important a LA RÀPITA [157] i d'un aeroport.

Pel que fa als punts forts, el Pla estratègic va destacar la diversitat territorial, el clima, l'existència de la marca turística i la voluntat de les institucions per al desenvolupament de l'activitat turística.

El Pla estratègic incloïa també una proposta de pla d'acció que recomanava potenciar els recursos turístics marítims vinculats a les activitats nàutiques, crear nous allotjaments, invertir al Delta i al riu Ebre per a potenciar-hi la navegabilitat, i millorar les infraestructures i la senyalització turística. A més, l'estudi veia viable i convenient la construcció de camps de golf.

L'abril de 2007 es va constituir una comissió de seguiment del Pla estratègic de turisme de les Terres de l'Ebre.¹

Actuacions de la segona anualitat

La segona anualitat (setembre de 2006-setembre de 2007), amb un pressupost de 1.010.891 euros, va comportar, entre altres coses, la millora de la senyalització de la via verda, tant a la Terra Alta com al Baix Ebre, i la instal·lació a l'estació de Benifallet d'un punt d'informació turística i un nou allotjament. A la Terra Alta es va habilitar una zona d'acampada a la ribera del Matarranya, a la Poble de Massalua i es va crear un centre per

al foment de la cultura del vi i de l'oli. En el cas del Montsià, es va fer un centre d'interpretació dels ibers a la Casa O'Connor d'Alcanar i es va senyalitzar el centre d'interpretació de l'art rupestre d'Ulldecona. També es va dotar el Museu del Montsià d'una exposició permanent sobre l'Ebre. Pel que fa a la Ribera d'Ebre, l'aposta del Pla de dinamització va consistir en la redacció del projecte executiu d'un alberg, un punt d'informació i una aula de natura al Mas de la Pitoia, a la reserva natural de Sebes, i en la instal·lació d'un punt d'informació i la museïtzació del centre d'interpretació del poblat ibèric de Castellet de Banyoles.

La tercera anualitat

A final de 2007, el Pla de dinamització havia executat pràcticament una tercera part de les inversions previstes. A mitjan setembre la comissió de seguiment del Pla va aprovar les actuacions de la tercera anualitat (setembre de 2007-setembre de 2008), que implicaven una inversió d'1,2 MEUR.

Durant aquesta anualitat es preveïen els projectes de més envergadura pressupostària i visibilitat, com les obres dels centres d'interpretació del Renaixement, a Tortosa; el del Castellet de Banyoles, a Tivissa, o la posada en servei turístic de les estacions de Benifallet i Aldover, a la Via Verda. Tot i que el CEPDTTE va haver de prorrogar sis mesos més la segona anualitat per a finalitzar l'execució de les inversions que s'hi havien inclòs i la re-

dacció de projectes pendents, segons va explicar Josep Francesc Moragrega, la previsió a final d'any era poder acabar el gruix de les actuacions i inversions previstes entre el 2008 i el 2009.

Adicionalment, el CEPDTTE va decidir incorporar a la tercera anualitat un seguit de noves actuacions acordades per la comissió de seguiment durant el mes de setembre de 2007. Principalment, aquestes actuacions corresponien a l'equipament del centre d'interpretació de l'artesanía de la pauma al Mas de Barberans, la senyalització del camp d'aviació de la Sénia, l'arranjament, senyalització i dotació de serveis del sender de l'ermita de la Pietat, l'equipament d'un carril bici a Sant Jaume d'Enveja i la millora de l'accessibilitat de la Via Verda al tram de la Terra Alta. Es tractava d'actuacions que es durien a terme entre la tercera i la quarta anualitat i que representarien una inversió total de 415.000 €.

Una experiència pilot

A final d'octubre, el conseller d'Innovació, Universitat i Empresa, Josep Huguet (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), va anunciar que les Terres de l'Ebre tindrien una antena de l'Observatori de Turisme de Catalunya,² vinculada a la URV. Segons va explicar el conseller, una de les primeres accions d'aquesta antena seria una anàlisi de l'impacte del turisme al territori, així com l'elaboració d'un perfil dels visitants de les terres ebrenques.

D'altra banda, a final d'any el Departament d'Innovació, Universitat i Empresa va signar un conveni amb el CEPDTTE per convertir el pla de dinamització en una experiència pilot del pla estratègic de turisme de Catalunya. A través d'aquest conveni, la Generalitat es comprometia a aportar 111.000 euros al Pla en el període 2007-2010.

MSM-X3EA

Més informació

www.aeebre.org
www.aturebre.com
www.gencat.cat/diue/turisme/observatori_turisme/index.html
www.idece.es
www.obsebre.es
www.pladeturisme.org
www.terresdelebre.org

¹ Integraven aquesta comissió representants de les entitats següents: Patronat de Turisme de Tarragona, l'IDECE, la Universitat Rovira i Virgili (URV) i els serveis territorials d'Innovació, Universitats i Empresa, de Cultura, de Medi Ambient i Habitatge, d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural, d'Acció Territorial, de Treball, i dels consells comarcals. Per part del sector privat hi eren representats la CCT, l'Associació d'Empresaris d'Hostaleria de la província de Tarragona, l'Associació de Càmpings de la Costa Daurada i Terres de l'Ebre, i l'Associació de Turisme Rural Comarques de l'Ebre (Aturebre).

² Les antenes de l'Observatori de Turisme de Catalunya són delegacions d'aquesta entitat que tenen com a objectiu obtenir informació qualitativa i quantitativa dels diferents territoris i destinacions turístiques de Catalunya de manera coordinada des del mateix Observatori, però que respongui a la vegada a les particularitats i necessitats informatives específiques de cadascuna d'aquestes zones.



El febrer de 2007 el Govern català aprova definitivament el Pla de ports de Catalunya amb l'objectiu de satisfer la demanda de nous amarradors esportius però adaptant-se als elements de planejament en l'àmbit costaner aprovats els darrers anys. Es proposa la creació de 6.000 noves places tant per a l'ampliació de ports esportius com a partir de marines seques especialment a la demarcació de Tarragona (70%). Així mateix, el Pla inclou la creació d'un únic port al cap de Salou, fet que és contestat pels ecologistes. Per altra banda, també es pretén potenciar el sistema de ports comercials com a porta logística del sud d'Europa i el tràfic de creuers de luxe.

L'anterior Pla sectorial portuari de Catalunya datava de l'any 2001. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va decidir impulsar-ne un de nou per tal de "potenciar-ne l'activitat a partir de criteris de sostenibilitat i reequilibri territorial" i adaptar-se al mateix temps a nous instruments de protecció del litoral com la inclusió de paratges en el Pla d'espais d'interès natural (PEIN) i a instruments de protecció especial com la XARXA NATURA 2000 [2006:199] i el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER (PDUSC) [2005:128]. D'aquesta manera, el maig de 2006 se'n va fer l'aprovació inicial mentre que la definitiva va ser el 20 de febrer de 2007. Les principals línies del Pla passaven per l'ampliació dels ports ja existents –només es proposava la construcció d'una nova infraestructura portuària a SALOU [159]–, per assolir la xifra de 6.000 noves places en ports esportius i impulsar els ports de Barcelona i Tarragona com a "grans centres logístics de Catalunya". L'aprovació inicial del Pla havia tingut lloc el maig de 2006.

Els ports de Catalunya

En el conjunt dels 780 km de costa catalana hi ha 47 ports. D'aquests, dos corresponen a autoritats portuàries (BARCELONA [153] i TARRAGONA [158]) mentre que la resta són competència exclusiva de la Generalitat. D'aquests 45 ports tres són per a activitats comercials (SANT CARLES DE LA RÀPITA [157], VILANOVA I PALAMÓS [156]), dos d'industrial (ALCANAR I VALLCARCA) i 40 d'esportius amb 48.500 places de les quals 28.641 corresponen a amarradors. Segons el Departament, el creixement de noves matriculacions d'embarcacions se situa en 400 anuals. Per altra banda, en 17 instal·lacions portuàries també hi ha activitat pesquera.

Sis mil noves places

El Pla preveu habilitar fins a 6.000 noves places totals per tal de "cobrir de manera sostenible la demanda" de 500 noves matriculacions anuals fins al 2015. Per fer-ho

possible es va proposar combinar l'ampliació de ports existents (amarradors convencionals) amb la creació de marines seques i altres infraestructures, amb un impacte sobre el litoral molt menor. Tot plegat suposava una inversió de 500 MEUR, dels quals un 85% havien d'anar a càrrec de la inversió privada.

D'aquesta manera, l'any 2015 l'oferta de places arribaria a 54.500, de les quals 31.891 estarien situades en ports esportius, dàrsenes i marines interiors i 22.562 en instal·lacions "d'impacte més lleuger", com les marines seques, zones de fondeig controlades (ports naturals) i amarradors en palanques, és a dir, pantanans desmuntables dins o fora d'un port en l'època estival.

Pel que fa a la localització dels nous amarratges en ports esportius (el 55% de les places totals), el Pla afirma que aplicarà criteris de reequilibri territorial primant-ne l'ampliació a les comarques tarragonines que en disposaven de menys percentualment (25%) que les de Barcelona (27%) i Girona (48%). En aquest sentit, 2.278 dels nous amarradors corresponen a la costa tarragonina (el 70% del total) amb la creació d'una dàrsena esportiva a Sant Carles de la Ràpita i a Tarragona, la finalització de les obres del port esportiu de Roda de Barà o l'ampliació dels de l'Ampolla i Coma-ruga; 534 noves places a la costa de Barcelona (16%) amb l'ampliació en curs de Port Ginesta (Sitges), la segona fase del port de Badalona o la remodelació del de Premià i, finalment, 433 places més (el 14%) a les costes gironines amb les ampliacions potencials dels ports de l'Estartit, Empuriabrava, Marina Port d'Aro o Marina Palamós, entre altres.

Per altra banda, el Pla permet la possibilitat de crear una única nova infraestructura portuària, al paratge del cap de Salou, ja que es considera que és una zona degradada on anteriorment hi havia l'antiga pedrera del port de Tarragona. Aquesta

alternativa es considerava molt menys impactant que una possible ampliació de l'actual port de Salou, opció que quedava desestimada "per l'afecció que tindria en la dinàmica litoral".

L'altra nova instal·lació que havia estat prevista en l'aprovació inicial a l'illa de Mar de Deltebre va quedar descartada. Es tractava de 100 amarradors que finalment no es van incloure en el Pla tant per l'impacte ambiental com per problemes de calats, accessos i manca de demanda i d'un nucli urbà proper. L'Ajuntament de Deltebre tampoc no veia amb gaire bons ulls la proposta, tot i que sí que demanava una dàrsena esportiva de 300 amarradors al port de Riuram i un port fluvial amb 500 places més.

Actuacions en els ports pesquers i comercials

El Pla també aborda la situació de les infraestructures portuàries pesqueres i comercials. Quant a les primeres considera que no en calen de noves sinó adaptar-les especialment en un context de reducció de la flota i d'increment de les dimensions dels vaixells i del seu equipament tecnològic. En aquest sentit, s'aposta per millorar els sistemes de comercialització del peix –lloges i processos d'envasat–, dels serveis complementaris i de l'optimització de les dàrsenes.

En relació amb els ports comercials, es pretén que entre els dos grans ports de Barcelona i Tarragona i els altres ports comercials esdevinguin la porta logística del sud d'Europa. En aquest sentit preveuen per al 2015 un tràfic de 69 milions de tones de mercaderies a Barcelona, de 35 milions a Tarragona i de 800.000 tones als tres ports comercials de la Generalitat.

Respecte dels creuers de luxe –suposen 2,4 milions de viatgers al port de Barcelona–, es proposa continuar l'aposta –conjuntament amb el sector turístic– per a atraure un major nombre d'escales als





Detall de la primera fase del port esportiu de Sant Carles de la Ràpita. Foto: Àlex Tarroja

ports catalans. Destacava el cas de Palamós amb l'anunci el mes de juny de construir una terminal per a creuers de luxe amb una inversió de 0,29 MEUR i la voluntat de crear una línia regular que uneixi la Costa Brava amb les Illes Balears. En l'àmbit de creuers, aquest port era el tercer del Principat, amb 30 escales i 22.184 passatgers.

Reaccions dels ecologistes

Des del Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) es va criticar que es parlés de “reequilibri territorial” situant el 70% dels nous amarratges a les costes del Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre, quan ja disposava de 13 infraestructures portuàries. Així mateix, focalitza-

ven les crítiques cap al nou port del cap de Salou i desqualificaven l'argument que es tractava d'un “paratge degradat”. Des del GEPEC s'acusava les administracions i el port de Tarragona de no restaurar l'espai per tal de justificar-hi la creació d'una instal·lació esportiva. Així mateix, s'acusava Port Aventura d'utilitzar la seva influència política per tal que es construís aquesta infraestructura tant propera al parc temàtic.

Així mateix, respecte a l'ampliació del port de l'Ampolla –es proposava passar de 433 a 733 amarradors a partir de la creació d'una nova dàrsena a la platja de l'Arquitecte–, el GEPEC apostava per la construcció d'una marina seca que donés tots els serveis inte-

grats i evités l'impacte d'ampliar el port. En aquest sentit, assenyalaven que la taxa d'utilització de les embarcacions era d'un mes i mig al cap de l'any i que, per tant, era més adient l'ús d'aquestes instal·lacions.

AUV-MMM

Més informació

www.gepec.cat
www.portsgeneralitat.org
www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/ports/cat/index.jsp
www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/plans/sectors/plaports.jsp



S'aprova inicialment el projecte del Pla director territorial de la Garrotxa, que proposa preservar l'entorn singular de la comarca i reforçar les principals ciutats i nuclis urbans com a centres de serveis, amb l'horitzó temporal de 2026. El Pla preveu potenciar el paper central d'Olot i Besalú, ordenar el creixement urbanístic, millorar la xarxa viària actual, ordenar el sistema d'espais oberts i protegir el paisatge de la comarca.

Antecedents | 2006:118

L'any 2000, el Consell Comarcal de la Garrotxa va iniciar els treballs per a fer un pla director de la conca alta del Fluvià (Olot i rodalia), però a partir de 2004 la Secretaria per la Planificació Territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va acordar amb el Consell Comarcal dur a terme un pla director territorial per a tota la comarca. Aquest pla formaria part del Programa de planejament territorial del DPTOP, i per tant s'integraria en el futur Pla territorial parcial de les Comarques Gironines. Els treballs es van encarregar a un equip coordinat per l'arquitecte Xavier Canosa.

Contingut i objectius del Pla

El Pla plantejava potenciar la centralitat d'Olot i reforçar les principals ciutats i nuclis urbans com a centres de serveis, ordenar el creixement urbanístic, protegir el paisatge i garantir les infraestructures de connexió exterior de la comarca. Tot plegat, amb l'horitzó temporal de 2026, any en el qual es preveia assolir una població comarcal de 61.000 habitants (l'any 2007 era de 53.507).

Les propostes del Pla s'articulaven en els tres sistemes bàsics que preveu el Programa de planejament territorial de la Generalitat: el sistema d'espais oberts, el sistema d'assentaments i el sistema d'infraestructures de mobilitat. El Pla incloïa diferents nivells d'intervenció: normes i plànols vinculants, directrius per als plans urbanístics, recomanacions de tipus indicatiu i argumentacions per a fonamentar actuacions, decisions i propostes.

Creixements moderats dels nuclis i manteniment del paisatge rural

El Pla director preveia dos pols de creixement. D'una banda, potenciava la centralitat d'Olot (32.337 habitants, 2007), i de l'altra, impulsava el creixement de Besalú (2.265 habitants, 2007) com un segon pol d'atracció comarcal per les seves creixents relacions amb Figueres i Girona. El Pla

apostava per reforçar la vertebració urbana dels municipis perquè no es consolidessin continus urbans sobre els principals eixos viaris, i impulsava una planificació supramunicipal basada en quatre sistemes d'assentaments: el de la conca alta del Fluvià (al voltant d'Olot), el de Besalú, el de la vall d'Hostoles i el del pla del Llierca.

Pel que fa al paisatge, s'apostava per mantenir el caràcter rural dispers dels nuclis disseminats i de les explotacions agràries allunyades dels pobles. El Pla reconeixia la protecció de les zones PLA D'ESPais D'INTERÈS NATURAL (PEIN) i LA XARXA NATURA 2000 [2006:199], així com el parc natural i els espais amb un elevat valor natural o de connexió entre espais de valor natural. A més, el Pla preveia dos altres graus de protecció: de caràcter territorial (per riscos, valors paisatgístics i estratègics) i de caràcter preventiu (la resta). El Pla també protegia els sòls d'especial valor agrícola, i el paisatge com a valor patrimonial i identitari. Amb tot, pràcticament el 89% de la superfície de la Garrotxa quedava preservada del procés de transformació.

La millora d'una xarxa viària que es considera suficient

L'any 2007, la xarxa viària de la comarca era tota d'un sol carril per sentit de circulació excepte el tram de l'A-26 entre Olot i Besalú, i suportava una mitjana diària de 15.000 vehicles. El Pla preveia que s'assolissin els 20.000 vehicles l'any 2026, una intensitat de trànsit que tanmateix no requeriria noves infraestructures.

El Pla fixava Olot com el node de comunicacions més important entre la costa i el Pirineu gironins i també amb l'interior de Catalunya, i proposava el reforçament i la millora de les carreteres C-26 i N-260 (AUTOVIA A-26 [2005:13]) per connectar Olot amb Ripoll, la millora de la C-66 de Besalú

a Banyoles i de la C-63 per a la connexió Olot-Santa Coloma de Farners. En canvi, el Pla no concretava el traçat de la CARRETERA C-37 VIC-OTOT PEL TÚNEL DE BRACONS [27], i recollia les dues alternatives proposades pel DPTOP en la part de la Garrotxa, a l'espera d'una definició pactada entre el DPTOP i els municipis afectats. El Pla estudiava la possibilitat del pas del FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [71], i la construcció d'un tren lleuger entre Olot i Girona, infraestructures proposades pel PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC) [2006:116].

Aprovació inicial

El 9 de juliol es va aprovar inicialment el projecte de Pla director territorial de la Garrotxa. Nou dies després es va sotmetre a exposició pública per un termini de tres mesos. El Pla va rebre 24 al·legacions: 12 d'altres departaments de la Generalitat i de l'Estat, 8 d'ajuntaments de la Garrotxa i 4 de particulars i entitats, entre les quals figuraven Unió de Pagesos (UP), el Consorci de l'Alta Garrotxa (ens gestor de l'Espai d'Interès Natural de l'Alta Garrotxa) i la Cambra de Comerç de Girona. Es preveia que el Pla rebés l'aprovació definitiva del DPTOP l'estiu de 2008.

El Consell Comarcal aprova un pla per la sostenibilitat

Paral·lelament als tràmits d'aprovació del Pla director territorial, el Consell Comarcal va aprovar el mes de gener el Pla director per a la sostenibilitat de la Garrotxa, que preveia mesures de caràcter supramunicipal que figuraven en els plans d'acció local per la sostenibilitat (PALS) dels municipis de la comarca. El Pla recollia els objectius i propostes en l'àmbit de la sostenibilitat formulats al Pla director territorial de la Garrotxa.

XSR-X3EA



123 PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LA Cerdanya



L'esgotament dels instruments de planejament plurimunicipals de la Cerdanya i l'aprovació del Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran comporten la redacció de nous instruments com un ara un pla director urbanístic per al conjunt de la comarca i un pla d'ordenació urbanística plurimunicipal. En aquest darrer cas, l'àmbit és de tots els municipis, exceptuant-hi Puigcerdà, tot i que al llarg del procés Llívia i Bellver de Cerdanya se n'exclouen. La resolució d'aquest conflicte i la compatibilització d'ambdós plans esdevenen els principals reptes que cal superar. El PDU s'aprova inicialment el juny de 2007 i pren la protecció del paisatge com un element clau.



La Cerdanya és una comarca natural amb tres grans divisions administratives: per una banda l'estatal, derivada del Tractat dels Pirineus (1659) –l'Alta Cerdanya forma part de l'Estat francès mentre que la Baixa Cerdanya pertany a l'espanyol–; així mateix, la Baixa Cerdanya (546,3 km²) queda a cavall de la província de Lleida (sis municipis) i de Girona (onze municipis). L'any 2007, la població de dret dels disset municipis era de 17.744 habitants, dels quals 8.949 es concentren a Puigcerdà

A nivell de planejament, aquesta divisió es concreta amb la redacció del Pla intermunicipal coordinador de la Cerdanya gironina (1986) per part del Departament de Política Territorial d'Obres Públiques, DPTOP i amb les Normes subsidiàries de planejament de la Cerdanya lleidatana (aprovades el 1983 per la Diputació de Lleida i amb un text refós del 1992). Especialment en el cas gironí, aquesta era fruit de la necessitat de planificar àrees amb una gran pressió urbanística i turística, sobretot després de l'obertura del túnel del Cadí el 1984, que situava la Cerdanya com la comarca de neu més propera a la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB).

L'aplicació d'ambdues eines ha tingut ritmes diferencials: mentre que al vessant gironí el procés ha estat molt accelerat, al lleidatà, el ritme ha estat molt més pausat i les previsions de creixement no s'han esgotat.

Revisió del planejament

L'acceleració de la creació de segones residències, la consolidació de Puigcerdà com a centre urbà i l'esgotament de bona part del sòl urbanitzable en els municipis del vessant gironí va suposar la revisió dels diversos instruments de planejament. En aquest sentit, a partir del PLA TERRITORIAL PARCIAL (PTP) DE L'ALT PIRINEU I ARAN [2006:127] –aprovat definitivament el juliol de 2006– es proposava la redacció d'un pla director urbanístic (PDU) per a establir les línies mestres del desenvolupament del conjunt de la comarca en l'horitzó 2026.

En l'àmbit local, per una banda Puigcerdà redactava el seu PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL (POUM) [2005:167], mentre que a la resta de municipis se'n redactaria un de caràcter plurimunicipal. En aquest sentit, els alcaldes cerdans –especialment els de les poblacions petites– es queixaven que la Generalitat apostava per

concentrar els desenvolupaments urbanístics només en municipis com Puigcerdà, Bellver de Cerdanya, Llívia i Alp. El Pla d'ordenació urbanística plurimunicipal (POUP) es va encarregar a l'empresa Urbanisme i Paisatge, que va presentar-ne l'avanç al consell d'alcaldes el setembre de 2006.

En el cas de Puigcerdà, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) va aprovar el POUM l'abril de 2005, tot i que estava subjecte a canvis, com ara la redacció de l'avaluació ambiental. El text suposava la construcció de 2.900 nous habitatges –el 80% primeres residències– durant els dotze anys vinents i de 200 naus industrials. Així mateix, tenia com a element clau un nou hospital que havia de donar servei a la Baixa Cerdanya i també a l'Alta Cerdanya. L'aprovació definitiva es va produir el gener de 2006.

El mes d'abril de 2007 l'equip redactor del POUP de la Cerdanya va continuar el procés de redacció a partir de trobades amb els serveis tècnics dels setze municipis implicats i amb la primera sessió del programa de participació ciutadana.

Per altra banda, el 8 de juny el govern va aprovar inicialment el PDU de la Cerdanya. El pas següent era sotmetre a informació pública el document durant dos mesos. Anteriorment, el maig de 2006, els objectius del Pla havien estat sotmesos a consulta i havien rebut suggeriments per part de catorze ajuntaments i la plataforma Salvem Pedra.

El contingut del PDU

El PDU presenta com a principals directrius generals la regulació del sòl no urbanitzable i la protecció del paisatge; la proporcionalitat dels creixements a partir del nombre d'habitants i habitatges de cada municipi; evitar la dispersió urbana i propiciar la mixticitat d'usos, i l'establiment de les bases per a racionalitzar les infraestructures de mobilitat.



Vista de la plana ceretana des d'una urbanització del municipi de Bolvir Foto: Moisès Jordi

De la mateixa manera que el PTP, el document s'estructura en tres sistemes: espais oberts, assentaments urbans i infraestructures. Respecte als espais oberts, s'aprofundeix en la zonificació prevista en el Pla territorial –protecció especial, territorial i preventiva– i s'afegeixen dues subcategories en els de caràcter especial (ecològica-paisatgística i paisatgística, a banda dels de valor agrícola, natural i de connexió i els inclosos en el PEIN o la XARXA NATURA 2000 [2006:199]). Hi destaca la gran atenció que rep el tractament del paisatge com a “element garant de la identitat cerdana i del desenvolupament de la comarca”. No en va, el mateix PDU en fa un precatòleg de paisatge i n'identifica vuit unitats.

Des de l'àmbit de les infraestructures, el Pla aposta a mitjà termini “per modernitzar la xarxa actual” abans que realitzar grans ampliacions com la conversió en AUTOVIA DE LA C-16 [2006:21] de Berga a Bellver, tal com es planteja al PTP. Es tracta de crear un sistema de circumval·lació comarcal a partir de dues vies: l'actual N-260, que creua la plana per la solana i que passaria a tenir rang comarcal, i la GIV-4033 o carretera de l'obaga, que assumiria un rang principal. Aquesta actuació prendria importància en executar-se el TÚNEL DE TOSSES [2004:38] per unir la comarca amb el Ripollès.

Respecte als assentaments urbans, el PDU considera que amb l'actual sòl urbanitzable classificat es pot donar resposta amb escreix a les necessitats d'habitatge que el PTP defineix per a l'horitzó 2026. Per aquest motiu advoca per “evitar la classificació de nou sòl urbanitzable”. Així mateix, es determinen els sòls més aptes per a acollir aquests futurs desenvolupaments i se'n desclassifiquen alguns situats a la plana i a mig vessant –a Grèixer al municipi de Ger i a la Serra de Queixans (Fontanals)–. Així mateix, es limiten els creixements a la Molina i a la Masella i al nucli de Sant Julià de Pedra (Bellver), ja que es considera que és “desproporcionat i comporta una greu afectació paisatgística i patrimonial”. Per altra banda, en el grup de sòl no urbanitzable de protecció preventiva, el PDU es reservava, amb la subclau “apte per a l'extensió urbana”, aquelles zones més aptes per a acollir futurs creixements.

L'escenari de partida del Pla era de 15.855 habitatges i 14.069 habitants (l'any 2001). Per a cobrir les expectatives de creixement derivades del PTP es considera necessari la construcció de 1.682 nous habitatges principals –1.267 dels quals a Puigcerdà–, que ocuparien 79,5 ha. Cal tenir en compte que el potencial en sòl urbà o urbanitzable supera les 8.048 llars.

Bellver i Llívia divideixen el POUP

El 25 de juliol l'alcalde de Bellver de Cerdanya, Francesc Xavier Porta (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), va anunciar que en la sessió de constitució del Consell Comarcal demanarien oficialment l'escissió del seu municipi del POUP. Així mateix, afegia que altres alcaldies en mans dels republicans, com Llívia i Montellà i Martinet també compartien la seva postura i que, en el cas d'Alp, governat per una coalició entre el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i ERC, possiblement també se secundaria la proposta. Porta, que també és president comarcal d'ERC, va afirmar que des del seu partit es considerava que la “planificació urbanística s'ha de dur des dels municipis per tal de ser més acurat a la realitat i a les necessitats dels veïns”. A banda d'això, considerava que amb el PTP i el PDU ja es garantia la “necessària harmonia comarcal”. Des d'un àmbit polític, advertia que les gestions del POUP podrien ser “eternes” si el Consell el governava un partit –en referència a Convergència i Unió (CiU)– que estava a l'oposició als municipis més importants de la comarca.

Dies després, l'alcalde d'Alp, Cosme Ruaix (PSC), declarava que al PDU Alp havia de poder potenciar el seu creixement tal com passava a Puigcerdà, Llívia i Bellver, que concentraven la major part de sòl urbanitzable. Ruaix va traslladar aquesta petició al conseller del DPTOP Joaquim Nadal (PSC), que la va considerar acceptable. “El document encara està a exposició pública i per tant es pot modificar”, va afirmar el conseller. Una altra de les reaccions al text va venir de part del grup CiU de Puigcerdà, que no veia clara la xifra de 1.200 nous habitatges per al municipi. El grup opositor no entenia si es tractava d'una xifra que s'afegia a la prevista al POUM (2.900) o, en tot cas, quin era el motiu que justificués una diferència tan significativa. En els dos casos, el portaveu Albert Piñeira

considerava que es tractava de xifres desproporcionades.

Finalment, els equips de govern de Bellver (ERC i Alternativa per Bellver i Batllia-Entesa pel Progrés Municipal, EPM) i Llívia (ERC) van concretar la retirada del POUP dels seus municipis, en els plens celebrats els mesos d'octubre i novembre. En les mocions aprovades se sol·licitava al Consell Comarcal recuperar la potestat d'aprovar els seus propis POUM. Dies després el president d'aquest ens, Joan Pous (CiU), acusava ambdós municipis d'intentar avançar “d'esquenes de la comarca”. Tampoc no “entenia” la seva posició, ja que en el moment de tirar endavant el POUP tots els grups hi havien votat a favor.

La situació creada va portar Jordi Romero, director de la redacció del Pla, a afirmar que en cap cas els ajuntaments no perdrien la seva sobirania. Romero va fer referència al planejament vigent “aprovat per les diputacions de Lleida i Girona però amb modificacions directes per part dels ajuntaments al llarg de dues dècades”.

Tanmateix, en el ple del Consell Comarcal de desembre es va acordar dividir el POUP en setze plans municipals. Després que els alcaldes de Bellver i Llívia expliquessin la seva postura, el president comarcal va declarar que la divisió seria “la fórmula més segura per a preservar l'autonomia municipal”. Abans de fer-ho, es va acordar encarregar un informe jurídic sobre la qüestió. La fórmula escollida passaria per tal que els setze municipis aprovessin el seu POUM i posteriorment el retornessin al Consell Comarcal. Tanmateix, la situació restava a l'espera de la decisió de la Direcció General d'Urbanisme. Precisament, s'esperava per al gener de 2008 la presència del nou director general, Pere Solà, per a avaluar les diferències plantejades en el POUP i el PDU. Per tal de fer casar ambdós documents, des del Consell Comarcal es va anunciar que el contingut del POUP es presentaria com a al·legació al PDU.

AUV-MMM

Més informació

www.gencat.cat/ptop
www.puigcerda.com/geodata

1. Bellver de Cerdanya, Lles de Cerdanya, Montellà i Martinet, Prats i Sansor, Prullans i Riu de Cerdanya.

2. Alp, Bolvir, Das, Fontanals de Cerdanya, Ger, Guils de Cerdanya, Isòvol, Llívia, Meranges, Puigcerdà i Urús

3. Valls pirinenques, Pirineus (Lles-Puigpedrós), Prepirineu (serres del Cadí-Moixeró), transició solana, transició obaga, la Plana, sistema fluvial i turons.

124 PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LA CONCA D'ÒDENÀ



Després que el Pla director hagi rebut 70 al·legacions, el DPTOP decideix, un cop modificat el document, realitzar una segona aprovació inicial per tal d'obrir un període de participació addicional. Quan el Pla es torna sotmetre a informació pública molts dels alcaldes celebren el nivell d'acceptació de les seves al·legacions, tot i que hi tornen a presentar esmenes. La segona proposta de PDU redueix les expectatives de creixement de 28.000 nous habitatges a 18.700, especialment a l'àmbit del nucli de l'Espelt, on s'incorpora un corredor ecològic. Tot i així, les plataformes d'oposició mantenen el seu rebuig també a la segona versió.

Antecedents | 2006:121



La conca d'Òdena, segons el seu Pla director urbanístic (PDU), es correspon amb 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 municipis es localitzen a la franja central de la comarca de l'Anoia, en una conca sedimentària treballada pel riu Anoia i els seus afluents, ja 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 2007 sumaven 75.366 habitants, el 67,5% comarcal.

A mitjan any 2006, es va aprovar inicialment el PDU de la conca d'Òdena, que proposava un increment de 28.000 nous habitatges en prop de 500 noves hectàrees d'ús residencial i 340 hectàrees d'ús industrial. Davant del document, es va crear la Plataforma per la Retirada del PDU que considerava que el document proposava un creixement en desacord amb les necessitats internes de la conca. Unió de Pagesos (UP) i la Plataforma Salvem Anoia es van afegir també a la protesta contra el Pla. Pel que fa als alcaldes dels municipis afectats, el de la Pobla de Claramunt, el de la Torre de Claramunt, el de Jorba i el de Castellolí s'hi van mostrar contraris, ja sigui per algunes de les propostes o per la no-inclusió de projectes estratègics municipals. Altres, com el d'Igualada, el de Santa Margarida de Montbui, el de Vilanova del Camí i el d'Òdena, van coincidir en la necessitat de la redacció d'un PDU i s'hi van mostrar partidaris, tot i que amb matisos que van quedar plasmats en forma d'al·legacions.

A principi de l'any 2007, el Pla es trobava en període de valoració d'al·legacions, pas previ a l'aprovació provisional, la qual el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) preveia per al segon semestre de 2007. Mentrestant, la plataforma per la Retirada del Pla director,

Salvem Anoia i UP van organitzar una xerrada davant de 400 assistents per a valorar l'estat de la situació i decidir futures mobilitzacions, com ara un tall de l'A-2 que permetés donar més visibilitat a la seva reivindicació. En la mateixa xerrada, representants de la Plataforma per la Retirada del Pla van presentar als assistents les seves al·legacions i van valorar les presentades pels ajuntaments, de les quals van concloure que no eren un reflex d'allò que la societat demanava, mentre que Salvem l'Anoia va denunciar que l'Anoia s'havia convertit en el pati del darrere de Barcelona.

Segona aprovació inicial

Finalment, el PDU va rebre 70 al·legacions, 11 de les quals corresponents a ajuntaments, 1 al consell comarcal de l'Anoia i 2 a departaments de la Generalitat de Catalunya. Poc després, Oriol Nel·lo i Colom, secretari per a la Planificació Territorial, es va reunir amb els mitjans locals de comunicació per a anunciar que un cop valorades totes les al·legacions i realitzades les modificacions en el Pla, es faria una segona aprovació inicial, cosa que comportava una nova fase d'informació pública i de presentació d'al·legacions.

Entre les motivacions que portaven a la segona aprovació, Nel·lo va destacar la necessitat de cercar consens amb els diferents agents territorials. També va afegir que el PDU no obliga al creixement sinó que, en cas que es produís, indica com i on ha de ser. Per a Nel·lo, el PDU és una eina per a acabar amb la tendència a la dispersió de la urbanització en baixa densitat del territori de l'Anoia, com ha passat a Piera o Masquefa, i per a evitar el desenvolupament urbà que consumeix sols ineficientment, tot generant un elevat impacte en el paisatge, encarrant la dotació de serveis urbans i creant problemes pel que fa a la mobilitat dels ciutadans, que esdevenen dependents del vehicle privat. D'aquí, afegeix Nel·lo, la necessitat de concentrar el creixement urbà i poblacio-

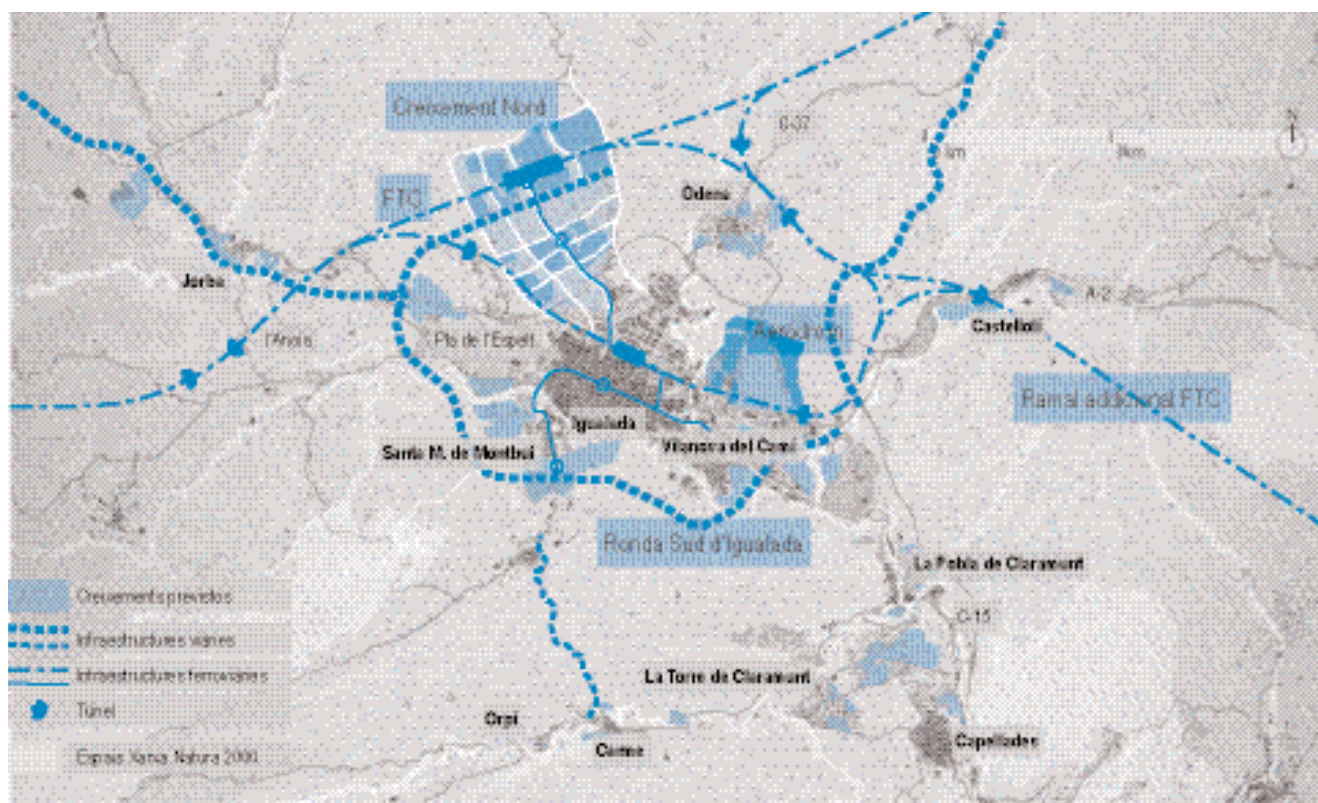
nal de la comarca al voltant de ciutats madures i estructuradores de Catalunya, com Igualada, a la qual acompanya amb propostes infraestructurals com la del FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA (FTC) [71] o la ronda sud d'Igualada.

Segons Pep Solé i Vilanova, portaveu de la Plataforma per a la Retirada del Pla, la intenció de Nel·lo no era més que distreure l'atenció just abans de les eleccions municipals. També es va mostrar contrari a les al·legacions presentades pels ajuntaments perquè no demanaven la retirada del Pla i per la manca d'una visió territorial unitària de la conca. Dies abans, Pep Vilanova i UP s'havien reunit amb Nel·lo per a intercanviar punts de vista. En la reunió volien obtenir el compromís de Nel·lo de retirar el Pla i redactar-ne un de nou que únicament considerés les dinàmiques demogràfiques internes.

En no obtenir el compromís, les entitats van mantenir les accions de protesta, i el 12 de març prop de 300 persones van tallar l'A-2 a l'alçada d'Òdena. En l'acció es va llegir un manifest que reclamava la retirada del PDU per a promoure la conca d'Òdena com a pati del darrere de Barcelona, que es deixessin de desoir les necessitats del territori i que no es tingués en compte d'incorporar la participació dels veïns.

Finalment, el 20 de setembre de 2007, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) va tornar a aprovar inicialment el PDU de la conca d'Òdena i es va publicar l'acord al DOGC el dia 2 d'octubre de 2007 i es va iniciar novament el procediment d'informació pública.

El document aprovat mantenia les propostes pel que fa a l'estructura territorial, tot i que sota unes previsions de creixement menors. Si bé el primer document preveia per a l'horitzó 2026 un increment de població de 39.000 habitants a la conca, la segona versió rebaixava les expecta-



tives a 33.000 nous habitants, distribuïts en prop de 18.700 nous habitatges i 400 ha.¹ D'aquestes, 260 ha es corresponen a sòl urbanitzable i urbà no consolidat segons els planejaments municipals vigents.

Respecte dels llocs de treball, la segona aprovació del PDU preveu les necessitats de sòl per a 19.000 nous treballadors que hauran de disposar de 300 ha d'ús industrial, de les quals 110 corresponen a sòl encara no ocupat o classificat com a urbanitzable. Finalment, cal afegir 140 ha de sòl amb vocació logística lligades a la futura plataforma ferroviària del FTC.

Les noves propostes, l'ordenació de les infraestructures

Entre les novetats destaca la previsió d'un ramal addicional del FTC entre Igualada i Martorell, que s'afegeix al que va cap a Manresa. A més, es fan modificacions del traçat que penetra a la conca des de l'est, que ara es proposa pel sud de la A-2 amb una traça que s'enfila a través del terme de Jorba per anar a cercar l'estació de mercaderies, que manté la ubicació. En la primera versió del PDU, el traçat es feia en la seva totalitat pel nord de l'A-2, deixant Jorba al sud. Per sortir de la Conca, a llevant, entre l'A-2 i la futura pota de **L'EIX DIAGONAL** [20] i a cavall de Castellolí i Òdena, el pla dibuixa un enllaç ferroviari entre el dos anteriors ramals. A partir del de Castellolí, es proposa soterrar el ferrocarril en una versió ferroviària del tunel del Bruc.

Pel que fa al traçat del FERROCARRIL LLOBREGAT-ÀNOIA [70], el PDU preveu la possibilitat de reconvertir-lo en tren tramvia, mantenint la proposta de prolongar la línia a través del passeig d'Igualada cap al barri de Sant Maure de Santa Margarida de Montbui. A més, el ramal que ascendeix cap a l'Hospital Comarcal des de l'actual estació d'FGC modifica el seu traçat tot emprant l'antic eix de l'N-II. Des d'allà, penetra cap a l'àmbit Creixement Nord i fins a l'estació de mercaderies del FTC. Al sud de la conca, el PDU suggereix la creació d'una nova estació entre Capellades i la Pobra de Claramunt, per donar servei als desenvolupaments residencials proposats als voltants.

Respecte de les infraestructures viàries, es mantenen les propostes inicials però incorporant una nova carretera entre el nucli antic de Santa Margarida de Montbui i Carme, a través del coll de la Llençtia, que apropa els nuclis del vessant sud de la serra de Collbàs a l'àmbit central de la Conca.

Les noves propostes en creixements i assentaments.

El pla manté les premisses inicials de prioritació de l'ocupació d'espais urbans consolidats per sobre les noves transformacions i que els nous creixements han de realitzar-se en continuïtat amb el teixit preexistent, sota criteris de compacticitat urbana i mixtura d'usos.

Però s'introdueixen algunes modificacions. Per una banda, es modifica la programació de les actuacions i s'afegeix un tercer horitzó temporal. Per l'altra, es redueixen les extensions dels creixements proposats. Així, un dels canvis més destacats es produeix a l'àmbit Creixement Nord, que ara es divideix en dos sectors diferenciats. Un d'aquests, de vocació logística, es localitza a ambdós costats del traçat de mercaderies del FTC. L'altre, situat al costat nord de l'A-2, té la finalitat d'articular el creixement residencial de la conca en un nou eixample. Entre els dos, el pla incorpora un corredor ambiental en una franja agrícola on es concentra una bona part dels elements patrimonials existents a la plana de l'Espelt. A més, aquest creixement, en reduir-se, ja no es rebleix amb el nucli de l'Espelt. De la mateixa manera, cal destacar la reducció de l'extensió del Nou Claramunt, que de 32 passa a 26 ha.

Una altra novetat és l'acceptació de les al·legacions que demanaven la no-creació del Parc d'Activitats Industrial Jardí, de 21 ha, al costat del cementiri de Vilanova del Camí i que havia de ser l'espai de relocalització de les empreses adoberes sortints del sector de reforma interior de les adoberies velles d'Igualada. A canvi, es proposa un nou sector de creixement de 31,64 ha d'ús mixt² entre Santa Margarida de Montbui i Igualada.

Segons la nova programació, per al primer horitzó de desenvolupament (fins al 2015) amb la prolongació de la futura AUTOVIA C-

15 [20] fins a la C-37 i la ronda sud ja en servei, el 70% dels solars en el sòl urbà ja ocupats i bona part del sòl urbanitzable segons el planejament vigent consolidat, el PDU preveu que es podrien transformar els àmbits ja previstos en la primera aprovació del pla, consolidant l'espai interior de la conurbació igualadina compresa dins l'anella viària que formen l'A-2 i la ronda sud, a excepció del creixement de Sant Maure. També es proposa desenvolupar una part de l'àmbit Creixement Nord, de prop de 60 ha de les 140 totals de la plataforma logística ferroviària, i iniciar la transformació de l'eix de l'antiga N-II a Igualada i l'eix cívic de Vilanova, pendent de completar abans del 2020. També es preveu desenvolupar les 30,3 ha incloses al Pla director de l'aeròdrom d'Igualada-Òdena (PDAOI) destinades a activitats aeronàutiques. La resta de l'àmbit del PDAOI esdevé un espai obert, que pot incloure dotacions puntuals destinades a l'activitat aeronàutica i l'esbarjo, anomenat Parc Aeronàutic. Sota aquest horitzó s'hauran transformat un total de 205 ha residencials i 83 ha per a activitats.

A mitjà termini (fins al 2020), el PDU proposa l'entrada en joc al sud de la conca de l'àmbit de Sant Maure, mentre que, al nord, estableix la transformació amb orientació residencial d'una altra part de l'àmbit de Creixement Nord a continuació de la conurbació igualadina. Pel que fa a la resta del sòl d'activitats, s'incorpora una primera fase del parc empresarial de Jorba-Igualada a més de l'ampliació de les instal·lacions de l'aeròdrom d'I-

gualada-Òdena i la del polígon Barquera de Capellades. Respecte de les transformacions interiors, destaca la transformació de l'eix cívic de Sant Maure, sobre l'actual traçat urbà de la C-37, i l'inici de la transformació del front del riu Anoia, que implica la reconversió de 16 ha d'usos industrials en residencials i terciaris de l'antic barri adober d'Igualada. En total, en aquest escenari s'hauran posat en joc 77 ha residencials i 111 d'activitats.

Finalment, entre el 2020 i el 2026 es completen la resta d'operacions. Entre les residencials hi ha la transformació del sector d'ús mixt del Creixement Nord, que esdevé el nou eixample de la conurbació d'Igualada, i el creixement supramunicipal d'ús mixt del Nou Claramunt, que ha d'articular els espais urbans dispersos i de baixa densitat de la Torre i de la Pobla de Claramunt. Respecte del sòl d'activitats, el pla vol completar la segona fase del Parc d'Empreses de Jorba-Igualada i el sòl especialitzat del parc Motor de Castellolí; però es deixa per a anys posteriors a la vigència del PDU la segona fase de la Plataforma Logística Ferroviària, de 89,14 ha i amb capacitat per a més de 4.400 llocs de treball, darrer subàmbit del Creixement Nord. El PDU justifica aquesta programació atès el llarg termini de desenvolupament del FTC. Tot i així, aquest horitzó permet el desenvolupament de 59 ha residencials i 74 d'industrials i terciàries.

D'altra banda i respecte dels espais lliures comarcals, la segona aprovació inicial man-

té, a grans trets, les propostes de la primera aprovació inicial sobre el parc fluvial de l'Anoia, el parc de la riera d'Òdena i el torrent de Can Valls, el parc del Torrent de Cal Magí i el torrent de l'Espelt, el parc de les Guixeres i, com a principal novetat, la creació del parc del Nou Claramunt.

Les reaccions

Després de la segona aprovació inicial del pla, els diferents agents territorials van fer públic el seu posicionament. Per a UP, el PDU continuava essent contrari als seus interessos, ja que encara proposava zones industrials i residencials en espais agraris i permetia la urbanització de la plana de l'Espelt, d'elevat valor agrícola. Per la seva banda, Pep Solé, de la Plataforma per a la Retirada del Pla, considerava les modificacions una "mofa dels redactors" del municipi d'Òdena. A parer seu, només s'havia fet algun canvi menor que mantenia el creixement nord i sense incorporar les al·legacions de l'Ajuntament d'Òdena ni les de les plataformes. Solé també va criticar que les al·legacions redactades per l'Ajuntament d'Òdena i aprovades per unanimitat no van ser de consens amb la societat civil i que, de fet, el contingut del PDU reflecteix la submissió del govern d'Òdena als urbanistes del DPTOP i l'Ajuntament d'Igualada. Tant la Plataforma per a la Retirada com UP van tornar a presentar al·legacions al PDU.

Per altra banda, l'alcalde d'Òdena, Francesc Guisado i Santano (Partit dels Socialistes de



El PDU de Conca d'Òdena preveu el creixement urbà al pla de l'Espelt. Foto: Àlex Tarroja

Catalunya, PSC), valorava positivament la nova versió. Segons Guisado, s'havien incorporat el gruix de les al·legacions presentades pel govern municipal, especialment amb la incorporació del corredor agrícola i la reducció de l'espai que s'havia de transformar.

L'alcalde de Santa Margarida de Montbui, Teodoro Romero Hernández (PSC), es va mostrar satisfet per l'esforç realitzat pel DPTOP per a consensuar el pla. També va manifestar la voluntat del municipi de participar en el creixement de la conca d'Òdena, aportant sòl estratègic per extensió i proximitat a Igualada.

Per altra banda, l'alcalde d'Igualada, Jordi Aymamí i Roca (PSC), va posar en dubte la necessitat de satisfer tots els agents territorials, ja que, segons creia, posava en perill la capacitat del pla per portar a la conca d'Òdena a una nova escala territorial. No obstant això, per a Aymamí el pla, en essència, era positiu i representava un pas endavant. En una línia semblant, l'alcalde de Vilanova del Camí, Joan Vich i Adzet (PSC), va prevenir del perill que representa un excés de consens, ja que el resultat pot no agradar a ningú. Tot i així, Vich va destacar la capacitat del planejament per a dibuixar eficientment el futur del territori i es va mostrar satisfet pel nivell d'acceptació de les al·legacions.

Pel que fa als alcaldes de la Pobla de Claramunt, Santi Broch i Miquel (CiU), i de la Torre de Claramunt, Ramon Ferri i Pla (CiU), la seva valoració va ser positiva, ja que el sector del Nou Claramunt no es des-



Panoràmica d'Igualada, amb les Comes i el sector industrial de l'antiga N-II. Foto: Àlex Tarroja

envoluparà fins que es consolidi el 75% del creixement de cada municipi.

En canvi, l'alcalde de Jorba, Josep Maria Palau i Arnau (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), tot i la satisfacció per la incorporació de les seves al·legacions, es va mostrar totalment contrari a la nova proposta de traçat del FTC, ja que passa pel mig del terme municipal. L'alcalde de Castellolí, Jesús Brugués (CiU), també es va expressar contrari al traçat del FTC, molt proper al nucli urbà de Castellolí.

Previsions

Es preveu que al llarg de les primeres setmanes de 2008 els ens locals facin arribar al DPTOP les seves noves al·legacions, que

hauran de ser valorades i contestades abans de l'aprovació provisional de PDU prevista per a juliol de 2008, juntament amb les que els particulars van presentar a final de 2007. Pel que fa a la Plataforma per la Retirada del Pla, preveu nous actes i mobilitzacions per a demanar-ne la reformulació.

ARR

Més informació

www10.gencat.cat/ptop/AppJava/cat/plans/directors/urbanistics/conca_odena.jsp

1 Com a mitjana, el PDU treballa amb densitats residencials de 40 habitatges per hectàrea.

2 On es poden localitzar usos residencials i també d'activitats. Per al seu desenvolupament, el PDU recomana un acord entre els dos ens locals per a repartir beneficis i càrregues d'aquest polígon.

125 PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE L'ÀREA URBANA DE FIGUERES



La Generalitat presenta una memòria amb les línies generals del Pla director de l'àrea urbana de Figueres que aposta per reduir el creixement demogràfic potencial, potenciar el sistema Figueres-Vilafant i desclassificar sòl residencial. Per contra, es proposen noves àrees per a la implantació d'activitats econòmiques a Vilamalla i Pont de Molins i dues grans àrees d'espais lliures i equipaments a la ciutat de Figueres. Mentrestant, avancen diversos projectes urbanístics vinculats a l'arribada del FAV i a la potenciació de la ciutat com a node logístic.



La ciutat de Figueres, capital de l'Alt Empordà, és amb 41.115 habitants el segon nucli més poblat de les comarques de Girona i estén la seva àrea funcional més enllà de l'àmbit comarcal. A partir dels anys seixanta del segle xx, el creixement urbà de Figueres va desbordar els límits municipals i va començar a abraçar els nuclis dels voltants. El 1983, la Generalitat va aprovar el Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de l'àrea de Figueres, un pla supramunicipal que ordenava la ciutat i 11 municipis més de la seva àrea d'influència.¹ Immediatament, però, el document fou fragmentat segons les exigències de cada municipi. Els nous reptes que afronta avui Figueres, com l'arribada del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) o la valoració del seu rol com a plataforma logística, n'auguren un desenvolupament important els propers anys, i, per tant, sol·liciten l'elaboració d'unes noves directrius d'ordenació en l'àmbit de les infraestructures, el creixement urbà i els espais oberts que abracin l'àrea urbana.

A final de 2003 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va iniciar la redacció del PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ (PDTE) [2006:120] amb l'objectiu d'ordenar el territori a les comarques de l'Alt i el Baix Empordà. El Pla proposava, a través d'unes propostes gràfiques i d'unes normes territorials (algunes d'aplicació directa i altres a desenvolupar per altres instruments, com per exemple els plans urbanístics), orientar els desenvolupaments residencials cap a les ciutats amb més pes demogràfic i més bones condicions de connectivitat, com Figueres i Palafrugell, per tal de promoure la compacitat dels assentaments i facilitar-ne l'articulació mitjançant el transport públic. Per a desplegar amb més detall les determinacions del PDTE i per a ordenar el creixement previst, el 2005 el DPTOP va iniciar l'elaboració del Pla director urbanístic de l'àrea urbana de Figueres. El nou pla abraçaria 16 municipis: Avinyonet de Puigventós, Borrassà,

Cabanes, el Far d'Empordà, Figueres, Llers, Navata Ordis, Peralada, Pont de Molins, Santa Llogaia, Vilabertran, Vilafant, Vilamalla, Vilanant i Vila-sacra. Aquesta àrea, definida pels tècnics com la ciutat real per la intensitat amb què es produeixen les relacions de mobilitat obligada diària i la imbricació dels mercats del sòl i de l'habitatge, té una població d'uns 60.000 habitants.

A final de 2006, la Generalitat va aprovar definitivament el PDTE. A partir d'aquest moment, restaria concretar-ne les directrius a través del Pla director urbanístic de l'àrea urbana de Figueres. Per la seva banda, l'Ajuntament de Figueres també havia iniciat la revisió del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) per adaptar-lo a les noves directives.

Les directrius d'ordenació en matèria de sòl

El novembre de 2007, la Generalitat va presentar una memòria amb les línies generals del Pla director de l'àrea urbana de Figueres als ajuntaments interessats. En línies generals, el Pla apostava per reduir el creixement demogràfic potencial, potenciar la capitalitat del sistema Figueres-Vilafant i, per últim, fer una aposta per la contenció en la classificació de sòl residencial respecte al planejament municipal vigent als 16 municipis.

En un àmbit demogràfic, el pla proposava reduir en un 6% la població prevista segons els planejaments urbanístics municipals i situar el creixement potencial en 40.000 habitants. Pel que fa al sòl residencial, això implicaria la desclassificació de 50 ha de sòl que afectaria principalment les zones de la Costa del Pont i el sector entre el nucli de Molins i Mas Joer, a Pont de Molins, amb un total de 10 ha; dos sectors a Borrassà, de 4 ha cada un, i altres actuacions menors a la resta de municipis. Per contra, a Llers, Navata, Cabanes, el Far d'Empordà, Ordis i Vilanant, es considerava adequat el creixement resi-

dencial previst i, fins i tot, a Vilamalla es preveia un augment d'1,5 ha.

Pel que fa al sòl per a activitats econòmiques (industrials, de serveis i logístiques), el pla definia dues noves zones d'entre 20 i 40 ha situades a Pont de Molins, a l'espai que hi ha entre l'N-II, el camí d'en Romà, la carretera de Vilarnadal i el camí de la Devesa, i a Vilamalla, a la zona que hi ha entre el ferrocarril, la carretera del Riberal i la riera de Regatim. Paral·lelament, també es preveia l'ampliació de diversos polígons ja existents, com el polígon del Pont del Príncep, a Vilamalla, i el del pla del Corral Roig, a Santa Llogaia d'Àlguema. Per últim, el pla incidia de manera especial en la prohibició de construir indústries de manera aïllada, una pràctica que puntualment havia estat tolerada.

Més espais lliures i equipaments

En l'àmbit dels sistemes d'espais lliures i els equipaments, el pla considerava insuficients les 90,79 ha delimitades pel planejament vigent als dos principals municipis (Figueres i Vilafant) i proposava la construcció d'un gran parc urbà de 50 ha que se situaria entre els terrenys de l'actual estació del ferrocarril convencional, el riu Manol i la segona ronda sud que enllaçaria amb la carretera de Roses (C-260). El parc connectaria amb el centre de la ciutat a través de la plaça de l'estació, ocuparia l'actual espai ferroviari, que seria desmantellat [69 FERROCARRIL FIGUERES-PORTBOU], i constaria de dues parts diferenciades. Des de l'estació fins al rec del Mal Pas, s'aixecaria de cota el terreny ja que és zona inundable per poder disposar d'una zona urbanitzable residencial. Des d'aquest punt fins a la segona ronda i la llera del Manol, s'excavaria el terreny per a fer aflorar el nivell freàtic i construir-hi un canal de rem, una zona amb llacs i diversos equipaments lúdics i esportius.

Unes setmanes abans de la presentació de la memòria, l'equip de govern de l'Ajuntament de Figueres, format per Convergèn-



cia i Unió (CiU), va aprovar, amb el recolzament del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), una proposta per a la delimitació d'una nova zona classificada com a sòl no urbanitzable d'especial protecció al voltant del castell de Sant Ferran, i va elevar-la a la Generalitat per a la seva inclusió al Pla director urbanístic del sistema urbà de Figueres. Segons l'equip de govern, la proposta pretenia fer compatible el futur Pla director del Castell de Sant Ferran del Ministeri de Cultura, que preveu convertir-lo en un centre de la cultura de la pau i un parador, amb la creació d'un gran parc amb una àrea de protecció paisatgística al voltant. La nova àrea de protecció envoltaria la fortalesa i s'allargaria cap al nord-oest, fins a les terres, emparades històricament d'edificació a causa de les normes de protecció militar, denominades de la Garriga i l'àrea de les basses del Terrisser, a tocar del terme municipal de Llers. Fins al moment, els treballs inicials del Pla director urbanístic del sistema urbà de Figueres apostaven per garantir l'ús ciutadà del castell, fent compatible els usos històrico-culturals amb la conversió dels edificis en equipaments públics per a cobrir les deficiències de la ciutat i resoldre el seu encaix en la trama urbana a través de la definició d'una nova façana urbana que aniria des de la carretera de Figueres a Llers a la urbanització Parc Sol.

Avancen diversos grans projectes a l'àrea urbana

Mentrestant, i a l'espera del Pla director urbanístic del sistema urbà de Figueres, a l'àrea urbana s'estaven projectant i executant diversos grans projectes d'infraestructura. A l'oest de la ciutat es perfilava un gran corredor viari i ferroviari que acolliria, a més de l'AUTOPISTA AP-7 [12], les futures autopistes A-2 (AUTOVIA A-2 A LES COMARQUES GIRO-NINES [13]) i A-26 [2005:13], les línies del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) (FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT ALT-EMPORDÀ [65]) i el tren convencional, i una nova estació in-



Vista de l'àrea urbana de Figueres des del castell de Sant Ferran. Foto: Juli Valdunciel

termodal conjunta. En aquest sentit, l'Ajuntament de Figueres presentava al·legacions als projectes en marxa del Ministeri de Foment (MIFO) sol·licitant l'ampliació de l'estació intermodal, la construcció en el mateix emplaçament d'una estació internacional d'autobusos i l'obertura d'un enllaç entre les noves instal·lacions i les futures autopistes A-2 i A-26. Contràriament, la plataforma Defensem el Tren de l'Empordà, que demana el manteniment del traçat actual de la línia de tren convencional i el manteniment de l'estació al centre de Figueres, iniciava mobilitzacions.

Paral·lelament, a la ciutat de Figueres i a la resta de l'àrea urbana es desenvolupaven diversos projectes de sòl residencial i per a activitats econòmiques vinculats a l'arribada del FAV i la potenciació de la ciutat com a node logístic. D'una banda, l'Ajuntament de Figueres reprenia el projecte del Pla avinguda Nova Estació (PLANS URBANÍSTICS DE FIGUERES [145]), que implicaria l'obertura d'una avinguda entre la nova estació in-

termodal i el centre de la ciutat, l'enderroc de diverses cases i la construcció de nous habitatges. De l'altra, als nuclis del Far d'Empordà i Vilamalla es desenvolupaven el Centre Intermodal de Mercaderies (CIM) Logis Empordà, promogut per l'Institut Català del Sòl (INCASOL), i que, un cop acabat, tindria 70 ha, i l'ampliació del polígon Empordà Internacional, amb 70 ha més i promogut per Iberdrola.

Durant el primer semestre de 2008 la Generalitat preveia cloure els treballs d'elaboració del Pla director urbanístic del sistema urbà de Figueres i aprovar-lo inicialment.

JVC

Més informació

defensemeltren.bloc.cat
www.cimalsa.es
www.gencat.cat
www.iaeden.cat

126 PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LES COLÒNIES DEL LLOBREGAT



L'aprovació del Pla director urbanístic (PDU) de les Colònies del Llobregat el mes de juny estableix les pautes bàsiques per a la recuperació d'aquests espais emblemàtics de la industrialització catalana tant des d'un punt de vista paisatgístic com patrimonial. El foment de l'ocupació màxima com a primera residència és la clau per al desenvolupament dels serveis necessaris perquè s'arribi al manteniment del conjunt amb garanties i es reforci el paper de les colònies com a enclavaments de primera al costat dels municipis urbans.

Antecedents | 2006:123



La realitat industrial al llarg de l'eix fluvial del riu Llobregat, enmarcat dins la vall de les comarques del Bages i el Berguedà, ha restat oblidada per la història recent des del tancament d'un tipus de fàbrica que representà la base industrialitzadora de Catalunya durant el segle XIX i bona part del XX. La recuperació de la seva memòria, de la gent que hi vivia i hi viu, del patrimoni emblemàtic que dóna caràcter insòlit i exòtic al conjunt, i l'aproximació a la realitat industrial, comercial, residencial i turística del segle XXI seran possibles després d'un llarg camí endegat pel Consorci del Parc Fluvial del Llobregat des de l'any 2003. Han transcorregut per les aigües del Llobregat quatre anys de projectes i idees que iniciaren la seva marxa cap al desenvolupament del nou PDU el maig de 2005, quan la Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC) n'inicià la tramitació i redacció. El juliol del 2006, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) l'aprovà inicialment, fou sotmès a informació pública i s'obrí un període de consulta amb les administracions locals. Finalment, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) n'elaborà un primer informe amb les al·lega-

cions rebudes i el presentà a la CTUB per ser aprovat definitivament en el transcurs del 2007.

Les colònies es posen en marxa

Després d'una llarga elaboració i tramitació, el mes de juny la CTUB va aprovar provisionalment el PDU de les colònies del Llobregat. Aquest fet iniciava un llarg camí cap a la revaloració del conjunt industrial, patrimonial, cívic i paisatgístic d'unes colònies que seran gestionades pel Consorci del Parc Fluvial del Llobregat. Per posar en marxa aquest projecte comú el Pla preveu la creació d'un fons dotat amb recursos propis del DPTOP per a proporcionar als ajuntaments que tinguin interès a desenvolupar-lo i vulguin optar a la convocatòria d'aquest ajut. La Generalitat té previst aportar 3 MEUR anualment, tot i que el 2007, a causa de la provisionalitat de la convocatòria, l'aportació serà d'1 MEUR. Segons el conseller Joaquim Nadal, aquesta inversió anirà destinada a inversions en equipaments públics o a tasques de planejament dels projectes que s'han de dur a terme a les colònies per part dels municipis. Els ajuntaments, però, es queixaven de l'elevat cost que té po-

sar al dia determinats serveis que antigament eren assumits per l'amo de la colònia, encara que l'Administració catalana assumeixi el 50 % del total que es projecta.

Més habitatges per a salvar el patrimoni

Una altra característica a destacar del nou PDU es troba relacionada amb l'habitatge o, més ben dit, amb l'increment d'aquest i de la urbanització del sòl propi de les colònies. Inicialment, el Pla preveia que el creixement urbanístic no traspassaria la xifra del 30%, amb tot, la nova formulació indicada des del DPTOP amplia aquest percentatge fins al 38%, i es guanyen així uns 50.000 m² de sòl edificable. Els redactors del Pla advertien, però, que caldrà "garantir el control públic de les operacions immobiliàries per tal de protegir la integritat física i social de les colònies", ja que un dels objectius és articular una xarxa urbanística limitada i respectuosa, amb què es preservi el patrimoni, s'afavoreixi l'habitatge de primera residència, es rejuveneixi la població, s'asseguri la qualitat de l'oferta a uns preus competitiu respecte als municipis veïns,



Vista parcial de la colònia Can Vidal, a Puig-reig. Foto: Àlex Tarroja



Colònia industrial de Cal Metre, dins el nucli de Gironella. Foto: CCRS Arquitectes

- Es regulen les activitats productives degradants de l'entorn i es protegeix el patrimoni associat al control de l'aigua i al món rural vinculat a les colònies, així com les formacions arbòries d'interès ecològic i paisatgístic.
- El precatàleg d'edificis i espais lliures identifica els espais patrimonials més significatius que cal preservar i n'articula la connexió i relació amb l'objectiu de crear un espai coherent i de qualitat.
- Es reconeix la singularitat del recinte industrial històric i es condiciona la transformació a un pla especial que en garanteixi el respecte patrimonial.
- S'ha de corregir la densitat insuficient d'algunes colònies indicant les àrees susceptibles de ser completament residencials. Amb tot, s'haurien d'evitar creixements per sobre del 25-30% del parc residencial existent, tot i possibilitar escenaris més expansius que condicionin la millora urbana.

i també una plena ocupació de residents autòctons fins a arribar a una densitat poblacional propera a la dels pobles colindants de 50 hab/ha i un mínim de 110 habitatges per a les colònies aïllades.

L'aplicació pràctica del Pla

Per a fer realitat tot aquest conjunt de propostes el PDU planteja enfocaments urbans específics per a cada peça i enfocaments territorials de conjunt que generen actuacions per a pal·liar certs problemes propis d'algunes colònies com la seva magnitud, dispersió, absència de sòl públic, posició perifèrica, poblament escàs i envellit o una minsa consciència cultural.

Les diverses actuacions que preveu el PDU de les colònies del Llobregat són les següents:

- Des d'un marc territorial les Colònies Porta, a través de la seva posició estratègica i singularitat, estructuren un territori de manera coherent i fan de punt d'acollida turística dels visitants i d'element d'ordenació d'un discurs narratiu unitari. Les que hi corresponen són: Cal Rosal, Porta del Comerç; Viladomiu Nou, Centre del Parc; Cal Vidal, Colònia Museu; i Ametlla de Merola, Porta de la Cultura.
- A les peces urbanes amb una localització estratègica es preveu la implantació d'usos preferentment terciaris vinculats a la C-16.

- Es vol transformar l'antiga C-1411 en via cívica de trànsit local, amb una secció que aculli un carril-bici i parades per al transport turístic i d'autobús als accessos a les colònies.
- S'estableix una zona de protecció immediata no urbanitzable per a protegir el fons de la vall i els replans intermedis del curs fluvial, a fi d'evitar continus urbans no desitjats i preservar l'estructura ecològico-paisatgística.
- S'ha de preservar la morfologia urbana per substitució o per restitució d'un cos industrial o auxiliar prèviament enderrocat, o per continuïtat de la malla preexistent, cercant una harmonia volumètrica.
- Es regula el procés d'ocupació evitant una fragmentació de la propietat del parc industrial que comprometi un horitzó de més qualitat.
- I finalment, s'admet la substitució de l'ús industrial per l'ús residencial o ter-



Recinte industrial de Can Vidal. Foto: Àlex Tarroja

ciari sempre que es mantingui el caràcter dels edificis històrics.

En últim terme, estava previst que el gener de 2008 s'iniciés un termini de 45 dies per a presentar al·legacions al conjunt de mesures del PDU de les colònies del Llobregat i que, un cop acabat el termini, el DPTOP en fes l'aprovació definitiva.

El mateix camí per al Ripollès

La quinzena de colònies industrials de la vora dels rius Ter i Freser, al Ripollès, a semblança de les del Llobregat, volen recuperar-se i potenciar-se tant econòmicament com turísticament. En aquest sentit la Generalitat va encarregar a la Universitat Poli-

tècnica de Catalunya (UPC) la redacció d'un pla director, que va ser presentat el gener de 2008 per part del director general d'Urbanisme de la Generalitat, Pere Solà, i l'autor i redactor del pla, Joaquim Sabaté. A la vegada, des del Consorci Ripollès de Desenvolupament es va instar la Universitat de Girona (UdG) a redactar un projecte amb propostes de millora i de dinamització econòmica. Del conjunt de mesures dels dos estudis, en destaca la necessitat de l'aprofitament del sòl per a realitzar activitats econòmiques en una comarca amb poques planes i el reciclatge d'usos per a encabir-hi habitatges de primera i segona residència, sempre que el conjunt de les actuacions siguin respectuoses amb l'entorn natural.

Mitjan febrer de 2008 es va establir com a data màxima per a repensar el contingut del Pla director de les colònies industrials del Ter, data a partir de la qual el Departament d'Urbanisme pretenia aprovar-lo.

ABV

Més informació

www.gencat.net/pop
www.museucoloniavidal.com
www.parcfluvial.org



La Generalitat aprova inicialment el Pla director urbanístic (PDU) del Pallars el juny de 2007, amb la intenció d'adaptar a la realitat comarcal les prescripcions de desenvolupament urbanístic, econòmic i d'infraestructures feta pel planejament territorial general i parcial. Durant el procés d'exposició pública, el territori s'hi va oposar amb signes contraris: la Plataforma Pallars Viu demanava una major reducció del creixement urbanístic, i el consell comarcal i municipis afectats intentaven preservar els drets dels propietaris de terrenys.

El Pallars Sobirà és una comarca d'alta muntanya, al vessant sud dels Pirineus axials, fronterera amb França i Andorra, de la qual el Noguera Pallaresa en constitueix l'eix nord-sud. Les seves valls de capçalera formen la part nord de la comarca, molt escarpada. El sector meridional està centrat en Sort, la capital comarcal. És la quarta comarca més gran de Catalunya, amb 1.377,9 km², i té una de les densitats més baixes del país, amb 5,2 hab./km². El 2007 s'hi comptaven 7.191 habitants distribuïts en 134 entitats de població. Durant el període 2004-2007 ha estat la comarca amb el major ritme de construcció del país, amb una mitjana anual superior als seixanta habitatges iniciats per cada mil habitants.

El PDU del Pallars Sobirà, una iniciativa de la Generalitat

La redacció del pla fou una iniciativa del Govern amb la intenció d'acotar millor sobre el territori les prescripcions del planejament territorial general i parcial, amb unes directrius comunes per al conjunt dels municipis de la comarca.

El procés de redacció del PDU del Pallars Sobirà es va iniciar el novembre de 2004 amb la firma d'un conveni entre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (DPTOP) i la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) per a la realització del document. L'equip pluridisciplinari que es va encarregar de la redacció del pla va ser dirigit pels arquitectes Sebastià Jornet Forner i Carles Llop Torné, professors del Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori de l'Escola d'Arquitectura del Vallès.

El juliol de 2005, es va sotmetre a consulta dels municipis implicats un avanç dels objectius i propòsits del PDU per tal que aquests poguessin formular-hi suggeriments, i es va impulsar juntament amb diverses institucions de la comarca un procés obert de participació ciutadana, amb dues sessions formatives i sis de participació.

El juny de 2006 el DPTOP va acordar suspendre cautelarment la tramitació de

plans urbanístics derivats, projectes de gestió urbanística i d'urbanització a tres sectors, ubicats als municipis d'Espò i de Rialp. El motiu de la suspensió era la necessitat de disposar de temps mentre s'elaborava el PDU per tal d'estudiar possibles modificacions d'aquest àmbits.

El Pla s'aprova inicialment

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL) va aprovar inicialment el 7 de juny de 2007 el PDU del Pallars Sobirà, amb els objectius de garantir un desenvolupament urbanístic ordenat, econòmicament eficient i ambientalment sostenible.

El director general d'Urbanisme, Joan Llorc, va assegurar que el pla incloïa una anàlisi detallada dels diversos nuclis urbans i de les seves possibilitats de creixement, a la vegada que definia un sistema d'articulació territorial i de creixement urbanístic, modificava diversos sectors urbanitzables disconformes amb els objectius d'ordenació i donava pautes sobre els equipaments i serveis a la comarca.

Es va obrir llavors un període d'informació pública de dos mesos per a particulars i de tres per a institucions.

El pla es plantejava com un instrument de coordinació del planejament urbanístic dels quinze municipis de la comarca que concretava i precisava, a una escala més detallada, les directrius del PLA TERRITORIAL PARCIAL DE L'ALT PIRINEU I ÀRAN [2006:127], en vigor des de setembre de 2006.

Un PDU per a ordenar el creixement residencial

El desenvolupament urbà a la comarca s'havia caracteritzat els darrers anys per un important creixement de la construcció, adreçada especialment a les segones residències, que feia necessària una coordinació ordenada dels planejaments urbanístics municipals per resoldre problemes com la manca de planejament en determi-



Pallars Viu considerava excessiu el creixement previst als nuclis d'Anàs, Estaon i Bonestarré (d'esquerra a dreta) Foto: Moisès Jordi





Una imatge del nucli de Seuri, al voltant del qual el Pla director desclassificava sòl urbanitzable Foto: Moisès Jordi

nants nuclis, el caràcter sobredimensionat de les previsions de creixement residencial, la desproporció dels sectors previstos en relació amb el nucli urbà existent o la seva desconnexió del mateix, i la ubicació d'habitatges en terrenys inadequats pel pendent o per risc d'inundacions.

Per contra, es considerava insuficient el sòl capaç de generar activitat econòmica, així com els instruments adreçats a afavorir la rehabilitació dels nuclis existents. El PDU identificava dues àrees on ubicar polígons industrials supramunicipals i activitats turístiques, al pla d'Esterri i a la ribera de Sort.

El PDU seguia l'esquema del Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran (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 seguia les directrius de creixement fixades pel PTPAPA per a cada municipi, fet que en alguns casos ha suposat la modificació dels paràmetres d'alguns àmbits i sectors, la desclassificació d'altres i la redelimitació del límit del sòl urbà de diversos nuclis petits.

Al municipi de Sort es preveia augmentar edificabilitat i densitat, i al nucli de Rialp es proposava agrupar els sectors urbanitzables per allunyar-los de zones inundables i garantir un futur passeig fluvial. A Llessú, Roní i Llavorsí s'apostava principalment per complementar l'ús residencial amb l'hoteler i turístic. Altres sectors on se suspenia llicències amb l'objectiu de modificar-ne el planejament eren a Isil, Llavorsí o Espot, on es proposava reduir l'ocupació de sòl, l'edificabilitat, la localització de les edificacions i el canvi d'ús residencial a hoteler.

El PDU desclassificava definitivament alguns sectors de sòl urbanitzable basant-se en l'elevat impacte de les actuacions previstes, la seva desproporció, la seva posició desconnectada del nucli i en l'elevat pendent del terreny. Així, van passar a ser sòl no urbanitzable diversos sectors de la vall d'Assua, amb una superfície de 763.476 m²: tres al municipi de Sort (tots ells al nucli de Seuri) i deu al municipi de Rialp (en diversos nuclis com Caregue, Escàs o Surp).

El pla també fixava la necessitat 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, a la vegada que establia una normativa d'edificació per a garantir la preservació i millora del patrimoni construït i del paisatge urbà pirinenc.

A més de recollir les ubicacions per a equipaments sanitaris i educatius, el pla fixava el percentatge de sòl que es podia destinar a usos hotelers, identificava els refugis de muntanya existents i donava directrius per a la ubicació dels càmpings. Es proposava també una xarxa de noves dotacions i serveis territorials, com ara quatre àrees d'acampada autoritzada.

Pel que fa al sistema d'espais oberts, el pla concretava les especificacions del PTPAPA i definia les figures d'ordenació del sòl no urbanitzable mitjançant la definició dels elements territorials bàsics, que incloïen els



Els plans d'ampliació de Baqueira-Beret al Pallars han generat expectatives de creixement. Foto: Àlex Tarroja

entorns dels nuclis urbans (horts, prats, arbredes) i el sistema de connectors territorials (cursos fluvials i sender i camins rurals). Aquesta classificació d'elements protegits es va aprofitar per crear una xarxa patrimonial i paisatgística.

Pel que fa a les infraestructures de mobilitat, el PDU fixava les reserves de sòl necessàries per als nous eixos previstos al PTPAPA. També ajustava determinades carreteres per a minimitzar l'impacte visual i millorar la relació entre mobilitat i creixement urbà, com en els casos de les variants d'Esterrí i València d'Àneu, la Guingueta d'Àneu, Rialp i Sort. El PDU projectava dues noves vies d'interès comarcal, 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, enllaçant Sorpe, Borén i Isil; i proposava estudiar el perllongament del ferrocarril de la Pobla de Segur fins a Sort i l'aeroport de la Seu d'Urgell.

Oposició institucional i veïnal de signe contrari

L'alcalde de Rialp, Gerard Sabarich, i el de Sort i diputat al Parlament, Agustí López, ambdós de Convergència i Unió (CiU), van exposar durant la tardor 2007 la seva preocupació davant la el canvi de qualificació de moltes hectàrees de sòl urbanitzable que esdevenien sòl no urbanitzable en el nou PDU. Agustí López va presentar el novembre al Parlament de Catalunya una proposta de resolució, per tal d'instar el Govern a prorrogar fins al mes de gener de 2008 el termini d'exposició pública, a fi de facilitar la formulació de les al·legacions corresponents per part de ciutadans i institucions afectades. En aquest sentit va exposar el cas dels propietaris de terrenys de la vall d'Assua, entre Sort i Rialp, els quals havien pagat contribucions de cadastre d'urbana durant dècades i sobre els que repercutiria negativament la transformació en sòl rústic.

El president del consell comarcal del Pallars Sobirà, Vicenç Mitjana, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va registrar el 26 de novembre al DPTOP tres al·legacions al PDU, el qual considerava massa



Pallars Viu criticava que a Terveu el nombre d'habitatges es multiplicaria per setze. Foto: Àlex Tarroja

restrictiu, al·legant que enviaia competències municipals i donava excessiu valor a activitats, com la ramaderia i l'agroturisme, que en la seva opinió tenien poca capacitat de dinamització.

Després que aquest gest personal de Mitjana fos criticat per diverses entitats de la comarca, el Consell va respondre trametent als diferents consistoris una proposta d'al·legacions consensuades amb tècnics municipals en una reunió del 14 de desembre, en què es demanava la retirada del document actual per no preveure compensacions per als propietaris de zones protegides, per haver prescindit de la participació ciutadana, per no respectar el PTPAPA i per afectar competències municipals.

La Plataforma Pallars Viu, sorgida originàriament de l'oposició al projecte de CAMP DE GOLF I URBANITZACIÓ DE LA RIBERA DE CARDÓS (VALL DE CARDÓS) [23], al novembre va presentar al·legacions amb el suport d'un centenar de signatures al PDU del Pallars Sobirà demanant més desclassificacions de sòl urbanitzable i modificacions d'ús de sòls urbans per a impedir la construcció de 2.626 nous habitatges dels 5.640 que el pla permetia. La plataforma denunciava que aquests creixements eren contraris al PTPAPA, que fixava unes necessitats màximes de 1.070 nous habitatges per al 2026.

Així Pallars Viu denunciava que el Pla director no s'oposava a planejaments recents que permetien importants creixements a diversos nuclis com Terveu, Ribera de Cardós, Cassibrós, Surri o Bonestarre, entre altres.

Pallars Viu també denunciava la prioritització de noves infraestructures viàries per sobre de les infraestructures de sanitat, educació i culturals, la qualificació de sòls agrícoles de fons de vall per a la implantació de nous camps de golf i la reserva d'una hectàrea per municipi per a ús hotel·ler.

Davant aquestes reivindicacions el desembre de 2007 el DPTOP va ampliar el període de presentació d'al·legacions per part dels ajuntaments fins a començament de gener del 2008, però no va ampliar el termini per a les al·legacions de particulars.

El Consell Comarcal del Pallars Sobirà tenia pensat demanar a principi de 2008 a la Generalitat la retirada del PDU en les al·legacions que estava preparant a final d'any.

JRMR

Més informació

www.gencat.net/ptop

128 PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL PLA DE L'ESTANY



Es presenta el document d'objectius i propòsits del Pla director urbanístic del Pla de l'Estany que dóna especial èmfasi a la conurbació urbana central de la comarca al voltant de la C-66? i que aposta per preservar l'espai lliure, afavorir la connectivitat entre l'Estany de Banyoles i el massís de Rocacorba i potenciar la diversificació econòmica. Una desena d'entitats de la comarca elaboren un document de propostes per al Pla director, entre les quals la creació del Parc Natural de la Conca Lacustre, l'anella verda de l'àrea urbana de Banyoles, la paralització de diversos creixements residencials i industrials i un tramvia entre Banyoles i Girona.



El Pla de l'Estany, amb una extensió de 262,8 km² i una població (2007) de 28.893 habitants, se situa al centre de les comarques gironines. La comarca 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.

A començament de 2005 el Consell Comarcal del Pla de l'Estany va reclamar al Programa de planejament territorial (PPT) del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) l'elaboració del Pla director urbanístic del Pla de l'Estany. Aquesta proposta va ser acceptada per part del director del PPT, Juli Esteban, que va enunciar que el PDU del Pla de l'Estany s'integraria al Pla territorial parcial de les comarques gironines. Com tots els plans directores urbanístics les seves funcions serien coordinar l'ordenació urbanística de la comarca; fixar determinacions sobre el desenvolupament sostenible del territori, la mobilitat de persones i mercaderies i el transport públic; concretar les mesures de protecció del sòl no urbanitzable; planificar les grans infraestructures, i programar polítiques supramunicipals de sòl i habitatge.

Els treballs es van encarregar a mitjan 2006 a l'empresa Estudi Ramon Folch (ERF) amb un equip format, entre altres, pel doctor en biologia Ramon Folch, l'arquitecte Joaquim Bover i l'enginyer industrial Ivan Capdevila. El desembre del mateix any l'Ajuntament de Porqueres va decidir suspendre EL PLA D'ORDENACIÓ UR-

BANÍSTICA MUNICIPAL (POUM) [2006:166], que havia estat criticat per diverses entitats pel creixement previst a la rodalia del nucli de Miànegues, a l'espera del que proposés el Pla director.

Diverses entitats fan propostes per al PDU

Una desena d'entitats en defensa del territori i associacions de veïns del Pla de l'Estany —entre elles Limnos-Associació de Defensa del Patrimoni Natural del Pla de l'Estany i la Plataforma Vall de Miànegues—¹ van iniciar a principi de 2007 un treball en comú per fer un seguiment del Pla director i proposar un model territorial sostenible per a la comarca. La primera tasca fou elaborar un document de propostes amb l'objectiu que s'incorporessin al Pla, al qual es van adherir una quinzena d'entitats més de la comarca, entre les quals l'Ateneu Obert de la Dona, l'Agrupació de Barraques de Banyoles, l'Atletic Club Banyoles i l'Escola de Natura.

En matèria de protecció d'espais naturals les entitats proposaven, entre altres aspectes, la declaració DEL PARC NATURAL DE LA CONCA LACUSTRE DE BANYOLES [2004:124], que inclogués també el riu Fluvià i la serra de Rocacorba, i la creació d'una anella verda al voltant de l'àrea urbana de Banyoles, que protegís una sèrie d'espais sotmesos a una forta pressió urbanística, com les hortes vinculades a la xarxa de recs de desguàs de l'Estany de Banyoles, afectades pel planejament urbanístic de la capital comarcal. En matèria d'infraestructures les entitats s'oposaven a la variant oest de Banyoles pel seu impacte sobre la plana agrícola de Corts, Camós i Miànegues i sobre la plana de llevant de l'Estany de Banyoles; reclamaven la conversió de la carretera de circumval·lació de l'Estany en una via de sentit únic, d'un sol carril i d'ús exclusiu per a veïns, i proposaven la construcció d'un tramvia que connectés Banyoles i Girona. Finalment en matèria urbanística les propostes anaven encaminades a paralitzar el creixe-

ment de diversos polígons industrials (com els de Serinyà i Crespià) i a definir-ne un de supramunicipal i mancomanat; a preservar els nuclis rurals per a evitar que el creixement urbanístic els desfigurés; a modificar el POUM de Porqueres per a evitar el creixement dels voltants de Miànegues; i a requalificar com a sòl de protecció especial diversos sectors urbanitzables dels municipis de Banyoles i Serinyà.

El 16 de juny les entitats que van elaborar el document van organitzar un acte a la plaça Major de Banyoles per presentar les propostes, al qual van assistir unes 200 persones. L'acte va constar de la lectura d'un manifest per part del gastrònom Jaume Fàbrega, un resum de les propostes de les entitats, una actuació teatralitzada que simbolitzava la victòria del poble contra l'especulació urbanística i un concert de música.

Es presenten els objectius i propòsits del PDU

A final de juliol de 2007 ERF i el DPTOP van presentar al Consell Comarcal el document d'objectius i propòsits generals del PDU del Pla de l'Estany davant d'una quarantena d'alcaldes, regidors i membres d'entitats de la comarca. Després d'analitzar els elements clau de l'estructura territorial de la comarca (matriu biofísica, fluxos ambientals, territori construït, mobilitat, demografia i economia) el document assenyalava com a propòsits generals condicionar el creixement i l'ordenació urbanística a les característiques de la matriu biofísica, preservar l'espai lliure com a espai "ple de valor", consolidar la connectivitat entre els espais naturals protegits de Rocacorba i els de l'Estany de Banyoles com a base del futur parc natural i afavorir la diversificació econòmica de la comarca. A més el document posava especial èmfasi en la conurbació urbana central del Pla de l'Estany, a l'entorn de l'eix de la C-66, que concentra la major part de la població i l'activitat econòmica.





Vista aèria de Banyoles i l'Estany Foto: Fons d'imatges del Consell Comarcal del Pla de l'Estany

Durant la presentació Ramon Folch va subratllar la peculiaritat de la comarca, amb una estructura de poblament molt dispersa² vinculada a l'activitat agropecuària, i va assegurar que el Pla defensaria aquest concepte de distribució, donant especial im-

portància al sòl no urbanitzable. Per la seva banda el director del PPT, Juli Esteban, arran d'una pregunta del públic, va admetre que si bé un PDU podia modificar un planejament urbanístic local, aquesta posició s'havia d'aplicar el mínim possible en

tractar-se de documents que havien estat aprovats per ajuntaments escollits democràticament seguint els procediments legals establerts.

El mes d'agost l'alcalde de Porqueres, Salvador Ros (Independents de Porqueres, IdP), afirmava que l'equip redactor del PDU li havia assegurat que el Pla no entraria en contradicció amb el POUM del seu municipi i que, per tant, permetria el polèmic creixement urbanístic a l'entorn del nucli de Miànigues. En aquells moments l'Ajuntament de Porqueres estava resolent les al·legacions al POUM i esperava reemprendre'n la tramitació durant el 2008

Malgrat que l'objectiu inicial era presentar l'avanç del Pla director urbanístic el mes d'octubre i realitzar-ne l'aprovació inicial i definitiva durant el 2008, a final de 2007 l'avanç de Pla encara no havia sortit a la llum pública.

MJP

Més informació

www.limnos.org
www.plaestany.cat

1 La resta d'entitats eren l'Associació de Veïns de Corts, l'Associació de Veïns de la Mota, l'Associació de Veïns de Vilademuls, l'Associació de Veïns de Vilert i Centenys, el Centre per a la Sostenibilitat Territorial, la Coordinadora de Defensa de l'Estany, la Plataforma en Defensa dels Horts i els Recs de Banyoles, la Plataforma Defensem el Territori i la Plataforma No a la MAT.

2 Als treballs previs del PDU s'han comptabilitzat 67 nuclis i veinats dispersos a més d'un gran nombre de masos aïllats o formant petites agrupacions.

129 PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA URBÀ DE GIRONA



S'inicien els treballs d'elaboració del Pla director urbanístic del sistema urbà de Girona que apunta la necessitat d'impulsar la creació de més sòl industrial i logístic al voltant de les grans infraestructures, encara que no preveu crear més sòl urbanitzable residencial. Paral·lelament s'acorda que en una part de l'àmbit del Pla, els voltants de l'aeroport, s'avançaran els treballs en considerar que l'ordenació urbanística d'aquesta zona és prioritària.



L'àrea funcional que es configura al voltant de la ciutat de Girona és un dels sistemes urbans més importants de Catalunya. Està format per un continu urbà estructurat al voltant de la trama urbana de la capital i de la qual formen part Girona, Salt, Sarrià de Ter, Fornells de la Selva, Sant Julià de Ramis i Vilablareix. A pocs quilòmetres d'aquesta àrea central se situa una primera corona de municipis que malgrat no formar part del continu urbà tenen unes relacions molt intenses en matèria de residència i de mercat laboral.

En el marc del Programa de planejament territorial (PPT), a començament de 2006 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va enunciar que elaboraria el Pla director del sistema urbà de Girona (PDUSUG). Fou adjudicat per 239.610 a la Unió Temporal d'Empreses (UTE) formada per Xavier Canosa Urb. Arq. i Land Planificació i Projectes. L'àmbit del PDUSUG incloïa 14 municipis,¹ 12 de la comarca del Gironès i 2 de la Selva. De la comarca del Gironès quedaven fora els municipis situats al sud, més cohesionats a l'entorn de Cassà de la

Selva i Llagostera, i també els situats a l'oest —com Canet d'Adri o Sant Martí de Llémena— amb fortes relacions amb Girona però amb una base econòmica molt diferenciada pel fet de tenir un important caràcter rural. D'altra banda, el motiu per a incloure els dos municipis de la Selva fou, en el cas de Riudellots, la important especialització industrial i la presència d'enllaços infraestructurals rellevants (inici de l'eix Transversal i sortida de l'autopista que connecta amb l'aeroport), i en el cas de Vilobí el fet que acullí una de les infraestructures més importants de les comarques gironines, l'aeroport de Girona-Costa Brava (per bé que compartida amb Vilablareix).

En total l'àmbit del PDUSUG té una superfície de 311 km² i una població, el 2005, de 143.016 habitants, dels quals el 60,6% pertanyen al municipi de Girona i un 19,1% a Salt.

Avancen el pla de l'aeroport i s'inicien els treballs

El març de 2007 el DPTOP va acordar que avançaria l'ordenació urbanística d'una part de l'àmbit del PDUSUG, concreta-

ment els voltants de l'AEROPORT DE GIRONA-COSTA BRAVA [6], com a conseqüència de l'atracció que havia generat durant els últims anys i del creixement que havia registrat la zona que l'envolta. D'aquesta manera el Pla director urbanístic de l'aeroport de Girona havia d'iniciar els treballs i ser aprovat abans del PDUSUG, per bé que s'hi acabaria integrant un cop fos aprovat.

Mentrestant, els treballs d'elaboració del PDUSUG ja havien començat i el mes de setembre es va donar a conèixer el document d'objectius i estudis preliminars. Aquest feia especial èmfasi en la necessitat d'impulsar la creació de més sòl industrial al voltant de les grans infraestructures en considerar que el planejament local no cobria les expectatives previstes per a l'escenari temporal de 2026. Més en concret, el document establia la importància de potenciar zones industrials, logístiques i de serveis al voltant de l'aeroport, el FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [64], l'AUTOPISTA AP-7 [12] i l'AUTOVIA A-2 [14]

En canvi, pel que fa al sòl urbanitzable residencial, s'assegurava que el planejament urbanístic dels 14 municipis podria absorbir la demanda de nous habitatges (comptant un increment de població d'unes 70.000 persones fins al 2026), de tal manera que no caldria crear nous sectors de sòl urbanitzable. D'altra banda, el pla es plantejava augmentar l'oferta d'habitatge protegit estenent al conjunt dels municipis del sistema urbà la condició que les reserves de sòl per a aquest tipus d'habitatge siguin les que fixa la llei com a mínimes per a capitals de comarca. D'aquesta manera es reconeixia que els 14 municipis formen part d'una mateixa realitat urbana.

Pel que fa a infraestructures el document d'objectius i criteris preveia estudiar la implantació d'un tramvia que connecti l'aeroport amb Flaçà passant per Girona. Així mateix recordava la manca d'aparcament



Urbanització de cases aparellades a Sant Julià de Ramis. Foto: Juli Valdunciel



Vista de Celrà amb el polígon industrial en primer terme. Foto: Juli Valdunciel

ments a la rodalia de la ciutat de Girona i analitzava la situació dels principals punts de la xarxa viària on hi ha una elevada sinistralitat, l'AP-7, l'N-II, la Gi-533 (de Girona a Sant Gregori) i l'N-141 (de Girona a Bescanó). També reconeixia que les pro-

postes que generaven més rebuig en el territori eren el desdoblament de l'N-II i el vial de tren de mercaderies que, al seu pas per l'àrea urbana de Girona, es preveia que passessin per l'actual corredor de l'AP-7. L'Ajuntament de Sarrià de Ter reclamava

que el desdoblament de l'N-II es fes per l'actual traçat de Sant Daniel i l'Ajuntament de Salt reclamava que si s'ampliava l'AP-7 es fes amb túnel. A més ambdós municipis s'oposaven al traçat del tren de mercaderies, que segons la proposta de la Generalitat seria una variant del futur FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [71] per a evitar el pas de les mercaderies per sota de la trama urbana de Girona.

Després de la presentació del document, diversos alcaldes van demanar crear una comissió de seguiment on es reunissin tots els municipis per a estudiar les propostes i realitzar suggeriments. Per al 2008 es preveia que continuessin els treballs d'elaboració del PDUSUG i del Pla director de l'aeroport de Girona.

MJP

Més informació

www.gencat.net/ptop

130 PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA PLURIMUNICIPAL DE LA VALL DE RIBES



El novembre del 2007 el ple del Consell Comarcal del Ripollès presenta l'Avantprojecte de pla d'ordenació urbanística plurimunicipal (POUP) de la vall de Ribes. Aquest instrument abraça sis municipis i substituirà unes Normes subsidiàries conjuntes del 1985. El document preveu tres alternatives, però l'escollida redueix les previsions de creixement de les Normes per tal d'evitar la dispersió. D'aquesta manera, es preveu la construcció de 891 habitatges tant en sòl urbà no executat com en 18,75 ha de sòl urbanitzable. Així mateix, preveu sis categories de sòl no urbanitzable i estableix tres unitats de paisatge que cal preservar.



El 27 de gener de 2006 es va signar un conveni entre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) de la Generalitat de Catalunya, el Consell Comarcal del Ripollès i els ajuntaments de Campelles, Pardines, Planoles, Queralbs, Ribes de Freser i Toses per la formulació del Pla d'ordenació urbanística plurimunicipal (POUP) de la vall de Ribes (Ripollès). El Servei Territorial d'Urbanisme de Girona es va encarregar de la redacció de l'avanç del pla que es va presentar al Consell Comarcal el novembre del 2007. En el ple del 27 de novembre, se'n va acordar l'exposició pública durant trenta dies. També es va aprovar el Pla de participació ciutadana, en el qual es preveia una primera sessió pública en el termini d'exposició pública, per presentar-ne l'equip redactor i informar del contingut i objectius del POUP.

El POUP de la vall de Ribes abraça els municipis de Campelles (amb el nucli del Baell), Pardines, Planoles (agregat de Planès), Queralbs (agregats de Serrat i Fustanyà), Ribes de Freser (amb els nuclis de Ribes Altes, Bruguera, Batet, Armànies i Ventolà) i Toses (amb els pobles de Dòrria, Fornells i Nevà). Aquest conjunt de sis mu-

nicipis –i fins a 36 nuclis de població– forma una unitat geogràfica contínua, la vall de Ribes, que esdevé una de les subcomarques del Ripollès juntament amb la vall de Camprodon i el Baix Ripollès. Queda encaixada entre la Serralada Pirinenca –amb el Puigmal, alçada màxima dels Pirineus orientals– i la Prepirinenca (serra Cavallera, Taga i Montgrony). El cens total és de 2.903 habitants (2007) que es concentren bàsicament a Ribes, capital de la vall, amb 2.001 persones.

Anteriorment, els municipis disposaven d'unes normes subsidiàries conjuntes aprovades el febrer del 1985 que eren fruit de la revisió del planejament de Ribes, Campelles i Planoles –aprovats amb la Llei del sòl del 1956– i amb la primera planificació per a Pardines, Toses i Queralbs. Les diverses modificacions puntuals de les Normes van obligar a redactar un text refós aprovat pel DPTOP l'11 d'octubre de 2005. Actualment, es pretén adaptar el planejament a la nova LLEI D'URBANISME [2006:85] i continuar-ho fent de manera conjunta pels escassos recursos de bona part dels municipis implicats.

Adequació al marc de planejament i objectius del POUP

En l'avanç del POUP es fa un repàs exhaustiu del planejament existent o per a desenvolupar respecte del qual s'ha d'integrar. En aquest sentit, en destaca el Pla territorial general de Catalunya (PTGC) que pretén potenciar el desenvolupament, equilibrar el territori i ordenar el creixement. Aquesta eina distingeix els sis municipis de la vall com a àrea bàsica territorial (ABT). L'altre instrument en l'escala jeràrquica, el Pla territorial parcial (PTP) de les Comarques Gironines, es va encarregar el març del 2002 i encara estava en elaboració, per la qual cosa el POUP afirmava "desconèixer el seu marc orientador". Recentment també s'havia adjudicat la redacció del Pla director urbanístic (PDU) del Ripollès, marc en el qual s'haurà d'adaptar el Pla urbanístic de la vall de Ribes una vegada s'aprovi. També es tenen en compte plans directores, com el de les colònies del Ter o el d'estacions de muntanya, i la planificació sectorial i estratègica i la urbanística de municipis veïns tant del Ripollès com de la Cerdanya i el Berguedà.

L'avanç del Pla planteja una quinzena d'objectius i vuit criteris. Hi destaca el fet de fomentar la protecció del territori i del paisatge, d'evitar la dispersió urbana, de reforçar els principals nuclis, de minimitzar la constitució de noves àrees de creixement residencial i de rehabilitar masies disperses com a elements clau per al manteniment d'activitats econòmiques tradicionals i la conservació del patrimoni natural. En aquest sentit, el Pla "vol definir, en diferents escenaris de creixement demogràfic i econòmic, els usos del sòl, les comunicacions i el model d'assentaments, fent-los compatibles i potenciant els valors paisatgístics i ambientals del territori". En consonància amb altres instruments de planificació territorial i urbanística, es tenen en compte tres sistemes: espais oberts, assentaments urbans i infraestructures.



Ribes de Freser des de la carretera de Campelles Foto: Arnau Urgell



Nucli de Bael (Campelles) amb el Taga al fons Foto: Arnau Urgell

Diversos escenaris

En el període 1991-2001 el nombre d'habitatges de la vall de Ribes va créixer un 5%, mentre que la població disminuïa un 3,3%. Tanmateix, en els darrers anys s'ha apreciat un canvi en la tendència, fet que ha permès recuperar els nivells de població de començament de la dècada dels noranta. Cal tenir en compte que en el conjunt dels sis municipis el 45% dels habitatges són secundaris.

Les Normes subsidiàries del 1985 –actualment vigents– proposaven la creació de 12,9 ha de nou sòl urbà i 53,8 de sòl urbanitzable, de les quals se n'han executat 4,34 (33,6%) i 16,53 (30,7%), respectivament.

En l'horitzó 2020 el Pla preveu un creixement de 650 residents, fet que suposaria 240 habitatges. A banda d'això, restarien les segones residències. Amb aquest escenari es plantegen tres alternatives. La primera suposa un creixement zero del sòl

urbà (quedaria en 151,98 ha) i desenvolupar-hi els sectors que resten per executar. Aquest fet permetria la construcció de 518 nous habitatges en l'horitzó 2026. La segona, en canvi, preveu mantenir els criteris d'ordenació que deriven de les Normes subsidiàries. D'aquesta manera, el sòl urbà podria créixer 55,68 ha –el 85% a Campelles i a Ribes– i es podrien construir 1.476 nous habitatges. Aquesta alternativa es considera “desproporcionada” i “crítica per a la preservació del paisatge”. Finalment, l'alternativa tercera es basa en el manteniment de l'actual sòl urbà i en la inclusió d'alguns dels sectors de sòl urbanitzable previstos a les Normes del 1985 i en l'eliminació d'aquells que “no s'adeqüen als objectius del Pla”. Concretament, es tracta de 18,75 ha concentrades a Campelles i Planols (el 75%); de sectors de vora 1,5 ha a Queralbs, Ribes i Toses i sense cap nou creixement a Pardines. Amb aquesta opció, es podrien construir 891 nous habitatges en l'horitzó 2026.

En la valoració d'alternatives es considera que la tercera, tot i suposar una major ocupació de sòl que la primera pel fet que evita la dispersió i evita també que els creixements esdevinguin una continuïtat de la urbanització consolidada, assegura un desenvolupament sostenible. Segons el Pla, “es minimitza la despesa de sòl sense renunciar a les expectatives de futur d'aquest territori”.

Per altra banda, respecte al sòl no urbanitzable, es proposen sis categories en funció de les seves característiques i graus de protecció que s'han d'assolir: zona de protecció rural; de protecció agrícola i ramadera; forestals; d'alta muntanya; espais naturals protegits, i zones de domini esquiable. Així mateix, es considera el paisatge un bé patrimonial que s'ha de preservar. Per a fer-ho, es delimiten tres unitats de paisatge (l'eix del Freser i les valls del Segadell i del Rigard) que tindran pautes de gestió per tal de “remarcar-ne els valors escènics i ambientals sense pretendre fossilitzar el territori”.

Suspensió de llicències i previsió en la tramitació

Amb l'aprovació de l'avanç del POUP, el Consell Comarcal acordava la suspensió de la tramitació de plans urbanístics derivats i de projectes de gestió urbanística i d'urbanització. La suspensió en la tramitació no afecta aquells projectes que siguin compatibles amb les determinacions del nou planejament. Es preveu que durant les primeres setmanes del 2008 es dugui a terme el procés d'exposició pública, així com les xerrades informatives. Posteriorment, el Consell Comarcal haurà de realitzar-ne l'aprovació inicial.

AUV-MMM

Més informació

www.ccripolles.cat

131 PLA D'USOS DE LA MUNTANYA DE MONTJUÏC (BARCELONA)



Durant el 2007, la muntanya de Montjuïc continua esperant l'elaboració definitiva del pla d'usos que n'hauria de regular les diferents intervencions urbanístiques que es van començar a fer l'any 2006. Les intervencions començades un any abans ja estan en fases avançades. Tot i l'oposició veïnal que han tingut, la concreció que se n'ha fet només ha estat una qüestió de temps.

Antecedents | 2006:125



La localització i dins de la ciutat de Barcelona fan de la muntanya de Montjuïc un dels punts més emblemàtics de la ciutat. Ubicada entre els barris de Sants i el Poble Sec, la Zona Franca i el port, ha estat un dels punts amb més transformacions registrades de tota la ciutat durant el transcurs de l'any 2007.

L'any 2006, en l'àmbit de la muntanya s'havia engegat un important procés de transformació amb l'objectiu de millorar-ne l'accessibilitat i potenciar-ne la capacitat d'atracció turística. Els esdeveniments emblemàtics que van començar el procés van ser dos: l'anunci de cessió del castell de Montjuïc i la sèrie de projectes que va fer arrencar BSM (Barcelona Serveis Municipals). Entre aquests últims hi havia la transformació del castell, la remodelació del telefèric, el nou parc de la Primavera o el nou camí del Cim.

Durant el transcurs de l'any 2007 es comença a veure el final de les obres previstes corresponents a les transformacions començades l'any abans, tot i la manca del tan esperat Pla d'usos de la muntanya

[125-2006] que permetria una actuació conjunta i coordinada de les diferents operacions. D'aquesta manera, la muntanya estava vivint la més gran transformació des dels Jocs Olímpics de l'any 1992, amb unes obres en desenvolupament i en projecte que superaven els 70 MEUR.

Malgrat tot, la materialització concreta d'aquestes obres esdevé una situació de controvèrsia sobre la qual es basaran la majoria de les protestes dels veïns de la ciutat i específicament la dels barris més pròxims a la muntanya. Si bé la majoria de les operacions a la muntanya van tenir una resposta desfavorable per part dels veïns afectats, n'hi va haver dues que van generar les controvèrsies més marcades: el telefèric i la cessió del castell.

El telefèric de Montjuïc

El cas del telefèric ha estat durant tot l'any 2007 un dels punts que ha generat més debat entorn de les operacions de millora de la muntanya. Dos han estat els eixos fonamentals que han generat la crítica dels diversos col·lectius civils, com ara la

Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona o el Centre d'Estudis de Montjuïc, interessats en la protecció de l'aspecte cultural de la muntanya i dels seus valors ambientals. D'una banda, l'elevat pressupost que demanava la remodelació de la muntanya (en comparació amb la resta d'intervencions), que s'acostava als 14 MEUR; i de l'altra, l'impacte visual generat als voltants de la muntanya derivat de la remodelació gairebé completa del lloc (que incloïa la nova construcció de les tres estacions, la maquinària, les cabines i les pilones). L'arquitectura de les estacions i de les pilones han estat els objectes principals de crítica i rebuig.

A pesar dels inconvenients suscitats per les queixes, l'obra de remodelació (el projecte de la qual fou presentat el maig de 2006) es va acabar, i fins es va inaugurar, també, a mitjan mes d'abril, la qual cosa va impedir totes les possibles accions que en paralitzessin la concreció definitiva.

Les obres menors

Paral·lelament a aquesta obra principal, durant el decurs de l'any, es van dur a terme una sèrie d'operacions menors que es van sumar a la transformació global que estava vivint la muntanya.

Dins de la llista que engloba aquests projectes hi ha la nova xarxa d'aigües freàtiques, la construcció d'un dipòsit de recollida d'aigües pluvials al costat del castell i una de les fases del camí del Cim d'uns 3 km de longitud que pretenia unir i fer més accessible el camí de Miramar amb el sector conegut amb el nom de Can Clos. Totes plegades van ser finalitzades el mes d'abril. A més a més, també es construïa el parc de la Primavera, un nou jardí urbà de 19.500 m² que incloïa noves infraestructures i instal·lacions pròpies d'una àrea d'aquestes característiques, el qual era previst que s'inauguraria uns mesos més tard. Finalment, al setembre, s'acabava la remodelació de la façana de l'estadi olímpic.



Una imatge del parc Jacint Verdaguer, a Montjuïc. Foto: Guillermo Longhini



Telefèric de Montjuïc. Foto: Guillermo Longhini

La protecció de l'espai natural de Montjuïc

L'impacte de les operacions va provocar, a mitjan mes de febrer, una reacció per part de grups ecologistes que veien com el nou telefèric i la sèrie d'operacions de transformació de la muntanya podien afectar negativament l'entorn mediambiental. Les entitats ecologistes Centre d'Estudis de Montjuïc (CEM), la Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural (Depana) i Galanthus es van unir per a presentar una proposta de protecció de l'espai natural de la muntanya com a eina per a la protecció de la biodiversitat que hi ha al paratge. La proposta, presentada a la Generalitat i a l'Ajuntament de Barcelona el dia 30 de març, no es va tenir en compte per part del govern municipal en el procés de transformació que ja havia començat.

La cessió definitiva del castell

El 30 d'abril, en una sessió del Congrés dels Diputats a Madrid, el president del Govern, José Luis Rodríguez Zapatero (Partido Socialista Obrero Español, PSOE), anunciava la cessió definitiva del castell de Montjuïc, la fortalesa militar del segle XVIII, a les autoritats de la ciutat de Barcelona. Era un traspàs que es feia esperar com un

anhel des de 1960, durant l'administració de l'alcalde José María de Porcioles, en plena època franquista. Si bé la propietat és de l'Ajuntament, la gestió era a mans de les Forces Armades. La cessió esmentada suposava, a més, un canvi de gestió que va passar definitivament a mans de l'Ajuntament.

La cessió es va dur a terme a través d'un decret. Aquesta situació va provocar una protesta per part dels partits polítics de l'oposició a l'Ajuntament barcelonès, Convergència i Unió (CiU) i Partit Popular (PP). Hi havia un projecte de llei que estava en tràmit al Congrés dels Diputats des de l'any abans, però la urgència de l'afer, segons el president del Govern, va menar a la resolució de la cessió a través de la figura legal del decret presidencial, i això va generar que els grups opositors denunciessin que a la cessió hi havia hagut una maniobra política dedicada a millorar les possibilitats de triomf de l'alcalde Jordi Hereu (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC).

La cessió definitiva obria les portes a l'especulació sobre el futur ús de la fortalesa militar. Inicialment, i segons les condicions de la cessió, el castell seria la seu d'un futur

Centre de la Pau, que estaria regit per un consorci format pel Ministeri de Defensa, l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat de Catalunya.

El grup de CiU proposava, en canvi, que al castell s'instal·lés el futur Institut Internacional per la Pau. Aquesta institució, promoguda per la Generalitat, pretén ser un referent en la mediació de conflictes i un impulsor d'una política pública per la pau. D'aquesta manera, segons proposava el grup polític, quan aquest organisme s'instal·lés al castell s'estalviaria el pressupost destinat al lloguer de la seva seu pel fet de ser acollit per un edifici públic propietat de l'Ajuntament. Aquesta fou la proposta que es va aprovar al Parlament català el mes de novembre, gràcies als vots del govern tripartit i de CiU, i amb els vots en contra del PP i Ciutadans.

En acabar l'any 2007, el tan promès Pla d'usos per a la regulació de les transformacions de la muntanya encara no havia estat presentat oficialment, ja que es mantenia aturat en la fase d'estudi. Tal com va succeir l'any abans, aquesta situació va fer que la majoria de les intervencions que s'estaven duent a terme a la muntanya es fessin sense un cos legislatiu i tècnic que les coordinés. Tot i aquesta manca, les operacions de transformació a la muntanya continuen avançant, i l'Ajuntament hi preveu noves operacions amb la intenció d'obrir noves vies d'accés a la muntanya des de la Zona Franca o el port, de millorar l'accés des dels barris del costat i d'integrar els espais poc freqüentats.

MDD-RCV

Més informació

www.bcn.es
www.publicacions.bcn.es/b_mm/ebmm61/bmm61_qc30.htm
www.tmb.net/ca_ES/tmb/queestmb/puntmb/4/pdf/puntmb_4.pdf
www.asgalanthus.org

MONTJUÏC: L'ACRÒPOLIS PARCEL·LADA

Josep Maria Montaner i Martorell

Catedràtic de l'Escola d'Arquitectura de Barcelona

El Pla d'usos de Montjuïc presentat per l'Ajuntament de Barcelona el juliol de 2006, pendent del procés participatiu abans de la seva aprovació inicial, no va més enllà de posar ordre a l'estat de la qüestió, i tot just legitima l'evolució seguida en les últimes dècades com a lloc de lleure, consum i turisme, i com a reserva per anar construint, però no afronta les tres dificultats més grans: l'excessiva subdivisió i privatització, la seva problemàtica accessibilitat i relació amb els barris limítrofs i l'amenaça de bona part de la seva memòria i dels seus valors mediambientals.

Montjuïc, durant segles reserva de vestigis geològics i arqueològics, enclavament de boscos espontanis, lloc de control militar, pedrera per a alimentar la construcció, plataforma de camps de cultiu, a començament del segle xx es va convertir en l'alternativa per a crear símbols, aixecar pavellons i experimentar una renovació pedagògica. L'exposició d'Indústries Elèctriques, pensada per al 1917 i finalment realitzada en 1929, i els jardins esglaonats projectats per Jean-Claude-Nicolas Forestier i Nicolau Maria Rubió i Tudurí, responien a una idea unitària de ciutat noucentista: un sistema de passeigs i plataformes relacionats per escales i eixos d'aigua que aportava les reserves de verd, museus i fites necessàries per a la naixent metròpoli del segle xx.

A partir de la dictadura i del porciolisme se'n va engegar un ús intensiu, com a traster per anar urbanitzant, explotat com a parc per a fires, atraccions i un Poble Espanyol com a recinte tancat. El projecte de Josep Lluís Sert per a la Fundació Joan Miró, que es va col·locar d'alt d'un alt mur de contenció que destrossava la continuïtat dels jardins Laribal de Forestier i de Rubió i Tudurí, va afavorir la tendència a la fragmentació. I el procés es va aguditzar amb els Jocs Olímpics i la barrera de la plataforma de l'Anella Olímpica i la seva torre de telecomunicacions no operativa.

L'última operació que desvirtua el caràcter públic de Montjuïc és l'hotel de luxe a Miramar, inaugurat estratègicament després de les eleccions municipals. Aquesta apropiació exclusivista i elitista de l'espai legitima la privatització d'un dels enclavaments més privilegiats per la seva situació i per les vistes que proporciona sobre el port, i mutila encara més el sentit popular de la muntanya.

Si Montjuïc és un bon mostrari de plantes, arbres i ocells, des dels cactus dels jardins Mossèn Costa i Llobera fins a la flora mediterrània del Jardí Botànic, passant per la colònia de xoriguers del Morrot, està tan subdividit que també ho és de tota mena de tanques, murs, reixes, jardineres que obstaculitzen el pas, separacions, divisions i fronteres.

El segon problema no resolt és la inadequada accessibilitat, que afavoreix el recorregut de vehicles privats i d'autobusos turístics i que manca d'una bona infraestructura de transport públic, de la qual la principal insuficiència és l'endèmic retard de la línia de metro que uniria el centre històric amb el MNAC, fent-lo menys inaccessible. Això s'agreuja amb l'ús abusiu i inacceptable que moltes fires fan de l'avinguda de Maria Cristina, que la tanquen al públic. No solament provoquen una disminució de visitants al MNAC, al pavelló de Mies o al Caixaforum, sinó que tapen l'accés més important i simbòlic que tenen els vianants per a accedir a Montjuïc.

Alhora, continua essent pràcticament inexistent la connexió dels vianants amb els barris limítrofs. Fa falta un pla de mobilitat integral que, a més de potenciar les rutes turístiques rodades, tingui en compte els recorreguts des dels barris propers. Això queda patent en les dificultats d'accessibilitat des del Poble Sec o des d'altres nuclis urbans que queden separats de Montjuïc per forts desnivells i per àrees abandonades i perilloses. El nou Pla d'usos no enriqueix la qualitat de vida i d'equipaments quotidians dels barris propers: Can Clos, el Polvorí, la Font de la Guatla, la Satàlia i el Poble Sec.

I això enllaça amb la tercera qüestió: l'amenaça a les pervivències biològiques i patrimonials d'una muntanya que, tal com se sosté al número 101 (2007) de La Veu del Carrer, de la FAVB, hauria de ser reserva biològica i geològica, i en realitat està sotmesa a moviments de terra i mal mantinguda, i acumula escombraries; una part dels camins històrics utilitzats pels veïns s'han anat retallant, desfent o fins s'han esborrat, i llocs d'alt valor mediambiental, com el penya-segat del Morrot, la llacuna de la Foixarda i els voltants del castell, continuen estant en perill.

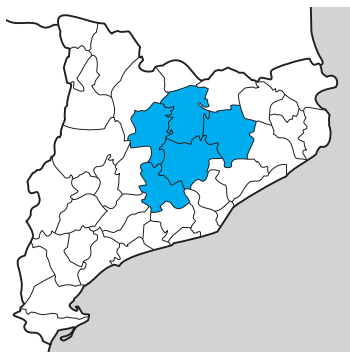
El Pla d'usos deixa constància d'alguns dels grans assoliments aconseguits, com el Jardí Botànic i el nou telefèric, i proposa una sèrie d'actuacions poc justificades, com definir més façanes i accessos a la muntanya, o reforçar un nou passeig F, a més del ja existent passeig K i del que està en obres, el Camí del Cim, que va des dels jardins de Miramar, passant pels jardins Joan Brossa, el Mirador de l'Alcalde, les muralles

del castell i el Jardí Botànic fins al Mirador del Migdia i el carrer del Foc.

No sembla, per tant, que hi hagi voluntat de resoldre cap de les tres tendències negatives que dominen la muntanya: augmenta l'impacte de la fragmentació ocasionada per més construccions i places d'aparcament en superfície; es mantenen les dificultats de relació i accessibilitat amb el centre i amb els veïnats propers, i la protecció dels espais d'interès natural prioritari, en especial el Morrot (des de la seva base, La Rivière), el Camí de l'Esparver i el Turó del Port, continua essent insuficient. En definitiva, un parc que hauria de ser més integral, accessible i públic cada vegada es referma més i més com una urbanització parcel·lada i acumula nous impactes d'edificis i activitats.

Article publicat al diari El País el 27 de setembre de 2007

132 PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES COMARQUES CENTRALS



El 30 d'agost s'aprova inicialment el Pla territorial parcial de les Comarques Centrals. A partir d'aquesta data i durant tres mesos, el Pla es posa a exposició pública i es procedeix a la consulta dels agents interessats. El secretari de Política Territorial, Oriol Nel-lo, presenta el Pla a Manresa i a Vic. A Osona, diversos alcaldes de la comarca es mostren partidaris de la vegueria de l'Alt Ter i són crítics amb el nou Pla, al qual presenten al·legacions conjuntes. També presenten diverses al·legacions el Consell Comarcal del Bages, la CUP-Vic i ICV-Bages, totes elles de caire ambiental o relacionades amb l'encaix de les noves infraestructures.

Antecedents | 2006:128



El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va presentar l'abril de 2006 l'Avantprojecte del pla territorial parcial de les Comarques Centrals (PTPCC), que ordenava l'àmbit territorial integrat per les comarques de l'Anoia, el Bages, Osona, el Berguedà i el Solsonès.

L'Avantprojecte es basava en unes hipòtesis de creixement econòmic i demogràfic de la regió en l'horitzó temporal del 2026. Preveia un creixement demogràfic del 65%, amb el qual s'assolirien els 700.000 habitants, es crearien 170.000 llocs de treball i es construirien 116.000 habitatges nous. El gros d'aquest creixement se situava a les àrees urbanes de les capitals comarcals i a ciutats mitjanes com Cardona, Manlleu o Torelló.

D'altra banda, el Pla identificava la xarxa d'espais oberts de la regió i n'establia diferents nivells de protecció. Un dels aspectes més complexos era l'encaix amb l'ampliació de la xarxa d'infraestructures de mobilitat prevista pel Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC), que incloïa projectes d'envergadura com el FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [71] i l'AUTOVIA C-15 (EIX DIAGONAL) [20].



A final de 2006 es va presentar l'Informe de sostenibilitat ambiental (ISA) del Pla on

s'indicava que les propostes del Pla tenien un balanç ambiental positiu i representaven una millora ambiental respecte de l'alternativa zero, és a dir, l'escenari tendencial sense el pla.

Aprovació inicial i presentació del Pla

El Pla territorial es va aprovar inicialment el 30 d'agost de 2007. A partir de llavors, el Pla i l'ISA associat es van posar a informació pública durant tres mesos. Durant aquest període el Pla i l'ISA també es van sotmetre a la consideració i consulta de les corporacions, associacions i entitats interessades, per tal que aquestes tinguessin l'oportunitat de comunicar el que consideressin oportú en relació amb l'àmbit de les seves funcions i competències.

A mitjan octubre, el secretari per a la Planificació Territorial, Oriol Nel-lo (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va presentar el Pla a Vic i a mitjan novembre ho va fer a Manresa.

Els alcaldes d'Osona, els més crítics amb el Pla

La presentació del Pla a Vic va posar de manifest les reticències de bona part dels alcaldes osonencs. L'alcalde de Vic, Josep Maria Vila d'Abadal (Convergència i Unió, CiU), va ser un dels més crítics, ja que entenia

que el Pla no tenia en compte la relació entre Osona i les comarques veïnes del Ripollès i la Garrotxa. D'aquesta manera, Vila d'Abadal tornava a fer avinent la seva preferència per la VEGUERIA DE L'ALT TER [101], que associaria Osona amb aquestes dues comarques.

Nel-lo, però, va afirmar que el fet que Osona estigués inclosa dins del PTPCC no implicava necessàriament una unió administrativa amb la resta de comarques que s'integraven al Pla i va afirmar que la vegueria de l'Alt Ter continuava sent factible.

D'altra banda, l'alcalde de Vic va mostrar la seva disconformitat amb el fet que el tren transversal no tingués en compte la Garrotxa i el Ripollès, cosa que també va remarcar l'alcalde de Calldetenes, Jaume Mas (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC). Mas també es va mostrar molt crític amb la nova ronda est d'Osona, que havia d'enllaçar Tona amb Torelló, ja que entenia que el nou vial tancaria Vic per totes les bandes. També es va sumar a les crítiques l'alcalde de Santa Eugènia de Berga, Filomena Tió (ERC), per a qui el Pla presentava una visió d'Osona excessivament metropolitana i potenciava molt la mobilitat privada en automòbil.

Per la seva banda, l'alcalde de Torelló, Miquel Franch (PSC), va preguntar quin encaix tindria el Pla director de la Vall del Ges amb el PTPCC. I els alcaldes de Manlleu i Taradell, Pere Prat (ERC) i Lluís Verdaguer (CiU), van demanar que els tràmits d'exposició i debat del Pla territorial no endarrerissin el calendari d'aprovació dels plans d'ordenació urbanística municipal (POUM) dels seus municipis.

A final de novembre, l'assemblea d'alcaldes d'Osona va aprovar un document d'al·legacions conjuntes al PTPC, en què es demanava una sèrie de modificacions relacionades amb les infraestructures i s'apostava per la separació administrativa de la resta de



La ciutat de Manresa amb Montserrat al fons. Foto: Àlex Tarroja



Polígon de la Valldan, a Berga. Foto: Àlex Tarroja

comarques del Pla i la creació de la vegueria pròpia de l'Alt Ter.

El document demanava un model territorial de creixement més sostenible, ja que entenia que les previsions de creixement del Pla eren desmesurades. En matèria d'infraestructures, l'assemblea va demanar que, a més del DESDOBLAMENT DE L'EIX TRANSVERSAL [2006:27], es millorés la connexió entre aquest i la C-17 i que es preveïés la possibilitat de desdoblant l'EIX VIC-OLLOT [27], que encara no havia entrat en servei. En matèria ferroviària, apostava pel desdoblament de la línia de tren fins a Ripoll, que permetés utilitzar aquest tram com a metro comarcal. A l'últim, en relació amb el ferrocarril transversal de Catalunya, el docu-

ment demanava que es preveïés una segona estació a la comarca d'Osona per donar servei a la zona del Lluçanès.

Els alcaldes del Bages, per la seva part, van manifestar les seves objeccions a través d'un plec d'al·legacions presentades conjuntament a través del Consell Comarcal. En aquest cas, el to majoritari no va ser tan crític com en el dels alcaldes osonencs, si bé van manifestar la seva inquietud en relació amb el traçat de l'eix ferroviari transversal, que amenaçava la integritat de la zona agrícola del pla de Salelles.

Al·legacions de la CUP i ICV

Alguns partits polítics, com la Candidatura d'Unitat Popular (CUP) de Vic i la secció Ba-

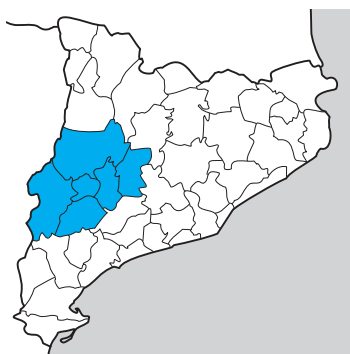
ges-Beguedà-Solsonès d'Iniciativa per Catalunya-els Verds (ICV), van presentar les seves al·legacions. Aquests dos partits coincidien a assenyalar la necessitat de delimitar les àrees de creixement residencial i planificar a escala supramunicipal l'ocupació de sòl per a ús industrial. Així mateix, remarcaven que els recursos hídrics de la regió eren limitats i en aquest sentit es referien a l'ISA del Pla on s'indicava que aquests recursos eren insuficients d'acord amb els creixements previstos. Per últim, demanaven que es promogués més decididament la mobilitat sostenible i els transports públics. ICV reclamava, a més, que el Pla incorporés les disposicions del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL PLA DE BAGES [2006:124] i instava el DPTOP a redactar plans directors urbanístics a tots els territoris de les Comarques Centrals que no en tenien.

El 30 de novembre es va tancar el període d'al·legacions i de consulta. A partir d'aquí s'esperava que, un cop analitzades les aportacions rebudes, el DPTOP aprovaria definitivament el Pla durant el primer semestre de 2008.

MSM-X3EA

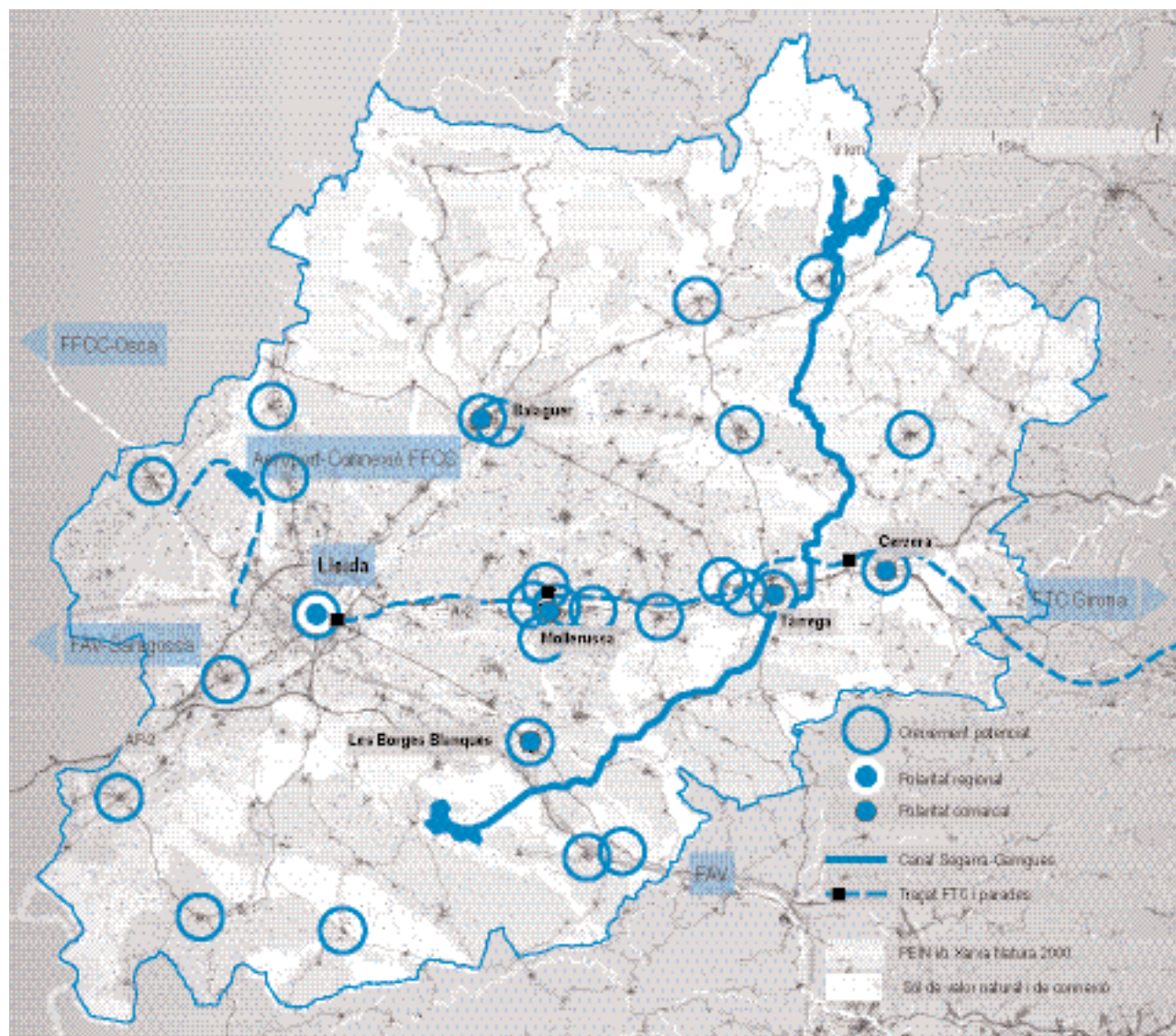
Més informació

www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/plans/parcials/index.jsp



Antecedents | 2006:129

Els principals objectius del Pla eren reforçar les ciutats i els principals nuclis urbans de Ponent, especialment Lleida, Balaguer, les Borges Blanques, Cervera, Mollerussa i Tàrraga, com a pols de creixement i de serveis; ordenar el procés d'urbanització, preservant l'activitat agrària i els petits nuclis rurals; potenciar l'espai per a les activitats econòmiques, tot fomentant la cooperació dels ajuntaments en la gestió dels nous po-





El PTP de Ponent preveu el creixement residencial a la rodalia de Lleida. A la imatge una urbanització a Torre-Serona Foto: Àlex Tarroja

lígons industrials; reforçar l'accessibilitat a la xarxa viària i ferroviària i preveure'n les noves necessitats vinculades a l'alta velocitat i a l'Eix Transversal Ferroviari; i protegir el paisatge com a patrimoni ambiental, cultural i econòmic i com a eina per a fixar la població al territori.

En un edicte de 13 d'octubre de 2006 el DPTOP va aprovar inicialment el PTP.

Continua el procés de tramitació del PTP

El període d'informació pública va estar obert durant tres mesos, fins al 18 de gener de 2007. Durant aquest temps el projecte del PTP va rebre 75 escrits amb al·legacions, la major part procedents de l'administració pública local, inclosos els sis consells comarcals, la Diputació de Lleida i 48

ajuntaments. La resta de documents (un 22 %) van ser presentats per corporacions, associacions i particulars.

Un cop finalitzat aquest procés, el Programa de planejament territorial del DPTOP va elaborar un text refós en què s'incorporaven les propostes i al·legacions acceptades, el qual va ser aprovat provisionalment pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques en data 4 de juliol de 2007.

Aprovació definitiva

Al final del període de consultes, en compliment de la normativa aplicable sobre avaluació ambiental de plans i programes, es va elaborar una memòria ambiental del Pla, que va rebre conformitat del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH).

El 6 de juliol de 2007, la Comissió de Coordinació de la Política Territorial va emetre el seu informe favorable en relació amb el PTP de Ponent-Terres de Lleida aprovat provisionalment.

Seguint la proposta del conseller de Política Territorial i Obres Públiques, i de conformitat amb les premisses de l'article 15.1 del Decret 142/2005, de 12 de juliol, d'aprovació del Reglament pel qual es regula el procediment d'elaboració, tramitació i aprovació dels plans territorials parcials, el Consell Executiu del Govern va aprovar definitivament el pla mitjançant l'Acord GOV/94/2007, de 24 de juliol de 2007.

El text resultant presentava algunes variacions força importants respecte de l'aprovat inicialment. El nou pla ampliava el nombre



Futurs desenvolupaments residencials i d'activitat econòmica a Lleida. Foto: Àlex Tarroja



Futurs creixements residencials a Tàrraga. Foto: Àlex Tarroja

de municipis amb una estratègia de creixement potenciat per a acostar els nuclis de serveis al món rural; assignava un creixement moderat a nous municipis, sobretot en aquells que disposaven de línia ferroviària i que tenien expectatives de millorar la seva accessibilitat; incrementava la superfície de sòl no urbanitzable de protecció especial; recollia el traçat del futur *EIX TRANSVERSAL FERROVIARI* [71] (amb estacions a Lleida, Mollerussa-Golmés, Vilagrassa-Tàrraga i Cervera); i preveia reserves de sòl per al futur *AEROPORT D'ÀLGUAIRE* [8].

El secretari per a la Planificació Territorial, Oriol Nel·lo, considerava a final de juliol

que el pla arribava en un moment crucial per a Lleida, pel gran volum d'inversions previstes, com el mateix aeroport, el *CANAL SEGARRA-GARRIGUES* [25] o el *FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV)* [60] entre Lleida i Barcelona.

El debat no cessa

El 22 de setembre de 2007, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va celebrar una jornada de formació sobre el PTP Ponent-Terres de Lleida a Mollerussa per tal de formar tots els regidors i simpatitzants de la formació sobre el que ha de comportar aquest pla en el futur. A la reunió hi van participar el secretari general Joan

Puigcercós, el president de la Diputació de Lleida, Jaume Gilabert, i els diputats al Parlament Carmel Mòdol i Miquel Àngel Estradé, entre altres.

El 17 de novembre el geògraf i professor de la Universitat de Lleida, Ignasi Aldomà, i l'arquitecte urbanista i professor de la Universitat Politècnica de Catalunya, Carles Llop, van coincidir a assenyalar el paper de motor del futur canal Segarra-Garrigues en el desenvolupament del PTP Ponent-Terres de Lleida, en una jornada sobre aquest tema celebrada al Col·legi d'Economistes de Lleida.

Publicació en el DOGC i primer recurs

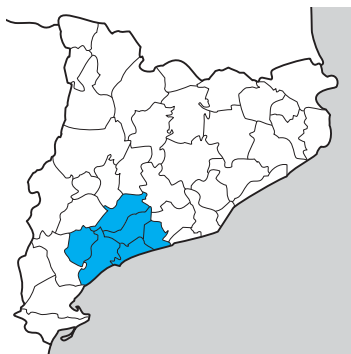
El 5 d'octubre de 2007 l'aprovació definitiva del PTP Ponent-Terres de Lleida es va publicar al DOGC, data a partir de la qual es va obrir un termini de dos mesos durant els quals els interessats podien presentar recurs contenciós administratiu davant el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) contra l'acord adoptat.

JRMR

Més informació

www10.gencat.net/ptop

PLA TERRITORIAL PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA 134



El setembre de 2007 es presenta l'Avantprojecte de Pla territorial parcial del Camp de Tarragona, un àmbit format per sis comarques, 199 municipis i 575.300 habitants. En destaca la polarització del creixement en la conurbació Tarragona-Reus, establir un sistema ferroviari de rodalies i crear una xarxa viària que doni resposta a les demandes de mobilitat interna. Després de la presentació, el DPTOP obre un període de tres mesos per a rebre propostes tant d'administracions, com d'organitzacions empresarials i d'entitats en defensa del territori. La previsió és realitzar-ne l'aprovació inicial la primavera de 2008 i després obrir oficialment la informació pública.

El Camp de Tarragona és, a banda d'una regió natural, un àmbit funcional de planificació que inclou 199 municipis de sis comarques (l'Alt Camp, el Baix Camp, el Baix Penedès, la Conca de Barberà, el Priorat i el Baix Penedès). La població total és de 575.300 habitants (2007), quasi 150.000 més que l'any 2000. Es produeix una gran concentració tant a la franja litoral com a l'eix Tarragona-Reus (entre aquestes dues ciutats hi ha el 42% de la població total). Aquesta situació contrasta amb els municipis de l'interior de l'Alt i el Baix Camp, la Conca de Barberà i especialment el Priorat, amb unes dinàmiques socioeconòmiques ben diferents.

En el marc del desenvolupament del planejament territorial de Catalunya l'any 2002 es va encarregar la formulació del Pla territorial parcial (PTP) per al Camp. La presentació del corresponent Avantprojecte es va fer el setembre de 2007..

Per altra banda, l'àmbit del Pla estarà desenvolupat en sis plans directores urbanístics (PDU) amb la voluntat de tractar les especificitats de cada territori. Els més avançats eren els que feien referència a l'àmbit central (eix Reus-Tarragona) i a la plana central de l'Alt Camp que a la fi del 2007 estaven en fase de redacció.

Un altre element de planejament és el CATÀLEG DE PAISATGE [32] –el primer dels set que s'han d'elaborar– del Camp de Tarragona, que es va presentar el 22 de febrer de 2007. El document divideix l'àmbit en 29 unitats de paisatge i n'assenyala quatre d'especial atenció: el garrofer, l'avellaner, la perifèria de Tarragona i la façana litoral entre el Tarragonès i el Baix Penedès. Les seves determinacions s'havien d'incloure posteriorment al PTP.

Principals línies de l'avantprojecte

El 5 de setembre es va presentar oficialment l'Avantprojecte de Pla territorial parcial del Camp de Tarragona. Els seus ob-

jectius principals són ordenar el creixement urbanístic de la regió; definir el projecte de conurbació per a Tarragona-Reus; delimitar els àmbits dels quatre PDU pendents d'iniciar; definir un sistema viari que millori la mobilitat interna de la regió, i apropar el tren tant a la ciutat actual com a la futura. Tal com succeeix en la resta d'instruments de planejament territorial, el PTP s'estructura en tres sistemes: espais oberts, assentaments urbans i infraestructures.

Respecte als espais oberts, el Pla distingeix diversos graus de protecció: especial, territorial i preventiva. Al primer s'inclouen els espais naturals protegits, el Pla d'espais d'interès natural (PEIN) o la XARXA NATURA 2000 [2006:199], així com els connectors ecològics necessaris per a garantir la creació d'una malla verda entre les muntanyes de Vandellòs, el Montsant i la serra de Prada. Així mateix es protegeixen eixos fluvials com el Gaià, precisament objecte de demanda de creació d'un PARC NATURAL [108] per part d'entitats ambientalistes.

Als sòls de protecció territorial s'inclouen els d'interès paisatgístic o agrícola i planes del Baix Camp i el Penedès, turons del

Baix Gaià amb paisatges de garrofer, camps d'avellaners del Francolí, altiplans de la Conca de Barberà...?; per raons de risc, és a dir, per la proximitat a activitats incompatibles amb desenvolupaments urbans o industrials (zona nord de la petroquímica o terrenys propers a l'AEROPORT DE REUS [9]); i els que tenen un interès estratègic potencial. En aquest darrer epígraf s'inclouen les zones susceptibles de tenir un paper estratègic en la futura organització del territori. En destaca l'espai comprès entre l'Arboç i Banyeres afectats pel projecte de LOGIS PENEDES [35]–, la plana entre Valls i Alió i on la Confederació d'Entitats Empresarials del Camp de Tarragona (CEPTA) va proposar la creació d'una PLATAFORMA LOGÍSTICA [148]–, així com possibles corredors de mobilitat com el denominat tren diagonal. Finalment, els sòls de protecció preventiva agrupa els sòls no urbanitzables que no es consideren ni de protecció especial ni territorial.

Respecte als assentaments urbans, el PTP defineix una estructura nodal del territori a partir de polaritats. N'hi ha de caràcter regional (Tarragona i Reus), comarcal (Falset, Montblanc, Valls i el Vendrell), 8 de caràcter subcomarcal i 17 d'estructu-



Estació del Camp de Tarragona del TGV Foto: Àlex Tarroja





Polígon petroquímic de la Poble de Mafumet Foto: Àlex Tarroja

rants,² mentre que la resta es consideren com a nuclis urbans o petits nuclis. Aquesta prioritització dels nuclis serveix posteriorment per a la proposta d'estratègies de creixement que responguin a criteris d'equilibri territorial, eficiència i sostenibilitat ambiental. En les principals polaritats regionals, comarcals i subcomarcals és on es proposen creixements potenciats. Altres estratègies són les de creixement moderat, canvi d'ús i reforma interior o millora i complecció per als municipis més petits o els d'interès patrimonial. Així mateix, en el cas de la conurbació central s'assenyalen les àrees de sòl no urbanitzable preventiu més aptes per a futurs creixements.

Finalment, respecte a les infraestructures la diagnosi emfatitza la gran dotació d'infraestructures viàries d'alta capacitat amb funcions de connexió i de pas –186 km que esdevindran 227 a curt termini– però el dèficit a nivell intern. Per tal de resoldre aquesta situació es proposa un triple cinturó al voltant de Tarragona: el primer traslladant l'autovia A-7 més al nord per tal de convertir l'actual en una via suburbana; un segon arc viari entre Reus, l'aeroport, l'estació del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [60] a Perafort – la Secuita i Torredembarra; i finalment, un tercer eix entre Alcover, Valls i el Vendrell. Així mateix, es proposen actuacions per als moviments interns al Baix Penedès i d'accés al Priorat.

Tanmateix, també es preveuen importants actuacions a la xarxa d'alta capacitat com el reforç del corredor del Mediterrani (tercer carril de l'AP-7 [12] i el DESDOBLAMENT DE L'N-340 EN A-7 [18]) i la creació de tres nous eixos: Tarragona-Montblanc (AUTOVIA

A-27 [15]), Montblanc-Tàrrrega (eix nord) i Montblanc-Igualada (C-37).

Per altra banda, es pretén crear un sistema de rodalies al Camp amb el principi d'acostar el tren a les dues grans ciutats. Mentre a Tarragona s'apostava per treure el tren de la façana marítima i soterrar-lo pel centre (proposant en una segona fase una variant que donés servei als barris de Ponent), a Reus també es proposava que fos subterrani pel centre i que a banda es construís una estació a Belissens per donar servei a l'hospital i al campus universitari **PARC TECNOLÒGIC DEL CAMP** [113]. Altres actuacions eren la construcció d'un nou intercanviador al nord de Vila-seca –amb trens regionals i el futur FAV mediterrani–, la creació d'un nou “mode de transport segregat” que uneixi Cambril i Reus passant per Salou, Port Aventura, l'estació intermodal i l'aeroport (es referia al projecte de **TRAMVIA DEL CAMP** [181] però sense especificar el mode de transport) i la possibilitat d'utilitzar la via Reus-Roda per a viatgers.

Tres mesos d'aportacions

Després de la presentació de l'Avantprojecte, el DPTOP va obrir un període de consultes de tres mesos per tal de rebre les aportacions d'administracions, agents econòmics i entitats del Camp. Es tractava d'un procés habitual en els PTP i que constitueix un procés d'informació pública “no oficial”. I és que l'oficial s'hauria de fer a partir de l'aprovació inicial prevista per a la primavera del 2008. Per al secretari de Planificació, Oriol Nel·lo, era una mostra “de la voluntat de l'executiu d'arribar a un consens ampli”.

Entre altres accions es va presentar el document a les sis comarques. Precisament en una d'aquestes sessions els alcaldes del Baix Penedès es van queixar de la “marginació” que patien respecte del centre del Camp. Fins i tot es queixaven que en la presentació mateixa s'havia parlat un 90% de Tarragona, Reus i Valls i només un 10% de la comarca. Per una banda, reclamaven més infraestructures però per l'altre rebutjaven la “imposició” del Logis Penedès.

Des de la Conca de Barberà el Consell d'Alcaldes va decidir presentar un plec de propostes entre les quals es demanava continuar l'autovia A-27 fins a Lleida a través de les Borges Blanques, així com la inclusió de les quatre estacions de tren a la xarxa de rodalies del Camp. Així mateix, municipis de la Conca però també del Priorat i l'interior de l'Alt i el Baix Camp reclamaven que no es limités tant el creixement. En aquesta línia s'expressava el president regional d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), Lluís Aragonès, que equiparava l'eix Tarragona-Reus-Valls a un Ferrocarril d'Alta Velocitat, mentre que considerava que “l'interior es movia a velocitat de rodalies”.

El Consell Comarcal de l'Alt Camp va aprovar un document en el qual es proposava millorar les connexions ferroviàries per a mercaderies, reforçar els eixos viaris Alcover-el Vendrell i Tarragona-Sarrià, i permetre la creació de consorcis de municipis per a desenvolupar noves àrees industrials. També es demanava que Valls es constituís en una polaritat de primer nivell talment com Reus i Tarragona. Així mateix, la reserva de 800 ha de sòl de potencial estratègic

generava controvèrsies entre els diversos partits i entitats.

Des de l'Ajuntament de Reus es proposava utilitzar els voltants de l'aeroport com a zona industrial i es demanava evitar el soterrament del tren a canvi de desplaçar-lo per tal de permetre el creixement cap a l'est. Finalment, demanaven que l'estació intermodal fos a l'aeroport —on se situaria l'estació central del corredor del Mediterrani— i no pas a Vila-seca. Per la seva banda, des del consistori tarragoní es demanava una connexió ferroviària directa amb l'aeroport i l'estació del FAV —i no fer transbordament a Vila-seca— i la creació d'una sortida de l'AP-7 entre Torredembarra i la capital del Tarragonès. Segons el tinent d'alcalde Xavier Tarrés (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), el Pla “no tenia prou en compte el municipi, ja que no el dotava d'infraestructures necessàries ni incorporava equipaments de caràcter supramunicipal”.

A nivell empresarial la Cambra de Comerç de Tarragona considerava necessari millorar les connexions entre l'estació del FAV i l'aeroport de Reus. Per la seva banda, la CEPTA prioritzava la creació immediata d'un servei de rodalies a partir de l'execució d'una variant a la plana de Picamoixons per configurar una anella ferroviària, el desenvolupament d'un sistema de metro lleuger entre Valls, l'estació del FAV i Tarragona, aprofitant el traçat de l'antiga N-240 i el desdoblament de la carretera entre Riudoms i Reus.

Finalment, organitzacions ambientalistes com el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) van adreçar un plec amb una seixantena d'aportacions entre les quals destacava la necessitat de preservar una anella verda formada per espais litorals, el pla de Santa Maria i l'Alió (l'espai afectat per la possible zona logística) i l'eix del Gaià. Així mateix demanaven

replantejar infraestructures “innecessàries o insostenibles” com l'A-27 o la C-37.

Al desembre es va tancar el període de suggeriments a l'Avantprojecte. Tanmateix des de Política Territorial es va afirmar que igualment es recollirien propostes de cara a millorar el document. Per a la primavera de 2008 es preveia l'aprovació inicial.

AUV-MMM

Més informació

www.cepta.es
www.gencat.cat/ptop
www.gepec.cat
www.reus.cat
www.tarragona.cat

1 L'Arboç, Cambrils, l'Espluga de Francolí, Salou, Santa Coloma de Queralt, Torredembarra, l'Hospitalet de l'Infant i Vila-seca.

2 Alcover, la Bisbal del Penedès, les Borges del Camp, Calafell, Constantí, Cornudella de Montsant, Cunit, Mont-roig del Camp, el Morell, Perafort, el Pla de Santa Maria, Prades, Riudoms, Sarrià, la Selva del Camp i Vila-rodona.

135 PLA URBANÍSTIC DE LA CIUTAT ESPORTIVA DE LA UE LLEIDA (TORRE-SERONA)



La Unió Esportiva Lleida projecta la construcció d'una ciutat esportiva al municipi de Torre-serona. Gairebé la meitat dels terrenys adquirits el juny de 2006 per l'entitat es destinen a instal·lacions esportives i la resta l'ocupa una zona residencial, de prop de 700 habitatges, que han de permetre eixugar part del deute que arrossega el club. La Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida aprova el 5 de juliol de 2007 la modificació de les Normes subsidiàries de Torre-serona per a requalificar com a urbanitzable els terrenys de la ciutat esportiva.



La UE Lleida és la principal entitat esportiva de la capital del Segrià. El 1939, es funda el Lérida Balompié, fruit de la fusió de diversos clubs preexistents. El març de 1947 aquest club es fusiona amb el Club Deportivo Leridano, d'ideologia franquista, sota el nom de Unió Esportiva (UE) Lleida. Fins a l'any 2007 el club havia militat 2 vegades a Primera Divisió, 24 a Segona, 15 a Segona B i 18 a Tercera Divisió.



Torre-serona és un petit municipi del Segrià de 5,9 km² situat al nord-est de la ciutat de Lleida i que tenia 348 habitants el 2007. Al contrari que altres municipis propers, el seu desenvolupament urbanístic previ ha estat molt reduït.

Adquisició dels terrenys per a la futura ciutat esportiva

El dia 6 de juny de 2006 la UE Lleida i l'Ajuntament de Torre-serona van signar l'acord per a començar a aixecar la ciutat esportiva en un terreny d'unes 21 ha adquirit per l'entitat en aquest municipi. Es preveia ocupar uns 80.000 m² per a instal·lacions esportives i la resta es destinava a una zona residencial. El projecte incloïa la construcció d'un estadi de futbol de gespa natural amb pista d'atletisme, dos camps d'entrenament de gespa artificial, un edifici polivalent amb piscina coberta, una petita residència, una zona

enjardinada i una altra d'aparcament. El complex s'ubicava entre el nucli urbà de Torre-serona i el Pitch&Putt, a escassa distància de l'autovia A-2. El nou estadi, d'unes 500 places, estava ideat per a acollir els entrenaments del primer equip i les competicions del futbol base de la UE Lleida. El primer equip continuaria emprant l'actual Camp d'Esports, de titularitat municipal.

La compra dels terrenys per part de l'entitat esportiva va suposar una inversió de 4 MEUR i el cost total de l'actuació s'estimava entre 12 i 15 MEUR per a la construcció de la ciutat esportiva i la zona residencial adjacent, amb la venda de la qual la UE Lleida preveia finançar la construcció del complex i a més deixar a zero el deute de l'entitat. L'acord fou signat pel president del club, Miquel Pons, i el vicepresident, Xavier Massana, i l'alcalde de Torre-serona, Enric Colom, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC). També van estar presents a l'acte per donar suport al projecte l'alcalde de Lleida, Àngel Ros, del PSC, i el president de la Diputació de Lleida, Isidre Gavín, de Convergència i Unió (CiU).

En el primer acte com a nou president de l'entitat, Xavier Massana manifestava el 4 de juliol que era vital acabar tota la tramitació necessària per a poder fer realitat el

projecte, a fi de sanejar el deute que arrossega el club. La mateixa setmana Massana anunciava que les samarretes del primer equip i del futbol base incorporarien el lema "Ciutat Esportiva, Torre-serona" per tal de promocionar la iniciativa.

El 27 de juliol l'Ajuntament de Torre-serona va aprovar per unanimitat la requalificació dels terrenys de la ciutat esportiva. A continuació va seguir un període d'exposició pública previ a l'enviament del projecte de modificació de les Normes subsidiàries a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL).

Promoció de la ciutat esportiva

Xavier Massana aprofitava Xavier Massana profitava la Junta d'Accionistes del club del 26 de gener per a anunciar que s'havia rebut informació favorable des de la CTUL sobre el projecte de ciutat esportiva, i esperava que els tràmits es resollien de manera ràpida.

A final de febrer la UE Lleida nomenava Roberto Fernández, catedràtic d'Història Moderna de la Universitat de Lleida (UdL), com a coordinador del projecte, i li atorgava també el càrrec de responsable de remodelació de la Fundació i del futbol base del club. Roberto Fernández va justificar la construcció de la ciutat esportiva com una via emprada ja per altres



Terenys on es localitzarà la ciutat esportiva de la UE Lleida, a Torre-serona. Foto: Àlex Tarroja

clubs de futbol per a eixugar els seus deutes a partir de l'aprofitament urbanístic. També va afirmar que, a més del club, la iniciativa afavoria tant el municipi de Torre-serona, que ordenava el seu creixement, com les institucions públiques, que quedarien deslliurades de les contínues aportacions econòmiques, així com el conjunt de la societat lleidatana, que guanyaria unes instal·lacions esportives de primer nivell.

Durant la primavera de 2007 el coordinador del complex va presentar el projecte a la Paeria i a la Diputació de Lleida, institucions que van mostrar el seu suport total a la iniciativa.

L'abril de 2007 la UE Lleida va reunir un grup d'exjugadors que donaven suport a la iniciativa. El coordinador de la iniciativa, Puig Solsona, exjugador, extècnic i excoordinador del futbol base de l'entitat, va manifestar la gran il·lusió generada pel projecte, no tant pels seus efectes econòmics com per la millora de les instal·lacions per a la pràctica esportiva.

La mateixa setmana, el màxim accionista del club, Tatxo Benet, va aprofitar l'acte de clausura de la IV Setmana de la Comunicació de la UdL per a promocionar la ciutat esportiva.

La dimissió de Xavier Massana com a president de la UE Lleida el 14 de maig va obrir un període d'incertesa en la entitat, en la qual directius com Bernabé Hernández condicionaven el futur del club a l'aprova-
ció de la ciutat esportiva, atès l'elevat

endeutament, de més de 5 MEUR, que s'arrossegava.

Tot i així, el projecte no va parar de rebre suports, com el del director de l'Institut Nacional d'Educació Física (INEF) de Lleida, Joan Palmi, que va oferir la seva col·laboració en el disseny del futbol formatiu del club i en la gestió del projecte. Roberto Fernández va assenyalar la necessitat de disposar d'especialistes de la UdL a l'hora d'elaborar un projecte d'aquestes característiques i va destacar la feina i el prestigi assolits per l'INEF de Lleida en els seus 25 anys de treball a la ciutat.

A principi de juny es va presentar el projecte a la població de Torre-serona. La iniciativa va rebre el suport dels veïns, de l'alcalde de Torre-serona, Enric Colom, de la regidora d'esports de la Paeria, Montse Parra, i del president de la Diputació, Isidre Gavín.

Els projecte supera els primers tràmits

El 5 de juliol la CTUL va aprovar definitivament la modificació de les Normes subsidiàries per a la creació del nou sector urbanitzable SUD-5, en els terrenys on es pensava construir el complex. La comissió va imposar una sèrie de modificacions sobre el projecte inicial, com ara la reducció de l'alçada prevista de les edificacions a canvi d'un augment en la superfície del sector fins a les 24 ha, fet que va suposar una reducció del marge de beneficis. El sector aprovat preveia la construcció de 698 habitatges, dels quals 253 de protecció pública (175 en règim general i 78 en règim concertat).

El sòl destinat al complex esportiu era de 115.000 m². Una de les condicions de l'aprovació definitiva del projecte va ser l'obligació de desenvolupar abans l'espai destinat a usos esportius que la zona residencial.

La UE Lleida va qualificar de moderadament positiva la decisió de la CTUL, tot i que la retallada del projecte implicava que no es podria eixugar completament el deute del club. Fernández va garantir que es prioritzaria la construcció de les instal·lacions esportives dins la primera de les dues fases de quatre anys previstes per a desenvolupar tot el projecte.

La CTUL va donar conformitat al text refós de les Normes subsidiàries de Torre-serona el 29 de novembre de 2007.

Un cop superats aquests tràmits, l'Ajuntament de Torre-serona i la UE Lleida s'havien de posar d'acord per elaborar el pla parcial, que caldria sotmetre a exposició pública i, posteriorment, ser aprovat al ple municipal i sotmès de nou a l'aprovació de la CTUL. Finalment, restaria encara per fer el projecte d'urbanització. La UE Lleida calculava que aquests tràmits retardarien encara l'inici de les obres durant un any aproximadament.

JRMR

Més informació

www.ellleida.com

136 PLA URBANÍSTIC DE LA FERRERIA (LA BATLLÒRIA, SANT CELONI)



El paratge de la Ferreria és un dels darrers espais sense edificar en el corredor de la Tordera, al municipi de Sant Celoni. Des de l'aprovació del Pla general l'any 1997 està considerat sòl urbanitzable industrial, tot i que no se n'ha aprovat cap pla parcial. Diverses mobilitzacions han intentat aturar-ne la urbanització. Després de les eleccions municipals de 2007 es condiciona la investidura del nou equip de govern a la seva desclassificació. D'aquesta manera els darrers mesos de l'any s'encomanen informes jurídics i estudis dels valors estratègics, ambientals, paisatgístics i patrimonials del paratge.



El paratge o veïnat de la Ferreria és un espai de 70 ha que s'ubica entre el nucli urbà de la Batllòria (municipi de Sant Celoni), la Tordera i el límit municipal de Riells i Viabrea. La pressió urbanística del nucli de la Batllòria per l'oest i pel nord del polígon de Riells ha deixat un reducte sense urbanitzar arraconat contra la llera del riu. A banda d'això, a l'altra riba, les modificacions antròpiques també són significatives a causa de la presència de l'autopista AP-7.

Del conjunt del paratge de la Ferreria, ja hi ha zones afectades per infraestructures: la carretera C-35 travessa el sector més septentrional mentre que en els límits orientals s'hi desenvolupen activitats extractives i al límit occidental, hi ha una parcel·la ocupada per una gran nau.

A l'espai hi destaca el camí ral, en un tram de 1.800 m de la via medieval que unia Barcelona amb Girona i que, de ben segur, formava part de la Via Augusta romana. Actualment és un camí de terra que serveix per a comunicar la Batllòria amb el veïnat sense passar per la carretera i constitueix una zona de passeig molt propera a la llera de la Tordera. A banda de les explotacions agràries també cal ressen-

yar els edificis de l'Hostal i la Ferreria, que actuaven com a espai de repòs i d'assistència tècnica als viatgers del camí just en un punt equidistant de les dues ciutats.

Així mateix, cal ressenyar el valor paisatgístic de l'espai –especialment pel seu caràcter de relict?, la funció de laminació de les torderades i l'ús recreatiu especialment donat pels veïns del nucli de la Batllòria. A l'espai no agrari –el sector més meridional– predominen les pinedes de pi pinyer, repoblacions de pi insigne, robínia, plàtan, eucaliptus i pollancre juntament amb restes de les comunitats de ribera originals.

Sòl urbanitzable des de 1997

L'any 1997 l'Ajuntament de Sant Celoni va aprovar el Pla general d'ordenació urbana (PGOU) en el qual es considerava la Ferreria com a sòl urbanitzable programat d'ús industrial. Aquesta decisió es prenia malgrat que l'auditoria ambiental municipal n'havia recomanat la preservació. A partir del 2002 la Coordinadora per a la Salvaguarda del Montseny va recollir un miler de signatures –el municipi de Sant Celoni en tenia 13.200– per tal de desclassificar-lo i convertir-lo en un parc agrari fluvial. L'any 2005, la tècnica de Patrimoni Natural de l'Àrea de Cultura

del consistori de Sant Celoni emetia un informe favorable a la preservació. Tanmateix, una entitat promotora va iniciar aquell mateix any la compra de terrenys en el paratge i va presentar a l'Ajuntament una proposta de pla parcial per a urbanitzar-lo. La campanya de la Coordinadora i l'informe de Cultura a favor de conservar l'espai va suposar que l'abril de 2006 es decidís suspendre la tramitació de llicències urbanístiques en el sector per tal d'avaluar les diverses possibilitats que hi havia. En aquest sentit, des del consistori es va encarregar un informe tècnic a la Direcció General de Polítiques Ambientals del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH). En aquest document es considerava que la Ferreria no tenia un gran valor de connexió biològica entre els massissos del Montnegre i el Montseny, però que en canvi calia evitar la urbanització a l'espai inundable i la destrucció dels edificis de la Ferreria i l'Hostal, ja que estaven catalogats com a elements expressament protegits. Des de diversos sectors es va qüestionar el contingut de l'informe i s'insistia en altres valors –més enllà de la connectivitat– com el paisatgístic, productiu i social. Des del consistori, encapçalat per Joan Castaño (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), es va encarregar un altre informe a una empresa privada per tal que presentés una proposta d'ordenació, és a dir, que es permetés la urbanització tot respectant les disposicions del DMAH.

Les eleccions municipal suposen un punt d'inflexió

Deu anys després de l'aprovació del PGOU les eleccions municipals de maig de 2007 van suposar un canvi molt important en la política municipal. Per una banda, el PSC va perdre l'alcaldia després de divuit anys d'ostentar-la, en favor de Convergència i Unió (CiU). Per l'altra, la irrupció de la Candidatura d'Unitat Popular (CUP) amb dos regidors va deixar Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds



Les Ferreries, amb la Batllòria al fons Foto: Àlex Tarroja





Pancartes de protesta contra la urbanització de les Ferreries Foto: Àlex Tarroja

(ICV) fora del consistori. En el programa de la CUP s'insistia en la necessitat de desclassificar la Ferreria, i es va condicionar la investidura de socialistes o convergents a aquesta qüestió.

L'acord entre CiU i la CUP per votar la investidura de Francesc Deulofeu (CiU) recollia el compromís de "desclassificar la Ferreria i la Verneda si no hi ha impediments legals i estudiant les possibles responsabilitats patrimonials". Així mateix, la formació independentista va engegar immediatament la campanya Salvem la Ferreria amb tres fronts: jurídic, documental i d'agitació. En aquesta campanya hi van participar entre altres la Coordinadora per a la Salvaguarda, la Plataforma Món amb Seny o el Casal Quico Sabaté. La qüestió va esdevenir protagonista en totes les festes populars com ara la de la castanya, la festa major, l'Onze de Setembre o carnestoltes. Així mateix, es va realitzar un documental en què participen els geògrafs de Sant Celoni Martí Boada i Josep Maria Panareda i els artistes locals Perejaume i Boris Ruiz.

Encàrrec d'informes jurídics

La corporació municipal, a instàncies de la CUP, va encarregar dos informes jurídics relatius a la possible desclassificació de la Ferreria. Per una banda, a la professora Gemma Geis de l'Àrea de Dret Administratiu de la Universitat de Girona (UdG) amb un cost de 7.000 €. Per l'altra, i de manera gratuïta, el Servei d'Assistència Jurídica de la Diputació de Barcelona també va rebre un encàrrec similar. En ambdós casos es reconeixia de manera expressa la potestat de l'Ajuntament de passar la classificació del sòl urbanitzable a no urbanitzable, si bé s'emfatitzava la necessitat de motivar aquest pas. En aquest sentit s'assenyalava la necessitat de redactar una memòria que recollís els diversos valors de l'espai.

Tanmateix, també es feia referència a un element clau. Els canvis en la classificació no comporten indemnització una vegada hagin passat quatre anys sense que s'hagi aprovat el Pla parcial corresponent. Malgrat que el PGOU es va aprovar el 1997, fins al 31 d'agost del 2005 no es va publicar ínte-

grament. D'aquesta manera, els propietaris podien al·legar que el termini de quatre anys computa a partir del 2005 i no pas del 1997 per a reclamar una indemnització. Ara bé, els informes coincideixen a limitar la responsabilitat patrimonial en les despeses de promoció, és a dir, arquitectes i advocats, per a la presentació del Pla parcial. El dictamen es reforçava amb la doctrina de la nova LLEI DEL SÒL 8/2007 [79] en la qual es considera que "cal valorar-se allò que existeix i no pas allò que el Pla recull que pot arribar a existir en un futur".

A banda de la qüestió jurídica, des de la Candidatura d'Unitat Popular s'engega una bateria d'iniciatives d'assessorament tècnic –Observatori de la Tordera, Associació per a la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC), etc.–, així com l'encàrrec de nous informes sufragats amb les retribucions dels dos regidors. Concretament es tractava d'un informe sobre el patrimoni històric a càrrec de l'historiador i arqueòleg Joan Llinàs, un altre sobre el valor estratègic de la Tordera per part del catedràtic de Geografia Josep Maria Panareda i un sobre les característiques paisatgístiques i ambientals per part del biòleg Javier Tarruella. Finalment, es va demanar l'estudi del cas en el marc del Catàleg del Paisatge de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB). Els quatre informes havien de lliurar-se l'abril de 2008.

AUV-MMM

Més informació

santceloni.cup.cat
www.monambseny.net
www.salvaguardamontseny.cat
www.santceloni.cat

1. Informe per la preservació i restauració del curs mitjà de la Tordera. Proposta per a la creació d'un parc fluvial, històric i paisatgístic.
2. Proposta de manteniment i ordenació de l'espai rural de l'Hostal, la Ferreria i la Verneda, a la Batllòria.

137 PLA URBANÍSTIC DE LES COMES (CAMBRILS)



El sector de les Comes, emmarcat dins el Pla d'ordenació urbanística municipal de Cambrils aprovat l'any 2006, pot representar per a la ciutat un increment de fins a 16.000 habitants en una nova àrea urbanitzada de 105 ha. Al llarg de l'any 2007, es van iniciar els tràmits per a aprovar el Pla parcial per a desenvolupar el sector.



El terme municipal de Cambrils, amb una superfície de 34.77 km² i una població l'any 2007 de 29.112 habitants, se situa a la comarca del Baix Camp. Cambrils ha esdevingut la tercera població del Camp de Tarragona pel que fa al pes d'habitants (darrere de Tarragona i Reus), i fins i tot ha superat Valls. Aquest increment de població es deu no només al creixement urbanístic dels darrers anys sinó també al canvi d'ús dels habitatges de segona residència en primera. El model turístic imperant a Cambrils s'ha combinat amb el sector agrari, el qual ha anat transformant els darrers anys molts conreus a regadiu, i també amb el sector de la construcció que ha estat afavorit pel desenvolupament turístic.

El 2 de febrer de 2006, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) va aprovar el Text refós del PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL (POUM) DE CAMBRILS [2005:163], publicat al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) el dia 8 de març de 2006. El POUM en la seva memòria descriptiva partia, entre altres coses, del criteri de "la inscripció de Cambrils com a ciutat emergent en la configuració de l'àrea metropolitana de Tarragona" i defensava "contenir el creixement urbà per sota del corredor d'infraestructures" que formen la línia de ferrocarrils Barcelona-València i l'AP 7 i també "garantir la consolidació de Cambrils com a ciutat litoral, més enllà de l'època turística".

El POUM aprovat l'any 2006 substituïa el Pla general aprovat l'any 1993 i plantejava la necessitat d'adaptar el planejament municipal a les determinacions de tot un conjunt de documents de recent aparició, tal com l'Agenda 21 de Cambrils, el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER [2005:128] o el Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el TEXT REFÓS DE LA LLEI D'URBANISME [2005:95].

És en aquest context en el qual, al llarg del 2007, es van dur a terme els primers passos per a iniciar la urbanització d'un dels sectors de més rellevància quant a superfície

d'aquest POUM. El sector de les Comes, amb una classificació de sòl urbanitzable delimitat i amb una extensió de 105 ha, va esdevenir un dels puntals en la consolidació de Cambrils com a ciutat mitjana més enllà de l'època turística.

El sector de les Comes, a ponent de l'actual centre urbà de Cambrils, se situa entre el torrent d'en Gener i el barranc de la Mare de Déu del Camí, i al nord entre el futur creixement del polígon industrial Belianes i al sud amb el barri de la Llosa. El POUM proposava per al sector la creació d'un nou eixample per a la ciutat, per tal de, segons els seus redactors, "garantir la continuïtat urbana, amb una ordenació compacta, diversa i amb habitatge de protecció pública". L'eixample s'articulava a partir d'una xarxa viària ortogonal que enllaçaria amb les actuals vies urbanes de Cambrils.

El sector de les Comes s'havia de desenvolupar amb un pla parcial, en el qual es preveia un ús predominantment residencial –habitatge plurifamiliar i unifamiliar– i terciari comercial, conjuntament amb equipaments i serveis tècnics i un ús industrial compatible amb l'habitatge.

El sector de les Comes preveia donar cabuda a entre 15.000 i 16.000 nous habitants en els 5.784 habitatges que determinava al POUM, dels quals 1.341 serien de protecció oficial i 631 concertats. Amb una alçada màxima de planta baixa més cinc pisos (PB+5) i una densitat bruta màxima d'habitatges de 55 habitatges/ha, el PUOM apostava per la compacitat de la ciutat i l'accessibilitat, donant continuïtat als vials del nucli urbà existent.

Aprovació inicial del Pla parcial

El mes de gener de 2007, l'Ajuntament va rebre el projecte de Pla parcial presentat per l'immobiliària Landscape Augusta SL, promotora immobiliària i empresa promotora del Pla. Aquest fou estudiat pel consistori i aprovat inicialment el 4 de maig, i el 7 de juny es va publicar al *Bulletl·li Oficial de la Província de Tarragona* (BOP) que s'obria el perí-

ode d'informació pública del Pla parcial de les Comes, a fi de presentar-hi al·legacions a l'aprovació inicial, per a un termini d'un mes, període que culminaria l'11 de juliol.

L'Ajuntament, per la seva banda, estava redactant un pla director d'infraestructures, que encara no havia aprovat a final de 2007, en el qual s'havia d'indicar quin tipus d'instal·lació seria la més idònia per al subministrament de l'aigua potable del sector les Comes, tenint en compte el gran creixement de població que aquest suposava.

El Pla parcial ja preveia la construcció d'una dessaladora per tal de donar servei al creixement estimat de població de Cambrils al sector de les Comes, però el projecte inicial havia previst la seva construcció en una zona d'equipaments a l'entrada per l'N-340, proposta que va ser descartada pel consistori que no volia una infraestructura d'aquestes característiques en una ubicació d'accés a la població.

Fins a final de 2007, el consum urbà i industrial del municipi s'abastava principalment del minitransvasament de l'Ebre (ABASTAMENT D'AIGUA AL CAMP DE TARRAGONA [2006:1]), tot i que l'increment de població que preveia el POUM al sector de les Comes va fer sorgir la necessitat de cercar noves vies per a subministrar l'aigua necessària.

A final de 2007, l'Ajuntament, després d'haver recollit les al·legacions al Pla parcial i un cop les va haver contestat per mitjà de l'equip redactor, restava a l'espera de l'aprovació provisional del Pla parcial de les Comes. Per altra banda, també s'estava a l'espera de l'aprovació del Pla d'infraestructures per tal de conèixer on s'ubicaria la futura planta desaladora.

ABB-U:50mil

Més informació

www.cambrils.org

PLA URBANÍSTIC DE TERRES CAVADES (TARRAGONA) 138



Després de dos anys de procés judicial obert, el jutge decideix arxivar provisionalment el cas en no trobar indicis de delictes penals en cap dels imputats. Finalment, però, l'Audiència de Tarragona decideix reobrir-lo en estimar un recurs d'un expropietari i observar indicis de delictes de negociació prohibida per part d'un funcionari públic i de tràfic d'influències per part de cinc dels onze inculpats inicialment.

Antecedents | 2004:155; 2005:142; 2006:136

L'agost de 2004 esclatava l'escàndol urbanístic i polític de Terres Cavades, nom que fa referència a la modificació puntual de Pla general que delimitava un nou sector urbanitzable a nord-est del nucli urbà amb aquest nom. El document va ser aprovat definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Tarragona amb data juliol 2004 i posteriorment va ser anul·lat pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP), Joaquim Nadal, que qüestionava el projecte i la participació en el tràmit d'aprovació municipal del regidor d'Urbanisme Àngel Fernández, amb vinculacions privades amb el sector. Poc després s'iniciava un procés judicial amb l'objectiu d'establir responsabilitats i determinar si es jutjava els inculpats o s'arxivava el cas. Les diligències judicials van finalitzar a final de 2006, després que els diferents implicats exposessin les seves versions davant el jutge.

La proposta del nou POUM manté Terres Cavades

El mes de febrer i abans d'aprovar inicialment el nou PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA

MUNICIPAL DE TARRAGONA [175], l'Ajuntament obria un període de consulta pública del document.

El document que proposava l'equip de govern, format pels partits polítics de Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP), mantenia la proposta de desenvolupar el sector de Terres Cavades. Se'n mantenia la superfície, aproximadament unes 100 ha, i l'edificabilitat, però s'hi augmentava el nombre d'habitatges, passant dels 4.872 previstos l'any 2004 a un total de 5.582. Aquest augment responia a la necessitat d'adaptar els paràmetres al marc legal vigent que establia unes reserves de sostre per habitatge protegit majors, la qual cosa, atès les dimensions mitjanes, menors, d'aquesta mena d'habitatges, permetia augmentar la densitat al sector. La nova proposta preveia reservar un 20% de sostre per habitatge de protecció en règim general, 1.547 habitatges, i un 10% de sostre per habitatge de protecció en règim concertat, 602 habitatges.

Amb la voluntat d'aprovar inicialment el nou POUM, després de cinc anys de procés de redacció, l'equip de govern sol·licitava consens mentre que l'oposició es manifestava contrària. Josep Fèlix Ballesteros, portaveu del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), manifestava "una falta total d'informació", i recordava que encara faltaven documents de mobilitat, econòmics i mediambientals. Lluís Ballart, regidor d'Iniciativa per Catalunya (ICV), qualificava el document de provocació i la regidora d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), Rosa Rossell, lamentava que un barri que havia de suposar un població de 12.000 habitants es deixés en mans de promotors privats i no fos d'iniciativa municipal.

El jutge archiva el cas

El 20 de març es feia pública la resolució del titular del jutjat número 5 de Tarragona en la qual es descartava el processament penal de les onze persones implicades en el cas i per tant decidia arxivar provisionalment la querella presentada pels 22 expro-



Vista parcial del sector de Terres Cavades Foto: Àlex Tarroja





Una imatge de Terres Cavades, amb el barri de Sant Pere i Sant Pau al fons Foto: Àlex Tarroja

pietaris l'any 2005 i la denúncia presentada per la fiscalia el mateix any.

El jutge Luis Rivera Artieda manifestava, en l'acta judicial, que no trobava cap indicatiu de delictes en cap dels imputats. Considerava innocents els onze acusats dels delictes d'estafa i tràfic d'influències. El document diferenciava el cas de les possibles irregularitats de la tramitació i compra de terrenys en la zona de Terres Cavades del cas de l'adjudicació de la concessió per a la construcció de l'edifici Centre de Negocis del Port. Respecte del primer, el jutge considerava l'actitud de l'exregidor Àngel Fernández "contrària a l'ètica pública" però no delictiva. Pel que fa al segon, la resolució no trobava res estrany en el fet que l'adjudicació de l'edificació i explotació de l'edifici es fes sense concurs previ, ja que respectava la legalitat vigent.

Els dos principals acusats, Àngel Fernández i el constructor José Luis García, reaccionaven amb alegria davant el sobreseïment de les actuacions judicials i el segon es manifestava dolgut per les acusacions rebudes i lamentava la paralització del procés urbanístic. L'ex-president de l'autoritat portuària i senador de CiU, Lluís Badia, declarava que l'acta reintegrava la seva credibilitat i dignitat com a polític i no deixava cap dubte sobre l'actuació de la seva dona.

En canvi l'advocat dels 22 querellants, Alfredo Nieto, declarava que tenia previst presentar un recurs de reforma i posteriorment un d'apel·lació, perquè el jutge ratifiqués o no el seu dictamen, després d'haver estudiat amb profunditat el text emès pel jutjat, mentre no deixava amagar la seva estranyesa davant la resolució. Contràriament, el ministeri fiscal declarava pocs dies després que no recorreria contra la resolució judicial.

Pel que fa al procés judicial únicament restava la resolució del recurs presentat pels promotors de Terres Cavades davant el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) contra la invalidació del vot de l'exregidor Àngel Fernández.

Acció política preelectoral

Amb la mirada posada en les eleccions del mes de maig, l'alcalde de Tarragona, Joan Miquel Nadal, i el portaveu de l'equip de govern, Joan Aregio, ambdós de CiU, van aprofitar l'arxivament provisional del cas Terres Cavades per atacar l'oposició, a la qual van demanar que rectificuessin públicament les acusacions realitzades durant el procés i el "linxament" al qual s'havien sentit sotmesos. L'alcalde va lamentar la paralització del sector i el perjudici que havia suposat per a la ciutat i va aprofitar per a defensar la seva política urbanística. Joan Aregio declarava que el sobreseïment "enfonsava mitja campanya electoral" dels socialistes i els acusava d'haver aturat importants projectes de ciutat. L'oposició responia que malgrat hi hagués acció delictiva o no, s'havia demostrat la falta d'ètica de l'exregidor i que el model urbanístic del govern local era rebutjable. El conseller de PTOP, Joaquim Nadal, manifestava el que respectava el dictamen judicial i refermava la decisió que havia suposat l'anul·lació del la tramitació del Pla.

Reactivació del Pla i eleccions municipals

Una setmana després del coneixement de l'acte judicial, sense esperar la resolució del recurs pendent, l'equip de govern decidia reactivar el projecte de Terres Cavades i Joan Miquel Nadal aprovava un decret que convalidava tots els actes administratius referents a la modificació puntual de Terres Cavades previs a la intervenció de l'exregidor per tal d'agilitar la tramitació i de poder realitzar la seva aprovació inicial. L'oposició es manifes-

tava contrària a aquesta acció i advertia que no votaria a favor.

Finalment, el mes d'abril la comissió de territori de l'Ajuntament de Tarragona donava llum verd al document de modificació puntual, en essència el mateix que s'havia anul·lat, però adaptat al nou marc legal respecte al percentatge de sostre destinat a habitatge de protecció oficial. El document es va aprovar inicialment en el ple municipal de 4 de maig. Poc després, el 15 de maig, en una sessió extraordinària del ple de l'Ajuntament s'aprovava també inicialment el nou POUM, on es recollia el sector urbanístic de Terres Cavades.

Les eleccions del mes de maig van suposar un canvi en l'equip de govern municipal que quedat format pels regidors electes del PSC i d'ERC i presidit pel nou alcalde Josep Félix Ballesteros del PSC. Això va suposar l'aturament momentani de la tramitació dels dos documents aprovats inicialment just abans de les eleccions.

Es reobre el cas

A principi del mes de desembre, l'audiència de Tarragona, estimant el recurs d'un expropietari, comunicava que reobria el cas de Terres Cavades advertint indicis de delictes de negociació prohibida a funcionari públic en el cas de l'exregidor Àngel Fernández i de tràfic d'influències en quatre dels onze inculpats inicialment.

XMA

Més informació

www.ajtarragona.net
www.gencat.net/ptop
www.gepec.org
www.tinet.org

PLA URBANÍSTIC DEL CENTRE DIRECCIONAL DE Cerdanyola del Vallès 139



El Consorci Urbanístic del Centre Direccional troba un abocador amb residus inerts a la Plana del Castell. El mes de setembre, es modifica puntualment el Pla parcial del Centre Direccional i es requalifiquen aquests terrenys com a espais lliures, s'amplia la zona esportiva i es redueix la superfície dels pisos per tal de construir-ne 240 més sense augmentar el sostre residencial. El mes d'abril s'inicien les actuacions amb la construcció d'una promoció d'habitatges protegits.

Antecedents | 2003:34; 2004:58; 2005:143

El Centre Direccional previst pel Pla general metropolità (PGM) de 1976 a la Plana del Castell de Sant Marçal (Cerdanyola del Vallès) es concebia com un enclavament estratègic per a la localització d'activitats terciàries, especialment de caire administratiu, cultural i de serveis, situat entre el Parc Tecnològic del Vallès, la serra de Collserola, la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) i el nucli urbà de Cerdanyola del Vallès, i que havia d'acollir la sortida nord del TÚNEL D'HORTA [21].

Tot i que l'any 2002 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) va aprovar definitivament el Pla parcial del Centre Direccional de Cerdanyola del Vallès, les protestes de diferents entitats ecologistes i el canvi de govern a l'Ajuntament van afavorir un acord entre el nou consistori i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) per a modificar el projecte ja aprovat.

Tres anys més tard es van aprovar definitivament la modificació del PGM i la del Pla parcial del Centre Direccional. Les modificacions tenien per objectiu ajustar els sistemes generals de vialitat a una nova jerarquia viària i a la morfologia del terreny, millorar la connexió amb la UAB, qualificar quasi el 50% de la superfície com a zona verda, crear una xarxa d'espais oberts que penetraven en forma de parcs interiors a la zona urbanitzada, higienitzar i segellar l'abocador de Can Planas i desenvolupar-ne un de nou, crear quatre centrals de producció d'energia i augmentar l'habitatge social en un 35% tot reduint el parc d'habitatges total. La modificació del Pla parcial mantenia la localització d'indústries lligades a la producció de les noves tecnologies en l'espai anomenat Parc de la Ciència i la Tecnologia que ja preveia el pla originari. El parc, a més, acollia la instal·lació del laboratori de llum del Sincrotró. Aquesta instal·lació consistia en un gran accelerador de partícules en forma d'anell d'uns 250 m de perímetre que havia de permetre l'estudi de

les propietats microscòpiques dels materials, aplicable tant a la recerca bàsica com als camps de la recerca biomèdica i als sectors industrials de l'àmbit farmacèutic, alimentari o cosmètic.

La troballa d'un abocador amb residus tòxics

El mes de febrer de 2007 es va trobar un abocador de residus situat a l'antiga zona d'extracció d'argiles anomenada Montserrat 2 i del qual l'Ajuntament no tenia constància. L'abocador contenia residus orgànics i inerts, i contenia fibrociment. El Pla parcial qualificava la zona de Montserrat 2 com a edificable i havia d'acollir part del Parc de la Ciència i la Tecnologia. L'Institut Català del Sòl (INCASOL), propietari dels terrenys de l'abocador, va signar un conveni amb el Consorci Urbanístic perquè aquest estudiés la rehabilitació dels terrenys.

L'Associació Cerdanyola Via Verda va convocar una passejada per a denunciar l'existència d'abocadors incontrolats i per a mostrar, una vegada més, el seu rebuig al projecte del Centre Direccional pels impactes que segons l'associació suposaria en termes de pèrdua de sòl agrícola i de biomassa vegetal, destrucció de la fauna i per l'aportació que significava al canvi climàtic perquè estimava que produirà un col·lapse circulatori.

L'inici de les actuacions

El mes de febrer, l'Ajuntament, el Consorci, l'Agència de Residus de Catalunya (ARC) i l'Entitat Metropolitana de Medi Ambient van acordar revisar conjuntament la restauració de l'abocador de Can Planas i encarregar la redacció de les bases per a un concurs públic per a l'anàlisi, avaluació i definició del projecte per a reparar els terrenys. Es preveia iniciar les tasques d'higienització a començament del 2008.

L'inici de la urbanització de l'espai es va fer a partir del desdoblament de la carre-

tera de Cerdanyola a Sant Cugat del Vallès amb la construcció d'un nou vial, anomenat l'eix de la Ciència, que connectava aquesta carretera amb la B-30 i l'autopista AP-7. Les obres, a les quals s'havia atribuït un pressupost de 66 MEUR i que es preveia que s'acabessin el març de 2009, preveien la construcció d'aqüeductes per a garantir el pas de la fauna entre les serres de COLLSEROLA [105] i SANT LLORENÇ DE MUNT [110].

La primera promoció de pisos, de 24 habitatges públics de lloguer, s'inicià el mes d'abril. Promoguda per l'INCASOL, estava ubicada a prop del nucli urbà de Cerdanyola i tenia un pressupost de 3,17 MEUR i un termini d'execució de disset mesos.

Una segona modificació del Pla parcial

El mes de setembre, la Junta de Govern de Cerdanyola i el Consorci del Centre Direccional van aprovar una segona modificació del Pla parcial del Centre Direccional. Aquesta preveia, entre altres punts, la reducció de l'amplada de la reserva de sòl per al túnel d'Horta, que passava de 97 a 70 m, i permetia així una cohesió més gran entre el nou barri i l'antic teixit urbà de Cerdanyola. S'ampliava, també, la zona esportiva, es delimitava un nou perímetre al voltant de la masia de Can Fatjó per a garantir la preservació de la Via Verda Sant Llorenç de Munt-Collserola i s'ampliava en 5 m un dels eixos comercials previstos. A més, es preveia la disminució de les superfícies dels habitatges protegits per arribar a construir-ne 1.440, 240 més dels previstos inicialment. Segons l'alcalde, Antoni Morral (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), l'objectiu d'aquesta mesura era adequar els pisos protegits a les diferents demandes socials actuals, tot mantenint el sostre edificable. A causa de la troballa de l'abocador, la modificació del Pla parcial també preveia la requalificació de la zona de Montserrat 2, que passava d'urbanitzable a sòl per a espais lliures.



El mes de juliol, la Caixa i l'INCASOL van firmar un protocol d'intencions per a adquirir uns terrenys on l'entitat bancària preveia construir dos centres de tecnologia que havien de donar suport informàtic a l'expansió internacional que pretenia afrontar l'entitat. La inversió inicial era de 200 MEUR i estava previst que les obres comencessin a mitjan any 2008 per tal que el primer edifici entrés en funcionament a final de l'any 2010 i el segon, un any més tard.

A final del mes de novembre, la Generalitat, el Consorci i Foment de les Arts i el Disseny (FAD) van signar un conveni per tal de dur a terme una promoció de 750 habitatges amb paràmetres de sostenibilitat

i eficiència. El FAD preveia convocar un concurs internacional d'arquitectes per a fer la promoció d'habitatges amb criteris de qualitat arquitectònica, estalvi d'energia, gestió de residus i reaprofitament d'aigua. El 55% d'aquests habitatges serien de protecció oficial i es preveia que s'iniciessin les obres a final de 2008.

A final d'any, l'Ajuntament i la UAB van signar un conveni de col·laboració que permetria l'expansió de la UAB més enllà de l'autopista AP-7, fins al Parc de la Ciència. El conveni obria la porta a un nou planejament urbanístic del campus, a la redacció d'un pla de mobilitat que inclogués la Universitat, el Centre Direccional i el Parc Tecnològic del Vallès i la possibilitat que els

habitants del municipi accedissin a alguns serveis universitaris.

A l'últim ple de l'any, el Consistori va aprovar la constitució d'una societat urbanística pública encarregada de gestionar el sòl de propietat municipal del Centre Direccional. Durant l'any 2008 es preveia que s'acabessin les obres del laboratori de llum del Sincrotró.

HCG

Més informació

www.cerdanyola.cat
www.gencat.net/ptop
www.viaverda.org

PLA URBANÍSTIC DEL TORRENTAL (CALLDETENES) 140



El mes de febrer s'aprova definitivament el Pla urbanístic del Torrental, després d'un termini d'exposició pública sense al·legacions. El començament de les obres comporta la tala d'una zona boscosa al sector, cosa que alerta els veïns i inicia les mobilitzacions contràries al pla. Així es crea la plataforma El Torrental que lidera diversos actes simbòlics de protesta i que, juntament amb el GDT, denuncia a l'ACA i al DMAH algunes irregularitats en l'execució de les obres. Finalment, l'ACA emet un informe a l'Ajuntament de Calldetenes on li anuncia l'obertura d'un expedient sancionador i l'obligació de presentar un projecte de restauració de l'espai fluvial de l'àmbit.

El municipi de Calldetenes té una superfície de 5,80 km² i se situa a la comarca d'Osona. La població és de 2.252 habitants el 2007 distribuïts entre el nucli de Calldetenes, el petit agrupament d'habitatges de Sant Martí de Riudeperes i nombrosos masos dispersos pel territori. El terreny és pla i en general de poca alçada, a excepció d'alguns turons, i està drenat bàsicament pels torrent de Sant Martí, de la Sauleda i de Sant Marc.

El torrent de Sant Marc neix a l'est del nucli urbà de Calldetenes, concretament entre el camí de Mas Ponç i el serrat d'en Serrallonga. El torrent travessa tot el nucli urbà de sud-est a nord i està pràcticament canalitzat en la seva totalitat. L'àrea del Torrental, situada a la capçalera del torrent, és una de les poques zones que encara es mantenen lliures.

Previsions de planejament al Torrental

L'àrea del Torrental era un espai eminentment agrícola, situat molt a prop de la zona esportiva municipal, i resseguit per un bosc de ribera que s'estenia entre 200 i 300 m aigües amunt del torrent de Sant Marc. Gràcies a la proximitat al centre del

poble era un espai força freqüentat per la població i per diverses entitats que hi realitzaven activitats. A més, l'Ajuntament havia habilitat un sender al costat del torrent que formava part d'una de les rutes a peu del poble, la ruta de Sant Marc.

Malgrat l'ús social que se'n feia, el planejament vigent (Normes subsidiàries de 1986) qualificava una part de l'espai com a sòl urbà i una altra com a urbanitzable, cosa que permetia un desenvolupament urbanístic futur. L'àrea classificada com a sòl urbà es corresponia amb l'espai que l'Ajuntament destinava a l'ampliació de la zona esportiva municipal. L'ampliació preveia un nou pavelló poliesportiu, dues pistes de tennis, un circuit de BMX (Bicycle Moto Cross) i un recinte de trial al sector, i comportava la prolongació de la canalització del torrent de Sant Marc que arribava només fins a la intersecció del carrer Joan Fuster amb el carrer Serrallonga (coincidint amb el límit urbanitzat del municipi). Aquesta obra consistia en el cobriment de 113 m de llera a partir de la intersecció dels carrers esmentats. D'altra banda, a l'àrea de sòl urbanitzable, s'hi desenvoluparia un pla parcial urbanístic (PPU) que no projectava la canalització dels 250 m restants

del torrent i que preveia la construcció de nous habitatges a la zona.

El contingut del PPU el Torrental

El PPU del sector el Torrental comprenia els àmbits de sòl urbanitzable delimitat del Collet i Sant Marc, i determinava cinc tipus de zonificacions: vialitat, equipament, espais lliures, residencial obert, residencial en filera i residencial ciutat jardí. El desenvolupament projectat era residencial dispers amb habitatges principalment unifamiliars. Els espais reservats per a la xarxa viària eren destinats exclusivament a l'ús vial i d'estacionament, i l'equipament públic previst era de tipus escolar educatiu.

En total el sector acolliria 300 nous habitatges, complementats amb zones enjardinades i de lleure. La part de la llera del torrent de Sant Marc continguda a l'àmbit es qualificava com a zona verda (espai per parcs i jardins) i zona d'equipaments públics.

La tramitació del PPU el Torrental

El ple de l'Ajuntament de Calldetenes va aprovar inicialment el 30 de desembre del 2004 la Modificació puntual 1/2004 de les Normes subsidiàries de planejament al sector el Torrental, i a la vegada el PPU el Torrental que ordenava el sector. Tanmateix, la Modificació puntual es va aprovar definitivament el 25 de gener del 2006, mentre que el PPU ho va fer el 2 de març del 2006.

A partir d'aquí es va elaborar el Projecte d'urbanització del sector residencial el Torrental que executaria el PPU. El Projecte va ser aprovat inicialment el 30 d'octubre del 2006 i definitivament el 7 de febrer del 2007.

L'evolució del conflicte a l'àrea del Torrental

A principi del mes de febrer alguns veïns del municipi de Calldetenes es van adonar que s'havia tallat part d'una zona boscosa



Desenvolupaments residencials al Torrental de Calldetenes. Foto: Àlex Tarroja





Obres d'ampliació de la zona esportiva on hi havia el Torrental. Foto: Àlex Tarroja

al sector del Torrental. Aquest fet responia a l'obra de cobriment del torrent de Sant Marc, prevista en l'ampliació de la zona esportiva municipal, i a la neteja de la llera en l'àmbit del PPU el Torrental. Arran d'això es van iniciar protestes per a demanar que es recuperés l'entorn natural del Torrental i es frenés el creixement urbanístic.

Es va constituir la plataforma El Torrental que va començar a vehiculitzar les queixes dels veïns de Calldetenes, tot organitzant actes reivindicatius i recollint firmes per a la preservació de l'espai. A la primera mobilització organitzada hi van acudir unes cent persones i es va realitzar una plantada d'arbres que simbòlicament recorria el traçat del torrent de Sant Marc. També es van fer contactes amb l'organització ecologista Grup de Defensa del Ter (GDT) i es van denunciar conjuntament algunes irregularitats en l'execució de les obres a l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) i al Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH). Segons la plataforma, les obres a

l'àmbit no estaven autoritzades per l'ACA i a més aquesta havia emès una ordre expressa de suspensió d'executivitat instant l'Ajuntament de Calldetenes a presentar un projecte definitiu d'urbanització abans de començar qualsevol actuació. També qualificaven de desmesurada la neteja del bosc de ribera que s'havia realitzat a l'àmbit del PPU.

Per la seva banda, l'Ajuntament va fer arribar als veïns una carta en la qual es justificava l'actuació urbanística al sector d'acord amb la política esportiva que s'intentava promoure des de l'inici del mandat. Es considerava que l'actuació dotaria d'un nou servei al poble i permetria realitzar noves activitats esportives, escolars i de competició. S'adjuntava un pla-nol en el qual es mostraven les disposicions dels equipaments esportius i la zona per on passava el torrent, que quedaria cobert per la urbanització. Tanmateix, no es feia cap esment a l'actuació urbanística prevista en el PPU.

El 2 de maig l'ACA va emetre un informe en el qual s'autoritzaven les obres de cobriment dels 113 m de llera del torrent de Sant Marc, en la major part ja executades. Tanmateix, es donava part de raó a la denúncia presentada per la plataforma i el GDT, i s'anunciava l'obligació de presentar, en el termini de tres mesos, un projecte de restauració de l'espai fluvial tant en la zona urbana coberta com en la urbanitzable, aigües amunt de la canalització.

L'Ajuntament va presentar al setembre l'Avantprojecte de restauració mediambiental de l'espai fluvial afectat per cobriment de la llera i de l'espai d'aigües amunt inscrit dins la zona verda del PPU del sector residencial el Torrental, després que l'ACA li concedís una pròrroga de dos mesos en el termini de la presentació del projecte i li obrís un expedient sancionador.

Malgrat tot, la plataforma no volia el cobriment de cap part del torrent, de manera que van continuar actes simbòlics com la neteja de l'antic camí que avançava pel costat del torrent i que havia quedat malmès arran de les obres a l'àmbit.

A final d'any s'havien iniciat les obres d'urbanització del sector i les actuacions de restauració de la part del torrent que no s'havia de soterrar. Tanmateix, continuaven les discrepàncies respecte del tram del torrent cobert, i la plataforma amenaçava de continuar les mobilitzacions com a mesura de pressió.

ATD

Més informació

www.calldetenes.org
www.diba.es/municipis
www.torrental.org

PLA URBANÍSTIC DELS MUNTANYANS (TORREDEMBARRA) 141



L'aprovació definitiva del Pla parcial Muntanyans II no suposa l'aturada de les accions judicials, polítiques i populars per a evitar-ne la construcció, entre les quals destaca la petició parlamentària que almenys els espais lliures del Pla passin a formar part de la Xarxa Natura 2000, dues noves manifestacions pels carrers de Torredembarra o la denúncia a la Comissió Europea per la manca d'avaluació d'impacte ambiental. A final de 2007 el Ministeri de Medi Ambient es compromet a destinar 10 MEUR per l'adquisició de part dels terrenys, fet que podria solucionar un conflicte que s'allarga des de desembre de 2004.

Antecedents | 2005:152; 2006:141

El Pla parcial els Muntanyans II ocupa 16,83 ha i preveu la construcció de 543 habitatges al paratge del torrent d'en Gibert, al municipi de Torredembarra (el Tarragonès). El desembre de 2004 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) va suspendre'n l'aprovació provisional pel risc d'inundabilitat.

Després d'un recurs de la promotora el desembre de 2006, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) aprovava definitivament el Pla, tot i que les accions judicials, parlamentàries i populars per a evitar la urbanització continuaven. En aquest sentit destaca l'oposició de la Plataforma Salvem els Muntanyans que considerava entre altres valors la connexió biològica del paratge entre la platja i els espais agraris interiors.

L'any comença amb noves mobilitzacions

El 2007 es va iniciar amb una manifestació convocada per l'Assemblea de Joves del Baix Gaià (AJBG). Tres-centes persones van exigir la suspensió del Pla parcial. En el manifest que va cloure la marxa es va carregar contra el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) "per no moure ni un dit" a l'hora d'afavorir la compra dels terrenys afectats i contra Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Convergència i Unió (CiU), als quals es va acusar de "doble joc" pels interessos immobiliaris que segons ells tenien alguns dels seus militants.

Dies després, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) rebutjava la inclusió dels espais verds (9,42 ha) del Pla parcial a la XARXA NATURA 2000 [2006:199], ja que es tractava de sòl urbanitzable delimitat amb un pla parcial aprovat. Es tractava d'una decisió "injusta", segons el regidor de Medi Ambient de Torredembarra Lluís Suñé (Alternativa Baix Gaià, ABG), i que hauria permès minimitzar els impactes de l'execució del Pla. D'altra banda, anunciava que havia

demanat una reunió amb la Direcció General de Costes per intentar de nou que el govern de l'Estat comprés la meitat dels terrenys afectats.

El 20 de gener, l'inici de la construcció del pas soterrat a l'N-340 que uneix la urbanització Marítima Nord amb Muntanyans II va ser entès com "el tret de sortida a les obres". Dies després l'ABG, l'AJBG, la Plataforma Salvem els Muntanyans i el GEPEC (Grup d'Estudis i Protecció dels Ecosistemes del Camp) celebraven la primera reunió conjunta per a "crear un font comú amb què mantenir un ritme continu i intens de protestes".

En el front jurídic la Plataforma va presentar un recurs d'alçada contra la decisió del DPTOP d'aprovar el Pla parcial. Així mateix, un bon nombre d'entitats del Camp de Tarragona van secundar la iniciativa de la Plataforma de sol·licitar al DMAH l'ampliació de l'Espai d'Interès Natural (EIN) de la platja de Torredembarra i Creixell. Entre altres qüestions, es feia referència a les directrius que el mateix Departament havia elaborat per a la protecció de connectors biològics com el que suposa el Torrent d'en Gibert.

Altrament, la pregunta realitzada per l'eurodiputat Bernat Joan (ERC) a la Comissió Europea a final de 2006 va suposar que aquesta institució enviés un requeriment a l'Estat espanyol. En aquest sentit, Stavros Dimas, comissari europeu de Medi Ambient, va declarar que estudiaria el procés de tramitació del Pla i l'existència d'avaluació d'impacte ambiental.

"Darrera oportunitat" per a protegir l'espai

El moviment en contra del Pla parcial Muntanyans II percebia la reunió amb el director general de Costes José Fernández com la "darrera oportunitat" per a protegir una part o el conjunt sencer de l'espai. A la trobada de Madrid, hi van assistir, a banda del regidor Lluís Suñé, el diputat

d'Iniciativa per Catalunya-Verds, (ICV) Joan Herrera. El representant del Ministeri de Medi Ambient (MMA) es va comprometre a tirar endavant un estudi d'impacte ambiental amb una tramitació "d'urgència", ja que la promotora ja havia iniciat els treballs previs.

L'alcalde de Torredembarra Manuel Jiménez (PSC) va afirmar que se n'havia assabentat a través de la premsa i que "veia molt difícil que s'atruessin les obres ja que la promotora tenia totes les llicències aprovades".

Muntanyans al debat municipal

El conflicte va marcar tant la precampanya i campanya de les municipals com les posteriors aliances per a formar el consistori. Per exemple el 14 d'abril s'anunciava que la moció presentada per la Plataforma –d'adhesió a la petició realitzada al DMAH– no seria debatuda en el ple de l'Ajuntament. La comissió informativa va descartar-ho amb els vots contraris del PSC, el Partit Popular (PP) i el Grup Independent de Torredembarra (GIT). Els ambientalistes ho van considerar una mostra "de déficit democràtic".

Tanmateix, en el ple de maig els vuit partits amb representació al consistori van aprovar per unanimitat la mateixa moció. Aquesta vegada la van presentar ERC, CiU i l'ABG i s'hi va incloure una esmena del PSC i GIT en la qual es responsabilitzava al MMA i el DMAH de les possibles indemnitzacions.

En el debat entre els vuit candidats a les eleccions del 27 de maig, Muntanyans va ser un dels temes més polèmics tot i la coincidència general de no pactar amb un alcalde que afavorís l'execució del Pla. Les propostes més innovadores van ser les del candidat republicà Gerard Ciuró –que va suggerir la creació d'un parc natural costaner entre Altafulla i el Vendrell (PARC NATURAL DE LES TERRES DELS GAÏA [108])– i la de Maria Dolors Toda (Agrupació De-



mocràtica Torrenca, ADT) de celebrar un referèndum popular.

Els dos grans beneficiats de les eleccions municipals van ser el PSC –que va treure els millors resultats de la seva història– i l'ABG que passava d'un regidor a dos. Continuava, però, la gran fragmentació, amb la presència de cinc partits més: CiU, ERC, GIT, ADT i PP. Els desacords en la política urbanística i en la gestió de l'aigua van provocar que l'ABG decidís no repetir el quadripartit progressista encapçalat per Jiménez (PSC). Finalment, i després de dos mesos de negociacions, ERC entrava al govern format per PSC i GIT, que quedava a un regidor de la majoria absoluta.

Debat a la Comissió de Política Territorial del Parlament

A la primeria de juny, CiU va presentar una proposta de moció a la Comissió de Política Territorial del Parlament de Catalunya. El text, basat en la demanda de la Plataforma Salvem els Muntanyans al DMAH, proposava la catalogació de l'indret com a connector ecològic d'importància regional i el desenvolupament d'un pla de protecció de l'àrea.

Mentrestant, el 23 de juny les màquines van entrar per primera vegada a Muntanyans II. Des de la Plataforma es va relativitzar la notícia, ja que recordaven que si s'aprovable la moció presentada per CiU es podrien aturar les obres. Com a mesura de pressió, en un manifest recordaven a ERC i ICV que mesos enrere havien donat suport a la demanda realitzada al DMAH. Altra-ment, un centenar de persones es van manifestar el 16 de juliol pels carrers de Torredembarra. El text amb el qual es va concloure l'acte es mostrava crític amb ERC i el PSC per no haver-se involucrat en la protesta i amb CiU per “despertar ara” en la lluita contra la urbanització.

Des d'un àmbit parlamentari, ICV i ERC –amb el suport del PSC– van presentar una esmena a la proposta de CiU en la qual s'apostava per protegir les 10 ha de zona verda, per instar a un acord entre Ajuntament i promotora, per delimitar altres zones susceptible de protecció i per promoure la declaració d'una moratòria d'un any. Tanmateix, la votació de la proposta no es va dur a terme fins al mes d'octubre.

El 20 de juliol la Fiscalia anunciava la constatació d'indis de delictes en l'aprovació del Pla parcial. Les diligències obertes pel jutjat d'instrucció haurien de servir per a

decidir si el cas s'arxivava o si es tractava en un judici. La denúncia es basava en un informe de 2001 del MMA en què es recomanava l'expropiació dels terrenys afectats pels plans parcials de Muntanyans I i II. Malgrat que aquest document va arribar en plena revisió del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM), cap de les sis còpies trameses pel Ministeri no van ser registrades. Aquesta investigació afectava tant l'actual alcalde com l'anterior, Miquel Àngel Lecha (CiU), així com Josep Bargalló (ERC) que en aquell moment era regidor d'Urbanisme.

De nou en el ple municipal de juliol es va tractar una moció sobre el polèmic Pla parcial. L'ABG en demanava la suspensió cautelar però només va aconseguir el suport de CiU. El PSC i ERC van votar-hi en contra al·legant la possible inhabilitació dels regidors en cas d'aturar una llicència d'obres legalment concedida. Lluís Suñé (ABG) va demanar un acte “valent i de radicalisme polític”, mentre que l'alcalde ja va advertir que, encara que la moció prosperés, es negaria a executar-la perquè era il·legal.

En aquest mateix ple una desena de joves de l'AJBG van mostrar pancartes amb lemes com “Fora polítics traidors, aturem Muntanyans II”. Sis agents de la Policia Local van fer fora als activistes i, posteriorment, en van identificar un. Aquest militant de l'Assemblea va ser acusat de desobediència a l'autoritat en un judici que es va celebrar el mes d'octubre.

Dies després es feia públic el dictamen d'un grup d'estudiants del Màster de Dret Ambiental de la Universitat Rovira i Virgili (URV) que considerava que Muntanyans II “vulnera la normativa europea” per la manca d'un procediment d'avaluació d'impacte ambiental. En conseqüència, l'estudi recomanava a la Plataforma Salvem els Muntanyans que ho denunciés a la Comissió Europea.

En el primer ple després de vacances, l'ABG va presentar una nova moció per tal d'estudiar si el paratge és una zona humida i demanar-ne la delimitació al DMAH. El text va tenir el suport de CiU, el PP i l'ADT i el vot contrari del govern (PSC, ERC i GIT).

El 10 d'octubre es va votar finalment la proposta de resolució de CiU a la Comissió de Política Territorial. Les esmenes defensades pels tres grups del govern van limitar el pas a l'EIN als “espais lliures” del Pla i aquest fet, CiU no el va acceptar, la qual cosa va provocar que la resolució no tingués en

avant. Daniel Pi, diputat d'ICV, va reiterar que presentarien les esmenes en forma de moció en la propera comissió.

10 milions per a Muntanyans II

El 6 de novembre el Partit Socialista Obreiro Español (PSOE) assumia l'esmena als pressupostos del grup parlamentari d'Esquerra Unida-Iniciativa per Catalunya-Verds (IU-ICV) de 10 MEUR per l'adquisició de part del sòl afectat pel Pla. Lluís Suñé (ABG) valorava la notícia molt positivament i recordava la possibilitat de permutar terrenys, mentre que Gerard Ciuró (ERC) feia una crida al PSC i a ICV per a impulsar “la unitat d'acció entre les tres administracions”. L'alcalde Manuel Jiménez, malgrat considerar que la notícia era bona, es mostrava escèptic: “L'Ajuntament no pot aportar res en les hipotètiques indemnitzacions i tampoc no tenim terrenys per a oferir una permuta”.

Durant les darreres setmanes de l'any, les diverses administracions van continuar les converses per a intentar coordinar la seva acció per a protegir de manera parcial o total el paratge del torrent d'en Gibert. En aquest sentit, després d'una reunió entre el conseller Francesc Baltasar i els representants dels grups polítics torrencs, es va decidir constituir una comissió mixta en la qual també participaria el DPTOP. S'estudiaria la possible inclusió de les zones verdes previstes al Pla (un 56% del total dels terrenys) a l'EIN Platja de Torredembarra i Creixell, tot i que també es valoraria la protecció de sòl més enllà d'aquesta delimitació. Així mateix, es va acordar que l'Ajuntament demanés a la promotora l'aturada de les obres.

Per altra banda, l'any es tancava amb la denúncia que la Plataforma realitzava a la Comissió Europea per la manca de procediment d'avaluació d'impacte ambiental, tal com recomanava el dictamen de la URV. Igualment, el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) acceptava a tràmit el recurs contenciós administratiu contra l'aprovació definitiva del Pla per part de la CUCT.

AUV-MMM

Més informació

ajbg.blogspot.com
alternativatorredembarra.blogspot.com
gepec.cat/muntanyans
www.gencat.net/ptop
www.torredembarra.cat



Davant l'aprovació del projecte d'urbanització del sector del Graell el desembre de 2006, la primavera de 2007 els veïns del nucli de la Guixa-Sentfores constitueixen la Plataforma Preservem la Guixa-Sentfores i organitzen caminades per la zona. El mes de novembre es paralitzen les obres d'urbanització davant l'autorització de la Direcció General del Patrimoni Cultural de fer una intervenció arqueològica preventiva al Graell per a avaluar la possibilitat de recuperar les restes del complex arquitectònic del molí medieval, el mas i l'ermita romànica de Sant Llorenç de Boada. L'Ajuntament de Vic aprova la protecció com a bé cultural d'interès local de l'indret.

Antecedents | 2006:142

El sector del Graell està situat a l'oest del nucli urbà de Vic (Osona), entre l'antiga carretera N-152 i el límit del municipi. El sector delimitat pel Pla parcial del Graell té una extensió de 20,11 ha i limita al nord amb la carretera de la Guixa i el riu Mèder, a l'est amb el vial d'enllaç de l'antiga N-152 i a l'oest amb la variant C-17.

La Guixa és un nucli que fou municipi independent fins al 1936, quan s'annexionà a Vic. Té una població de 450 habitants i es troba aïllat del nucli urbà de Vic, mantenint els trets propis d'una població rural.

El Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de Vic de 1981, encara vigent avui, no preveia la urbanització dels terrenys de l'oest del terme. El juliol de l'any 2003 es va aprovar una modificació puntual a l'efecte de la posada en funcionament de la C-17 i l'eix Transversal perquè la variant obria les expectatives sobre un sòl que al PGOU es considerava "fora ciutat" i que havia de passar a formar la façana de ponent de Vic.

La modificació proposava quatre nous eixos d'accessibilitat a la ciutat. Un el constituïa la carretera de la Guixa-Sentfores i pretenia consolidar-hi un model de crei-

xement urbà amb densitat baixa, construint una morfologia lineal entre el nucli consolidat de Vic i el nucli de la Guixa. Un altre eix important el formava la carretera de Prats de Lluçanès, on s'hi preveia dissenyar la nova entrada de ponent a la ciutat des de la variant C-17 i dissenyar, també, una trama urbana que s'adequés a la devesa i els horts riberencs del riu Mèder.

Entorn d'aquests eixos, la modificació puntual reclassificava diversos sectors, entre els quals el Graell. L'aprovació l'any 2004 del Programa d'actuació urbanística municipal (PAUM) va incorporar les modificacions introduïdes i preveia l'elaboració de diversos plans parcials que completarien la urbanització de Vic fins a la nova variant C-17. En total, s'hi preveia un creixement d'uns 10.000 habitants.

La configuració de la façana ponent de Vic

L'any 2005, l'Ajuntament de Vic va aprovar la unitat d'actuació del Vivet, un sector de 4,7 ha situat a la sortida del nucli de la Guixa que preveia ordenar un nou creixement urbà, amb 121 habitatges, que donés una façana a l'accés oest de la Guixa. L'any se-

güent, s'aprovà la unitat d'actuació del Clarà, el sector que uneix el Graell amb l'entrada de la Guixa. Amb una extensió de 9 ha, preveia la construcció de 181 habitatges.

A causa de la formació del nou govern municipal, durant l'any 2007 es va aturar el procés d'aprovació dels altres dos plans urbanístics que hi havia pendents a la zona, el del Pujolar i el de Can Serè. Amb una extensió de 3,2 ha i 18,9 ha, respectivament, el PAUM preveia que acollissin 130 i 474 habitatges.

A la zona nord del Graell, entorn de la carretera de Prats, es preveien dos plans urbanístics més. El Pla parcial de Sant Sixt i el de la Bòbila. El primer, amb una previsió de 644 habitatges, fou aprovat inicialment l'any 2006 però a final de 2007 encara restava a l'espera de l'aprovació definitiva. El segon, just al nord del Graell, a l'altra riba del riu Mèder, el PAUM en preveia l'aprovació durant l'any 2008 i hi estimava la construcció de 900 habitatges.

El Pla parcial del Graell

El Pla parcial del sector el Graell, promogut per l'Institut Català del Sòl (INCASOL), fou aprovat per l'Ajuntament el mes de maig de 2006. El Pla pretenia perllongar a través d'un model urbanístic amb densitat moderada el nucli urbà de Vic fins a connectar amb el nucli de la Guixa-Sentfores.

El Pla parcial destinava el 79,1% de les 20,11 ha de terreny a zona verda, equipaments i sistema viari i el 20,9% restant a sòl residencial i activitats econòmiques. Preveia la construcció de 1.308 habitatges, dels quals 529 serien en diversos règims protegits, i acolliria entorn de 3.500 habitants. Al llarg del traçat de l'autovia C-17 es disposava una franja de 30 m que funcionaria com a barrera sònica.

L'inici de les mobilitzacions

La primavera del 2007 es va crear la Plataforma Preservem la Guixa-Sentfores quan es van conèixer els plans urbanístics que



Obres d'urbanització aturades al sector del Graell. Foto: Àlex Tarroja





Sector del Graell, amb el paratge de la Bòvila al fons. Foto: Àlex Tarroja

afectaven la zona i que en pocs anys multiplicarien la població del nucli rural per sis. L'objectiu de la plataforma era valorar i preservar el sòl agrícola i el patrimoni que pervivia a la zona i vetllar pel creixement limitat del nucli de la Guixa d'acord amb la tipologia constructiva del poble.

La Coordinadora per la Defensa del Territori, que agrupava diverses plataformes i organismes que s'oposaven a projectes urbanístics i d'infraestructures a Osona, va convocar una manifestació conjunta per tal de fer arribar als polítics les seves inquietuds i reivindicacions, demanar un replantejament del model de desenvolupament imposat —que en la seva opinió representava exportar la saturació urbanística de les comarques metropolitanes vers l'interior— i reclamar l'inici d'un debat públic vinculat als diversos projectes que afectaven la comarca.

El mes d'agost, l'INCASOL va iniciar les obres d'urbanització del Graell. A la tardor, la plataforma Preservem la Guixa-Sentfores va organitzar una caminada de reconeixement de l'antiga sèquia i del camí de ribera del Mèder que limita amb el sector del Graell amb l'objectiu de conscienciar els habitants de la pèrdua de patrimoni natural que representava la urbanització del sector i denunciar l'affectació de les restes del mas i l'església romànica de Sant Llorenç de Boada i del molí medieval adjacent que s'estimava que existien a la zona.

Aturada de les obres

Davant la verificació de l'existència de les restes arqueològiques amb l'inici de les obres d'urbanització, la Plataforma va denunciar la necessitat preservar-les. El mes de novembre, la Direcció General del Patrimoni Cultural va autoritzar de fer una intervenció arqueològica de caràcter preventiu per a avaluar la possibilitat de recuperar les restes. Com a conseqüència, l'Ajuntament de Vic va decretar l'aturada de les obres d'urbanització. Davant d'aquest fet, el Conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va cancel·lar la visita que tenia prevista de fer a l'Ajuntament per mostrar el seu malestar. Pocs dies més tard, l'alcalde de Vic, Josep Maria

Vila d'Abadal (Convergència i Unió, CIU), i el director de l'INCASOL, Miquel Bonilla, van acordar aixecar la suspensió decretada per reprendre les obres, mantenir la suspensió d'obres a les restes arqueològiques i, finalment, vetllar per reubicar la part d'ordenació volumètrica afectada per la troballa.

El dia abans, el ple municipal de Vic va aprovar una proposta per via d'urgència que declarava protegir l'indret com a bé cultural d'interès local. La troballa de les restes, segons l'alcalde Vila d'Abadal obligava "a replantejar el Graell, que suposa un creixement poc adequat".

A final d'any les obres s'havien reprès excepte al voltant de les troballes arqueològiques, i es restava a l'espera de la conclusió de les investigacions arqueològiques per determinar-ne les actuacions necessàries i de la realització d'una nova reparcel·lació que inclogués la reubicació de la part d'ordenació volumètrica afectada per la protecció del complex arquitectònic de Sant Llorenç de Boada.

HCG



Pintada contrària a la urbanització del sector del Graell. Foto: Àlex Tarroja

Més informació

preservemsentfores.bloc.cat/
www.vic.cat/urbanisme/index/index.asp

PLA URBANÍSTIC PORTA DE BARCELONA–CAUFEC (ESPLUGUES DE LLOBREGAT) 143



Avancen les obres del Pla urbanístic Porta de Barcelona–CAUFEC, que està previst desenvolupar al barri de Finestrelles, al terme municipal d'Esplugues de Llobregat. La Plataforma Popular contra el Pla CAUFEC, amb la connivència d'altres entitats civils, impulsa una campanya de desobediència civil al municipi per tal d'aturar les obres. Malgrat que encara no hi ha un calendari d'execució, l'habitatge públic previst està inclòs al Pla municipal d'habitatge per al període 2007-2012. Tanmateix, el benefici previst de l'operació immobiliària queda palès en el notable increment dels pressupostos municipals aprovats per al 2008.

Antecedents | 2004:161; 2006:143

Esplugues de Llobregat és un municipi situat sota la serra de Collserola a la comarca del Baix Llobregat, entre els municipis de Barcelona a l'est, Sant Just Desvern al nord, Sant Joan Despi i Cornellà a l'oest i l'Hospitalet de Llobregat al sud. Amb més de 45.000 habitants és una de les àrees més densament poblades del continu urbà metropolità.

El Pla urbanístic Porta de Barcelona–CAUFEC es projecta sobre la falda de la muntanya de Sant Pere Màrtir (serra de Collserola), al municipi d'Esplugues de Llobregat, entre l'avinguda dels Països Catalans, la ronda de Dalt, l'autovia A-2 i el carrer Laureà Miró. La nova urbanització s'estendrà en les immediacions dels barris de Finestrelles i Ciutat Diagonal, tots dos caracteritzats per un paisatge urbà d'habitatges de planta baixa o de poca alçada, d'origen petitburgès i menestral que, des de la segona dècada del segle XX, han anat ocupant la zona forestal de l'actual **PARC DE COLLSE-ROLA** [105] i sumen al voltant dels 1.600 residents.

Els terrenys pertanyien a la societat CAUFEC (acrònim de l'empresa francesa Cauval i de Fecsa) i estaven ocupats per

les línies elèctriques que creuen la zona sud de Collserola i van a parar a l'estació elèctrica de l'Hospitalet Nord.

La necessitat de compensar la companyia d'electricitat Fecsa per la despesa que li suposava soterrar divuit torres d'alta tensió de la zona –42 MEUR, segons Fecsa– va obligar el govern municipal a sol·licitar la modificació puntual del Pla general metropolità (PGM), per tal de poder augmentar els metres quadrats edificables al barri, acord a què es va arribar a principi dels anys noranta. El soterrament previst de les línies, segons el pla inicial, comportava la declaració d'edificabilitat de 30.000 m² i, després de l'acord, la superfície es va multiplicar per 8. Per la seva part, Caufec va vendre els terrenys a la immobiliària Sacresa el 2001.

El 20 de juliol del 2004 la Generalitat va aprovar definitivament una modificació del PGM que permetia passar de 30.000 a 234.000 metres quadrats edificables.

A la primera d'abril del 2005, Sacresa va iniciar les obres dins l'àmbit sud del Pla CAUFEC. Un any després, va procedir al desbrossament de la zona nord, a la falda de Sant Pere Màrtir, més propera al

Parc de Collserola. En el darrer any han continuat les obres d'urbanització.

Pla CAUFEC

El Pla CAUFEC-Porta Barcelona serà un nou barri a l'entrada de Barcelona, que abraçarà 39,5 ha de terreny entre els barris de Finestrelles, Ciutat Diagonal d'Esplugues. La urbanització inclou la construcció de 709 habitatges, 125 dels quals seran de promoció municipal i s'ubicaran al costat de la carretera de Laureà Miró. Els pisos de venda lliure es construiran als sectors nord i sud del barri, és a dir, al costat de l'Hospital de Sant Joan de Déu o entre la ronda de Dalt, la carretera Laureà Miró i el límit amb l'Hospitalet.

El Pla urbanístic està dividit en dos sectors, separats per l'autopista AP-2. A la zona nord es concentraran 90.000 m² d'oficines, que promourà Sacresa en règim de lloguer, i 67.800 m² de sostre residencial (529 habitatges). A la zona sud, entre l'autopista, la ronda i Laureà Miró, es farà un centre comercial i d'oci, amb 59.000 m² de sostre, i 180 habitatges més, dues terceres parts dels quals amb algun règim de protecció oficial.

El projecte preveu la construcció de dues torres de 92 m d'alçada i 25 plantes, projectades per l'arquitecte Ricardo Bofill, per a activitat empresarial i hotelera, sis blocs de 28 m (set plantes) per a oficines, setze edificis de 28 m per a habitatges, un centre comercial de vuit plantes (quatre soterrades) i tres blocs d'habitatges de disset plantes.

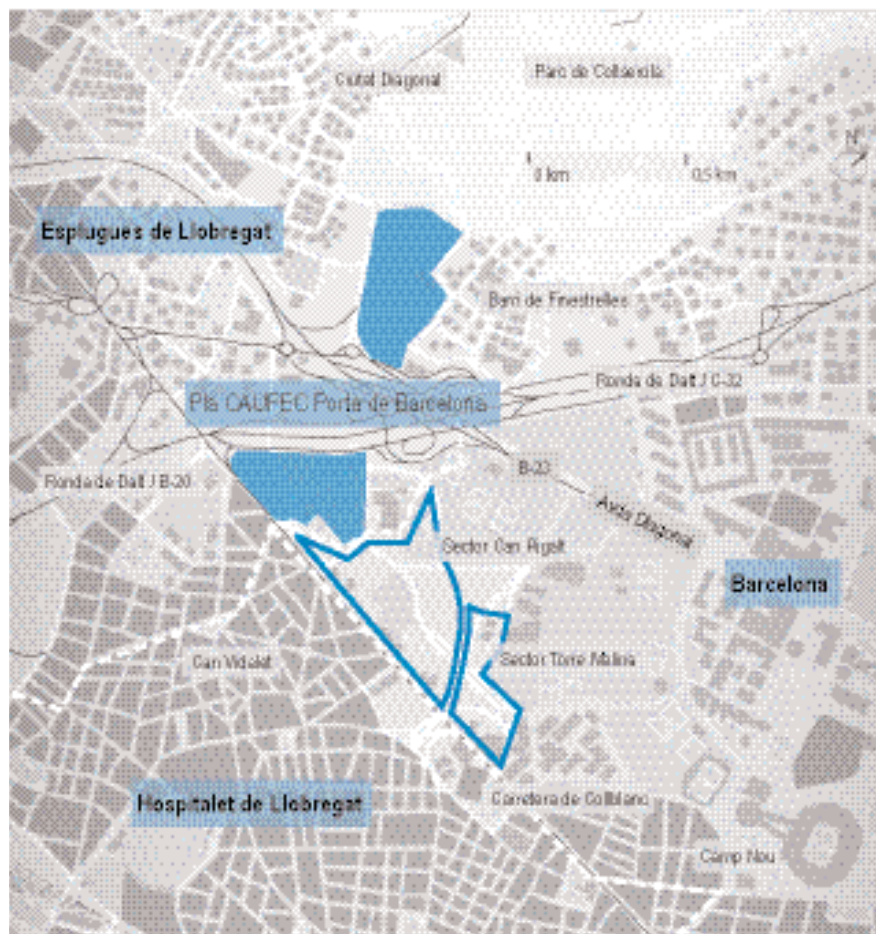
El planejament també preveu crear una gran zona verda, principal reivindicació dels veïns que, resseguint l'avinguda Jacint Esteve, farà de corredor verd del parc de Collserola. S'habilitaran tres passos subterranis per a evitar la congestió viària.

En paraules de l'Alcalde Pilar Díaz (Partit dels Socialistes de Catalunya,



Obres d'urbanització del Pla CAUFEC-Porta de Barcelona Foto: Àlex Tarroja





PSC), el pla "ha de permetre la creació de 6.000 llocs de treball i la preservació de corredors verds perquè la gent pugui accedir més còmodament al Parc de Collserola".

Un pla polèmic des de l'inici

Des de l'inici, l'Associació de Veïns de Finestrelles va qualificar l'operació d'especulativa i va impulsar la creació de la Plataforma Diagonal-Ponent, integrada per setze entitats de les zones limítrofs entre el barri de les Corts de Barcelona i els municipis de Sant Just Desvern, Esplugues i l'Hospitalet del Llobregat. Aquest moviment cívic, juntament amb la Plataforma Popular contra el Pla CAUFEC formada poc després, es va mostrar molt actiu per tal d'aturar el projecte i demanar al Govern de la Generalitat una moratòria de tots els plans urbanístics que afectaven la zona nord-oriental de Barcelona. Els veïns van exigir que es tingués en compte la remodelació conjunta de l'àrea, i no municipi per municipi; criticaven l'excessiva edificabilitat i vaticinaven que la xarxa viària actual no podrà absorbir l'augment de trànsit que comportarà el projecte.

A final de desembre del 2004 aquestes entitats van interposar un segon contenciós

davant el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) contra el Pla CAUFEC, que va ser definitivament refusat per aquest tribunal el juliol del 2005, moment en el qual els detractors del projecte van apel·lar al Suprem, que l'any 2007 encara no havia deliberat. A partir d'aquell moment, l'activitat s'intensificà: revistes informatives, pàgines web, esmorzars populars, xerrades, concentracions, talls de vials i autopistes, acampades, aparicions als mitjans de comunicació, intervencions als plans, etc.

Des del 2006 i especialment durant el 2007, la campanya de protesta es va encauçar en un moviment civil crític d'abast metropolità que, sota el lema "Tot està fatal, passem a l'acció", pretén denunciar l'especulació i protestar per "la destrucció del territori a través de la construcció d'infraestructures destinades a afavorir les mans privades". Conjuntament, doncs, es critiquen també altres grans projectes immobiliaris que afecten els municipis contigus, com la TRANSFORMACIÓ URBANA DE CAN RIGALT [2004:185] i el de la Porta Nord a l'Hospitalet, el PLA URBANÍSTIC DE LA VALL DE SANT JUST [2005:138], o el projecte del Camí de la Torre Melina a Barcelona, entre altres.

S'intensifica la campanya de desobediència civil: "Tot està fatal. No al Pla CAUFEC"

Durant el 2007 la Plataforma Popular contra el Pla CAUFEC va programar i executar diverses accions de desobediència civil al municipi en protesta pel que va qualificar de "menyspreu i el silenci de les institucions". Es perseguia, així, "difondre el conflicte, informar-ne i cridar a participar en la lluita contra el Pla CAUFEC".

Entre les accions que van tenir més repercussió als mitjans, destaquen les ocorregudes durant el mes de maig. El dilluns 14, dues persones es van encadenar al balcó de l'Ajuntament d'Esplugues: pretenien que l'alcalde es comprometés per escrit a suspendre la tramitació del pla urbanístic. Dos dies més tard, tres joves es van penjar durant 24 hores a l'edifici Tres Torres d'Esplugues —emblemàtic del municipi—, tot desplegant una pancarta amb el lema "Tot està fatal. No al Pla CAUFEC." En ambdós casos va ser requerida la intervenció d'efectius dels Mossos d'Esquadra, Bombers i agents de la Policia Local. Finalment, la tarda del 20 de maig, centenars de manifestants disfressats de pallasos van fer una cercavila per protestar contra el pla, cridant consignes com ara "Pilarín, prou d'especular".

En relació amb aquests fets, Pilar Díaz va declarar que "el pla ha estat aprovat legalment per l'Ajuntament i la Generalitat"; els manifestants "poden discrepar del projecte, però tenen totes les vies per expressar-ho democràticament, no pas creant perjudicis a l'ordre públic i danys a la casa consistorial".

Cap a la tardor, en resposta a la continuada activitat constructora, es van reprendre les protestes. Aquest cop, centenars de persones es van manifestar el dissabte 6 d'octubre, en van trencar les tanques i van ocupar la zona d'obres. El portaveu de la Plataforma contra el Pla, Jordi Vila, en declaracions recollides per Europa Press, va manifestar que "l'Ajuntament no ha defensat els interessos dels ciutadans i ha aprovat un pla que destrossa Esplugues". Dijous 8 de novembre, una trentena de manifestants disfressats de pallasos van aturar novament les obres durant tres hores.

A final d'any, un total de 28 activistes tenien diverses causes pendents fruit d'onze accions relacionades contra el Pla CAUFEC, entre delictes o faltes imputats pels Mossos d'Esquadra i expedients administratius promoguts per l'Ajuntament. Tan-



Obres d'urbanització del Pla CAUFEC-Porta de Barcelona Foto: Àlex Tarroja

mateix, en dos judicis, l'Ajuntament es va personar com a acusació particular i estava pendent que ho fes en un altre.

Previsions de futur

A final d'any, encara no hi havia un calendari de finalització d'obres. Tanmateix, el govern local va incloure els 125 habitatges de promoció pública previstos en el projecte en la redacció del Pla municipal d'habitatge per al període 2007-2012.

D'altra banda, en el darrer ple de l'Ajuntament, a mitjan desembre, va ser presentat i aprovat el pressupost municipal per al 2008, per un total de 50,9 MEUR i un increment respecte de l'any 2007 de 16,4 MEUR més. D'aquest increment, s'atribueixen 8 MEUR a les llicències d'obres que generarà el Pla CAUFEC. Segons va explicar l'equip de govern, el pla "continuarà generant beneficis durant un o dos anys".

Per la seva part, la Plataforma Popular contra el Pla CAUFEC preveia continuar el seu activisme durant el 2008.

MXA

Més informació

lescorts.com/elraco/manifest.htm
www.ajesplugues.es

144 PLANS URBANÍSTICS DE CALAFELL



L'any 2007, a Calafell es forma la Plataforma contra l'Especulació amb l'objectiu d'evitar el desenvolupament de tres projectes residencials aprovats inicialment per l'equip de Govern de l'Ajuntament l'octubre del 2006. A parer dels integrants de la Plataforma, els projectes pretenen un creixement residencial excessiu per al municipi, i per això decideixen acusar el Consistori i la promotora d'haver signat un conveni d'actuació la legalitat del qual posen en dubte. Els resultats de les eleccions municipals de maig canvien la composició del consistori, que passa a ser governat per alguns dels partits integrants de la Plataforma.



El municipi de Calafell es troba situat a la comarca del Baix Penedès. Els seus gairebé 22.000 habitants (2007) es distribueixen en tres nuclis de població: Calafell, Segur de Calafell i la Platja de Calafell. La seva posició a la Costa Daurada, la seva llarga platja i l'estació de tren a Segur el van orientar cap al turisme, i les segones residències i els hotels hi van començar a créixer a partir dels anys seixanta. Cal dir, però, que l'existència d'un parc d'habitatges a uns preus relativament més assequibles que en altres ciutats del litoral català ha suposat un principi de canvi amb l'arribada de nova població que, potencialment, hi resideix tot l'any.

L'any 2006, el consistori de Calafell volia desenvolupar tres projectes urbanístics residencials que només disposaven del suport de l'equip de govern. Aquests tres sectors residencials estaven delimitats a la zona de Segur de Calafell i eren el C o de la Casa Nova; l'E o el del Mirador, i el K, a la zona de Mas Mel. Tots tres estaven previstos al Pla general d'ordenació urbana de l'any 1989, però a l'hora de concretar-los amb els promotors, el nombre d'habitatges previstos en un d'ells es va incrementar.

El grup immobiliari Gaudir impulsa tres projectes

A final de l'any 2006, l'Ajuntament de Calafell va aprovar inicialment un conveni amb el grup immobiliari Gaudir per a desenvolupar aquests tres projectes urbanístics. El primer afectava la zona de la Casa Nova, situada a la part alta de Segur, i preveia la construcció de 550 habitatges, a més de la millora paisatgística de l'entorn i de facilitar la connexió entre la urbanització de Valldemar i la zona escolar de la Ginesta de Segur. El segon projecte se situava al sector del Mirador, a la zona de Segur de Dalt, i havia de permetre la construcció de 389 habitatges, un 20% dels quals seria públic, i d'una petita zona comercial en un edifici que estava molt degradat.

El tercer projecte afectava la zona de Mas Mel, situat entre Segur i Calafell. El Pla general d'ordenació urbanística (PGOU) del municipi de l'any 1989 hi preveia la construcció de 260 habitatges, però el consistori havia pactat amb els promotors la possibilitat de construir-ne 445. A canvi d'aquest augment del nombre d'habitatges, el municipi obtindria un seguit de compensacions el cost de les quals serien assumides per la promotora: un solar de més de 10.000 m²

per a la construcció del segon institut del municipi, amb un valor d'urbanització estimat en 1 MEUR; entre 50 i 70 habitatges socials cedits com a contraprestació dels 185 que es construïen de més i que gestionaria directament l'Ajuntament; augmentar fins a 7.000 m² les zones verdes, i efectuar millores en el clavegueram i en els dipòsits d'aigua per valor de 300.000 €.

El conveni es va aprovar l'octubre del 2006 amb els vots a favor de l'equip de govern, format per Convergència i Unió (CiU) i Agrupació Democràtica Municipal de Catalunya (ADMC), i amb l'oposició de la resta de partits polítics, és a dir, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i del Partit Popular (PP). L'alcalde, Joan Olivella i Ricart (CiU), va defensar-lo dient que l'augment del nombre d'habitatges no modificava el sostre fixat en el PGOU, ja que aquests es farien més petits, i a més va valorar positivament les compensacions que havia de rebre el municipi. Per contra, els grups de l'oposició van dubtar de la legalitat del contingut del conveni, acusació que va ser rebatuda pel seu redactor, Lluís Cases, advocat del Gabinet d'Advocats Garrigues.

A final d'any, el PSC i ERC van convèncer dos partits sense representació municipal, Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) i Acció Ciutadana Municipal (ACM), per tal de presentar un recurs contenciós administratiu contra el conveni als jutjats de Tarragona. Entre els motius al·legats van destacar el desacord amb el fet que, si les dates de tramitació no es complien, l'Ajuntament hauria de compensar els promotors, cosa que consideraven inusual; també dubtaven que fos cert que els diners que s'obtinguessin del 10% de l'aprofitament mitjà es destinessin a la construcció dels centres cívics de cada nucli, ja que, a parer seu, aquests imports s'haurien de destinar a habitatge social. A més denunciaven que part d'una de les promocions afectava 63 ha del parc de Segur on, segons el conveni, també s'hi edificaria.



Vista de Segur de Calafell Foto: Àlex Tarroja



Obres d'ampliació de la urbanització Mas Mel Foto: Àlex Tarroja

Manifestacions i acusacions fins a les eleccions de maig

Els partits de Calafell contraris als projectes i algunes associacions locals es van constituir en la Plataforma contra l'Especulació i a començament del 2007 van engegar les accions de protesta. Al febrer, la convocatòria per a formar una cadena humana al passeig marítim del municipi va reunir més d'un centenar de persones; també van proliferar pintades contra l'especulació immobiliària en algunes parets del municipi o pedregades a les seus polítiques de CiU i ADMC. Durant el carnaval alguns joves van escridassar i insultar membres del govern local i un d'ells va intentar agredir l'alcalde, fet que va comportar la detenció de l'agressor.

Malgrat l'oposició d'alguns sectors socials locals, el març del 2007 el ple de l'Ajuntament va aprovar provisionalment el conveni signat a l'octubre que incloïa els tres plans parcials dels sectors esmentats. Després d'aquesta aprovació, els projectes havien de ser aprovats definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT).

Després d'aquest tràmit, la directora general del grup Gaudir, Carmen Escrivà de Romani, va tornar a defensar la legalitat de la seva actuació i va adduir que l'augment del nombre d'habitatges no representava un increment

del sòl edificable sinó de la densitat, i a més va matisar que aquest increment només suposava un augment del 10% del parc previst en el PGOU. La directora també va dir que, en cas de continuar la campanya que difamava la seva empresa, emprendrien accions legals contra les persones que, segons creien, estaven danyant la imatge del grup.

Les eleccions del mes de maig del 2007 van suposar un canvi en l'equip de govern local que es va constituir amb el PSC, ADMC i ERC.

El nou equip municipal paralitza el conveni signat

Amb l'inici del mandat, el nou alcalde de Calafell, Jordi Sánchez i Solsona (PSC), va dir que havien començat les negociacions per a reorientar les actuacions immobiliàries de Gaudir a Calafell, a més de deixar en suspens el recurs contenciós administratiu i de retirar els expedients dels plans parcials que ja estaven a la CTUT.

A final d'any, el ple de l'Ajuntament va acordar obrir un expedient per a revisar d'ofici el conveni urbanístic signat amb Gaudir, ja que el dictamen jurídic que havien encarregat al professor de dret administratiu de la Universitat Pompeu Fabra, Josep Mir Bagó, n'establia la il·legalitat i la

nul·litat. Aquesta conclusió estava basada en tres fets: que la quantitat d'habitatge protegit estava calculada en nombre de pisos i no en metres quadrats edificables; que els terrenys que es permutaven entre la immobiliària i l'Ajuntament s'havien de vendre en subhasta, i que les partides econòmiques que l'Ajuntament rebia de la promotora s'havien de destinar a polítiques de sòl i d'habitatge i no a centres cívics.

Per la seva banda, el grup Gaudir va presentar un recurs al Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) contra l'acord del ple de l'Ajuntament del 27 de setembre que sol·licitava la devolució dels expedients de planejament que ja estaven a la CTUT.

El ple de l'Ajuntament del 27 de desembre també va acordar iniciar la redacció del nou Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM), al qual, segons Ramon Ferré Solé (PSC), regidor de l'àrea de Territori, s'hi inclourien els tres sectors del conveni que es planejarien de nou d'"acord amb la llei i amb una idea de municipi sostenible".

ESR

Més informació

www.calafell.org

145 PLANS URBANÍSTICS DE FIGUERES



L'ajuntament de Figueres tramita diversos plans urbanístics per preparar la ciutat per a l'arribada del FAV i assolir els 50.000 habitants. S'aprova el Pla urbanístic avinguda Costa Brava, promogut per l'Incasol. El nou alcalde, Santi Vila presenta una proposta nova del Pla avinguda Nova Estació i reuneix els veïns per desenvolupar-lo de manera consensuada. L'Ajuntament presenta el Pla de millora del barri de la Marca de l'Ham i els veïns es manifesten per demanar una tramitació consensuada. Finalment, s'aprova el Pla especial de reforma interior (PERI) de l'entorn de l'església de Sant Pere amb l'objectiu d'ordenar el centre històric altmedieval de Figueres.



La ciutat de Figueres, capital de l'Alt Empordà i amb una població de 41.115 habitants, està sent objecte d'una gran transformació territorial i urbanística. Les expectatives creades amb l'arribada del FAV, la valoració del rol de la ciutat com a plataforma logística i la política urbanística endegada per l'Ajuntament han impulsat el desenvolupament de nous sectors residencials, terciaris i d'equipaments amb l'horitzó d'assolir els 50.000 habitants.



El pla més emblemàtic va néixer el 2004 amb l'encàrrec de l'Ajuntament a l'equip d'arquitectes dirigit per Ricard Pié i Josep Maria Vilanova d'un projecte per a reordenar l'àrea de la futura estació del FAV, conegut com el Pla AVINGUDA NOVA ESTACIÓ [2006:188]. El projecte preveia l'obertura d'una avinguda entre l'estació i el centre de la ciutat de 400 m de llarg i 50 d'amplada, l'enderroc de cinquanta cases situades al carrer Avinyonet i la construcció de 900 habitatges. El 2005, l'Ajuntament obtenia un ajut de 5,5 MEUR, de la LLEI DE MILLORA DE BARRIS [2005:175] de

la Generalitat, per a la renovació del barri de la Marca de l'Ham i anunciava la intenció d'executar nou plans parcials urbanístics en dos anys. A l'últim, el 2006 l'Ajuntament va acordar amb el Ministeri de Foment (MIFO) desviar el ferrocarril convencional per l'oest de la ciutat per a enllaçar amb la nova estació intermodal del FAV, i va anunciar la intenció d'endegar un gran procés de renovació per a integrar el traçat actual al teixit urbà.

El desenvolupament d'aquests projectes ha anat acompanyat de diversos episodis de conflictivitat política i ciutadana. En el cas del Pla avinguda Nova Estació, l'anunci que el pla implicava l'enderroc d'una cinquantena de cases va impulsar la creació de l'Associació d'Afectats Avinguda Nova Estació de Figueres (ASAFANE) i l'inici de mobilitzacions. A final del 2006, i després de perdre el suport del grup municipal de Convergència i Unió (CiU), l'Ajuntament va decidir arxivar el Pla. D'altra banda, la presentació de l'avantprojecte per a desviar el tren convencional del cen-

tre de la ciutat va aixecar l'oposició dels grups municipals d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), i la creació de la Plataforma ciutadana en defensa del tren de l'Empordà, que reclama el soterrament del traçat actual.

Paral·lelament a la gestió d'aquest conjunt de projectes, l'Ajuntament ha impulsat la redacció d'un nou pla d'ordenació urbanística municipal (POUM), que s'està elaborant conjuntament amb el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE L'ÀREA URBANA DE FIGUERES [125].

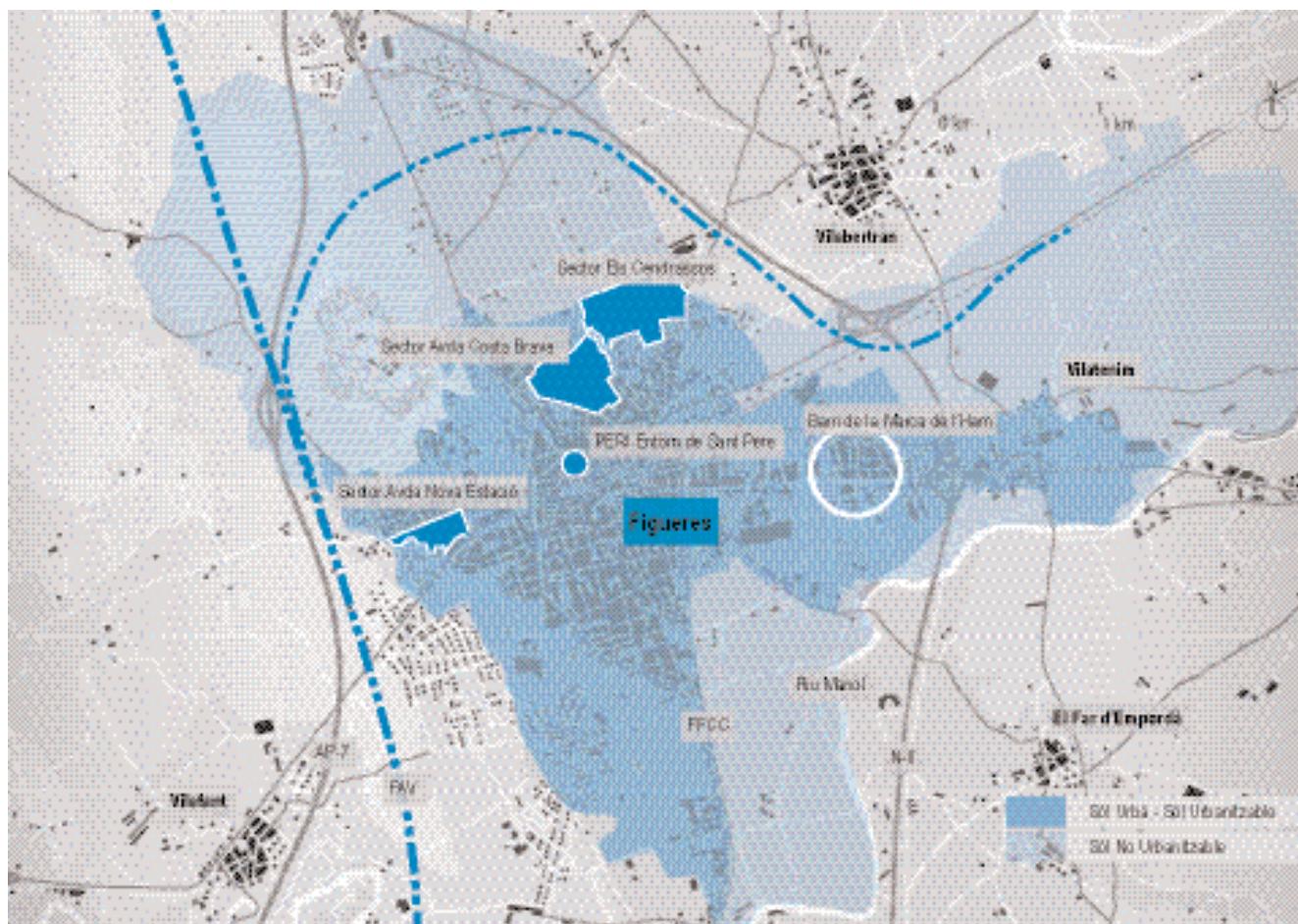
L'Ajuntament aprova el Pla urbanístic avinguda Costa Brava

El gener de 2007 es va aprovar definitivament el Pla urbanístic sector avinguda Costa Brava, promogut per l'Institut Català del Sòl (INCASOL). El Pla ordenaria una àrea de 14,5 ha, situada entre els carrers Rec Arnau, els Cendrassos i l'Horta d'en Capellera, i tindria com a objectiu cosir el teixit urbà del nord de la ciutat. El 67% de la superfície delimitada seria per a usos públics i inclouria la vialitat, el futur parc de les Aigües, que amb 30.000 m² es convertirà en el segon més gran de la ciutat, i un institut. El 33% de sòl restant es repartiria a raó de 99.567 m² de sostre per a usos residencials i 10.777 m² per a usos comercials. Per últim, a les zones residencials, s'hi construirien 959 habitatges, 229 dels quals amb protecció oficial, de tipologies unifamiliar arreglerada i plurifamiliar en bloc. Al maig, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), i l'alcalde de Figueres, Joan Armangué (PSC), van presentar el projecte d'urbanització, amb una inversió de 8,9 MEUR, i van estimar la inversió induïda per la construcció dels habitatges i els equipaments en uns 90 MEUR. A principi d'agost, es va aprovar el projecte de reparcel·lació. A partir d'aquest moment, es preveia que les obres d'urbanització tindrien una durada de divuit mesos.



Una imatge del barri de la Marca de l'Ham Foto: Moisès Jordi





L'estació intermodal del FAV

Al març, Joan Armangué va exposar les línies generals de l'Ajuntament en relació amb el projecte de la nova estació del FAV (FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. ALT EMPORDÀ [65]) i va demanar als grups polítics municipals que se sumessin a un pacte per consensuar-lo. Pel que fa a l'estació, Armangué va anunciar que havien presentat, juntament amb l'Ajuntament de Vilafant i la Generalitat, un informe d'al·legacions a l'estudi informatiu del MIFO en què proposaven ampliar l'edifici de 480 m² previst inicialment a un de dos cossos amb una superfície total de 6.600 m², que inclouria la part destinada als viatgers, un pàrquing amb capacitat per a mil vehicles i una nova estació internacional d'autobusos amb 21 andanes. Pel que fa als accessos, l'alcalde va exposar que demanarien al MIFO que els projectes en estudi i execució de les auto-vies A-2 (AUTOVIA A-2 A LES COMARQUES GIRONINES [14]) i A-26 [2005:13] tinguessin un enllaç amb l'estació del FAV i que li farien arribar la intenció de l'Ajuntament de perllongar la ronda sud cap al nord, passant per l'estació, amb un nou túnel d'uns 300 m sota el castell de Sant Ferran. Finalment, pel que fa a l'accés pedestre, Armangué va assenyalar que el 90% de la població de la ciutat estaria a un radi no superior

als 2 km de la nova estació, de manera que l'accés a peu seria una opció factible.

L'Ajuntament repren el Pla avinguda Nova Estació

A principi d'agost, el nou alcalde de Figueres, Santi Vila (Convergència i Unió, CiU), va presentar una nova proposta del Pla avinguda Nova Estació redactada pels tècnics de l'Ajuntament i va anunciar que el nou equip de govern el desenvoluparia de manera consensuada. Les característiques del nou projecte serien dues. En primer lloc, desviar el traçat de la nova avinguda per darrere del carrer Avinyonet, de manera que en comptes d'enderrocar les cinquanta cases previstes inicialment només caldria ocupar-ne els horts. En segon lloc, reduir les zones d'aprofitament privat i el nombre d'habitatges previst de 900 a 300 i augmentar les qualificades com a sistema d'espais lliures i equipaments. El tinent d'alcalde de l'Ajuntament i secretari del PSC figuerenc, Pere Casellas, va anunciar que donarien suport al projecte alternatiu presentat pels tècnics municipals i que, des del govern, treballarien per desenvolupar-lo amb consens. Els portaveus d'ERC, Francesc Canet, i de ICV, Richard Elelman, es van mostrar satisfets amb la nova proposta, van remarcar les similituds amb els projectes que els

seus grups havien presentat anteriorment i van recordar que el més important era garantir el procés de participació ciutadana. Mentrestant, el president de l'Associació d'Afectats per l'Avinguda Nova Estació (Asafane), Lluís Quintana, es va mostrar favorable als canvis anunciats però va denunciar que se n'havia assabentat a través de la premsa i va reclamar poder-ne consultar la documentació i els plànols immediatament. A més a més, Quintana va recordar que l'opció que defensava l'Associació era fer passar el vial per darrere les cases però cobrint la Riera de Galligans i convertint-la en un passeig arbrat.

Un mes més tard, Santi Vila (CiU) es va reunir a l'Ajuntament amb els veïns afectats per exposar-los el projecte. Durant la reunió, alcalde i veïns van decidir desestimar definitivament el projecte inicial dels arquitectes Ricard Pié i Josep Maria Vilanova, nomenar l'arquitecte municipal, Victor Alegri, com a persona encarregada de desenvolupar-lo i constituir una nova taula de participació ciutadana. L'acte es va tancar amb acord per a iniciar les negociacions abans d'acabar l'any i el compromís de trametre una solució final consensuada a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) l'estiu de 2008.



Obres d'urbanització del Pla Avinguda Costa Brava. Foto: Juli Valdunciel

La millora del barri de la Marca de l'Ham

Al març, l'Ajuntament va anunciar els tres eixos del Pla de millora del barri de la Marca de l'Ham: la renovació de l'espai públic, amb una dotació d'1,3 MEUR; l'activació d'una línia d'ajudes a les comunitats de propietaris per posar ascensors, per valor d'1,2 MEUR, i per la rehabilitació de façanes, per valor de 350.000 €; i, per últim, l'inici d'un procés de participació ciutadana per a fomentar la convivència del barri.

A l'octubre, 150 veïns de la Marca de l'Ham de Figueres es van manifestar pels carrers del barri per demanar més seguretat i presència policial per a resoldre els problemes

relacionats amb la venda de droga. També demanaven canvis en el projecte urbanístic de rehabilitació integral del barri en l'aparat que preveia la desaparició del cordó d'aparcaments i l'espai de càrrega i descàrrega situat a l'avinguda de Roses. El president de l'associació de veïns de la Marca de l'Ham, Joan Rider, va llegir un manifest que demanava una tramitació consensuada del Pla i una reunió urgent amb l'alcalde de la ciutat, Santi Vila.

El PERI de l'entorn de Sant Pere

Al setembre, l'Ajuntament va aprovar inicialment el Pla especial de reforma interior (PERI) de l'entorn de l'església de Sant Pere, que és el primer dels dos plans previstos en el Pla especial de protecció del cen-

tre històric, aprovat el 1990, per a ordenar el nucli altmedieval de Figueres. Segons el Pla especial de protecció del centre històric, la reforma interior d'aquesta zona abraçaria la vila primitiva de Figueres, que estava emplaçada en un petit turó al voltant d'una església romànica i era delimitada pels actuals carrers Besalú, pujada del Castell, pujada del Canigó, la Jonquera, i la plaça de l'Ajuntament. L'Objectiu d'aquesta actuació seria incrementar la permeabilitat del centre històric monumental i millorar-ne el paisatge, fet que es concretaria amb la realització d'obres per a comunicar la plaça de l'Església amb el carrer de la Jonquera, posant al descobert la part posterior de l'església de Sant Pere, i la millora de les edificacions amb la col·laboració de la iniciativa privada. En aquesta primera fase, el PERI de l'entorn de l'església de Sant Pere permetria obrir a la circulació peatonal el carreró de l'Església i l'inici de les obres de rehabilitació dels edificis privats de l'entorn.

Després del període d'exposició pública, l'Ajuntament preveia aprovar definitivament el Pla a principi del 2008.

JVC

Més informació

defensemeltren.bloc.cat
www.ddgi.cat/webfigue/ajuntament
www.gencat.cat
www.iaeden.cat

PLANTA DE COMPOSTATGE DE PUIGVERD D'AGRAMUNT 146



Tot i els actes de protesta contra la planta de compostatge protagonitzats per sindicats agraris, grups ecologistes i la Plataforma Antiresidus Industrials de Puigverd d'Agramunt, les activitats de la planta de l'empresa Feresp SL no s'aturen, atès que aquesta rep informes positius per part del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), la qual cosa porta les institucions territorials (Delegació del Govern, Diputació de Lleida, Ajuntament de Puigverd d'Agramunt) a donar-hi suport.

Antecedents | 2006:149

La planta de compostatge¹ de Puigverd d'Agramunt, a l'Urgell, de l'empresa Feresp SL, entra en funcionament el 2002. A final d'octubre de 2006 s'inicia una forta oposició encapçalada per la Plataforma Antiresidus Industrials de Puigverd d'Agramunt, que recull més d'un miler de firmes demanant el tancament de la planta per les contínues irregularitats detectades i pels problemes de salut pública generats (sobretot males olors).

Dos expedients sancionadors per part de l'Agència de Residus de Catalunya (ARC) i l'obligació de realitzar un projecte de mesures correctores van fer reaccionar l'empresa, que a final de 2006 passava favorablement diverses inspeccions de l'ARC, per bé que la Plataforma continuava mostrant la seva disconformitat i en demanava el tancament.

Els actes de protesta no s'aturen

El 15 de gener de 2007 Unió de Pagesos (UP) anunciava que, si no es corregien les actuals deficiències de funcionament, demanaria al Departament de Medi Ambient i

Habitatge (DMAH) el tancament preventiu de la planta de compostatge, després de les irregularitats recollides per l'informe tècnic del DMAH, on s'explicitava que s'havia duplicat la capacitat autoritzada i s'havia reduït el temps de descomposició, la qual cosa generava problemes de males olors, fuites de gasos i perill de vessament de residus líquids a cultius propers. UP demanava el compliment del projecte inicial i un control més estricte per part del DMAH.

La Plataforma, per la seva banda, es va mostrar crítica amb un nou informe que el DMAH havia presentat a final de gener sobre la planta en què s'afirmava que no hi havia cap perill per la salut ni pel medi ambient, i va convocar una reunió informativa per a explicar la seva posició a favor del tancament. Josep Cases, membre de la Plataforma, lamentava que l'informe no esmentés els tipus de residus tractats en aquesta instal·lació.

Les activitats de la Plataforma no es van aturar, i a final de febrer van reclamar un estudi mediambiental independent de la

planta. També van convocar una mobilització en contra del nou projecte de l'empresa Feresp S.L. que pretenia ampliar fins a un 75% el tractament de residus industrials, percentatge que triplicava la quantitat prevista al projecte inicial. L'empresa va presentar un projecte de modificació basat en la instal·lació d'un nou sistema de compostatge, on també es demanava que no hi hagués una supervisió estricta del tipus de residus, fet que fou durament criticat per l'advocada de la Plataforma, Marta Duró.

Per aquest motiu, van demanar als ajuntaments d'Agramunt i de Puigverd d'Agramunt que assumissin les seves responsabilitats i al DMAH que no autoritzés el projecte de modificació, i en cas contrari, anunciaven que exigirien que aquesta modificació fos tinguda com a canvi substancial, fet que suposaria la tramitació d'una llicència ambiental i obligaria a fer un estudi mediambiental.

Per la seva part, el portaveu de la Institució de Ponent per la Conservació i l'Estu-



Puigverd d'Agramunt concentra una important activitat ramadera. Foto: Àlex Tarroja





Pancarta contrària a l'ús per residus industrials de la planta de compostatge. Foto: Àlex Tarroja

di de la Natura (IPCENA), Joan Vázquez, recordava que el reconeixement de l'entorn ha canviat, ja que l'àrea estava afectada per la XARXA NATURA 2000 [2006:199], alhora que també denunciava que l'Administració havia encobert les actuacions d'aquesta empresa vetllant més pel seu interès que per la salut de la població.

El 4 de març més de tres-centes persones van fer una marxa de protesta d'Agramunt a Puigverd organitzada per la Plataforma per a demanar que la planta no tractés residus industrials. Segons la seva portaveu, Sandra Solans, l'empresa Feresp SL havia presentat un document amb mesures correctores amb la intenció de fer entrar més llots de depuradora a la planta. En l'acte també es va criticar la falta d'implicació dels ajuntaments de les dues localitats, i es

va denunciar la complicitat entre el DMAH i l'empresa.

Les institucions avalen la planta i donen suport a l'Ajuntament

El llavors delegat territorial del Govern, Jaume Gilabert, va afirmar en resposta a la manifestació esmentada que tot indicava que Feresp SL tenia la voluntat de complir la normativa, atès que el DMAH no havia detectat cap de les mancances que havia denunciat la Plataforma. També va manifestar que des de la Generalitat i des de l'Ajuntament de Puigverd es faria complir la normativa.

Després va venir mig any de relativa calma, on la polèmica no va suposar un canvi de forces en les eleccions municipals del maig de 2007, i l'alcalde Joan Eroles, de Conver-

gència i Unió (CiU), va mantenir el càrrec, el nombre de regidors i el percentatge de vots.

El 16 de setembre es va produir una agressió contra l'alcalde i un regidor de Puigverd d'Agramunt per part de quatre joves. Joan Eroles afirmava que les agressions podien estar relacionades amb la polèmica generada a la localitat entorn de la planta de compostatge.

Jaume Gilabert, nou president de la Diputació de Lleida, va condemnar l'agressió i va assegurar que la Diputació es presentaria com a acusació particular en el cas, per a defensar els respecte a les institucions.

L'Ajuntament de Puigverd d'Agramunt va atorgar la tardor de 2007 una llicència ambiental a l'empresa Feresp SL, que va començar a realitzar actuacions de millora en la planta. Aquesta, per la seva part, presentava a principi de desembre una sol·licitud davant el DMAH per tal que l'autoritzés a tractar a les instal·lacions un major volum de llots procedents de depuradores, fet que va motivar la preparació de noves mobilitzacions per part dels opositors a la planta.

A final de 2007 s'estaven duent a terme les obres d'adequació i millora de les instal·lacions.

JRMR

Més informació

www.ipcena.org
www.lamalla.net

1. Les plantes de compostatge són instal·lacions que permeten reciclar la matèria orgànica mitjançant un procés de fermentació per a obtenir un producte que pugui ser usat en l'agricultura, la jardineria, l'obra pública i la restauració d'espais naturals.

PLANTA DE TRACTAMENT DE RESIDUS ECOPARC 4 (ELS HOSTALETES DE PIEROLA) 147



A principi de l'any 2007 s'inicien les obres de construcció de l'Ecoparc 4, que s'ha de localitzar al costat de l'abocador de Can Mata, als Hostalets de Pierola. Aquesta planta, finançada per l'Agència de Residus de Catalunya i el Departament de Medi Ambient i Habitatge i que serà propietat de l'Entitat Metropolitana del Medi Ambient, entrarà en servei a començament de 2009 i permetrà reduir la quantitat final de deixalles abocades a Can Mata.

Antecedents | 2006: 150

Els Hostalets de Pierola és un municipi situat al sud-est de la comarca de l'Anoia, just al límit amb el nord del Baix Llobregat, ja a l'àmbit de la depressió prelitoral. El municipi, que té 2.219¹ habitants repartits entre les prop de cinc urbanitzacions i el seu nucli urbà, es caracteritza per un poblament de baixa densitat. Des de l'any 1979, al seu terme municipal hi ha l'abocador de Can Mata, tot i que no es fins al 1984 que s'atorga la llicència municipal d'activitats.

A principi del l'any 2006, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va signar un conveni amb l'Entitat Metropolitana del Medi Ambient (EMMA) i l'Ajuntament dels Hostalets de Pierola per a la construcció de l'Ecoparc 4, situat al municipi dels Hostalets de Pierola i annexat a l'abocador de Can Mata.² L'Ecoparc, que serà construït i gestionat³ per l'empresa CESPÀ,⁴ té com a objectiu el tractament i la valoració de diferents tipus de deixalles i està dimensionat per al compostatge de prop de 75.000 tones anuals de fracció orgànica i la bioestabilització de 300.000 tones anuals de la fracció resta. Aquesta instal·lació haurà de donar servei al sud de l'Anoia, el nord del Baix Llobregat i als 33 municipis que formen l'EMMA.⁵ La seva construcció té un cost de 71,3 MEUR, aportats per l'Agència de Residus de Catalunya (ARC) i el DMAH. El pressupost inclou una partida per a l'emascament i l'apantallament de la planta, que en facilita la integració paisatgística. Respecte del trànsit de camions que generarà l'Ecoparc, el projecte de construcció inclou una modificació del traçat de la carretera B-231 i un nou vial de connexió directa amb l'A-2.

Després que es fes públic aquest conveni i s'anunciés l'inici de les obres a partir de principi de 2007, amb la previsió d'entrada en servei per al 2009, la Coordinadora d'Afectats per l'Abocador dels Hostalets de Pierola va iniciar una campanya de protesta contra l'acumulació d'instal·la-

cions d'emmagatzematge de residus a l'Anoia, tot denunciant que l'Ecoparc comportarà obligatòriament una ampliació de l'abocador de Can Mata, a més de la perpetuació de la seva activitat.

Les obres de l'Ecoparc 4 es van iniciar a principi de 2007 amb els moviments de terra que havien de servir per a adequar la superfície on s'ha d'ubicar la planta. Restava encara pendent la resolució de la tramitació de la llicència d'activitats per part de l'Ajuntament dels Hostalets de Pierola, sense la qual les obres pròpies de la planta no es podien començar. Tot i així, el mes de febrer de 2007 el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Francesc Baltasar (Iniciativa per Catalunya Verds, ICV), va visitar l'espai de les obres, acompanyat de la gerent de l'Agència de Residus de Catalunya (ARC), Genoveva Català, del president de l'Entitat del Medi Ambient, José Cuervo, i de l'alcalde dels Hostalets de Pierola, Pere Barbado (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC). En la visita, Baltasar va destacar que aquesta obra era possible gràcies a la col·laboració de l'Ajuntament i va valorar positivament el fet de localitzar l'Ecoparc al costat del lloc on s'emmagatzemaven els residus, fet que permetrà minimitzar l'impacte ambiental derivat del transport dels residus. Paral·lelament, el DMAH recordava que l'Ecoparc és la garantia de millora de la qualitat dels residus que finalment es disposin a Can Mata, gràcies al treball que la nova instal·lació farà tant de processament com de recuperació, reduint d'aquesta manera l'aportació final a l'abocador.

Nou model de gestió dels residus

De fet, segons el DMAH l'Ecoparc 4 és una instal·lació coherent amb el nou model de gestió de residus que impulsa el Govern de la Generalitat. Aquest prioritza la prevenció en la generació de residus, la recollida selectiva i la recuperació de la fracció resta, amb la finalitat de minimitzar les aportacions finals als aboca-

dors. Per a acomplir aquesta política, el DMAH es va dotar del Pla sectorial d'infraestructures de gestió de residus municipals (PSIRM) per al període 2005-2012 (PLA D'ACCIÓ PER A LA GESTIÓ DELS RESIDUS MUNICIPALS [2005:118]), segons el qual s'ha elaborat una prognosi de generació de residus per a les 7 zones i 29 subzones en les quals el PSIRM divideix Catalunya, diagnosticant per a cada una l'estat de les instal·lacions existents i les necessitats i perspectives de futur de cada zona. L'objectiu és, entre altres, aconseguir l'autosuficiència en matèria de gestió de residus.

El Pla acaba definint la necessitat de millorar 103 instal·lacions i de construir-ne 53 de noves, principalment de compostatge, plantes de voluminosos i triatge, així com ecoparc, entre els quals hi ha el dels Hostalets de Pierola. A més, també es preveu millorar-ne altres ja en funcionament. Per tal d'assegurar el finançament de les actuacions, la Generalitat de Catalunya va firmar amb l'ARC, a mitjan any 2006, un contracte programa fins al 2010 per valor de 924 MEUR.

Discrepàncies en l'impacte de l'Ecoparc 4 a l'Anoia

Pocs dies després de la visita, el portaveu del Partit Popular (PP) de l'Anoia, Pere Calbó, es va manifestar contrari a l'Ecoparc. Segons Calbó, es tracta d'una instal·lació que ha de donar servei a l'àrea metropolitana de Barcelona (AMB) i de la qual l'Anoia en surt perjudicada com a conseqüència de la circulació de camions. En aquest sentit, el PP de l'Anoia va declarar que la Generalitat havia d'actuar per a millorar l'A-2, cada cop més congestionada, així com la resta de carreteres secundàries de l'entorn de Can Mata. En relació amb això, el grup municipal de Convergència i Unió (CiU) d'Esparraguera va presentar una moció per la qual el govern municipal d'aquest municipi demanava, tant al Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) com al Minis-



teri de Foment (MIFO), la construcció d'una variant de la carretera B-231⁶ d'enllaç amb el QUART CINTURÓ [19] que permetés alliberar l'actual carretera de circulació de camions amb destí a Can Mata, ja que, amb el futur Ecoparc, el transit s'hi intensificarà. La moció es va rebutjar amb els vots contraris dels grups municipals del PSC, l'Entesa i Gent d'Esparraguera. Segons l'alcaldeessa Francesca Fosalba (PSC), la proposta tenia poca consistència tècnica i un elevat impacte ambiental.

Nou govern als Hostalets de Pierola

Després de les eleccions municipals del 27 de maig, es va produir un canvi en el govern municipal dels Hostalets de Pierola pel qual Pere Barbado (PSC) va ser rellevat per Jordi Calpé (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC). Calpé, a final de setembre de 2007, va qüestionar la gestió de Barbado respecte de l'abocador de Can Mata. Segons Calpé, l'anterior equip de govern havia signat pocs dies abans de les eleccions un conveni amb CESPA pel qual l'Ajuntament, a canvi d'una compensació econòmica de 750.000 euros, renunciava a demanar l'execució d'una sentència de ju-

liol del 2004 del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) que obligava a retirar unes sals d'alumini que havien estat abocades de manera irregular anys enrere. La sentència en qüestió, que derivava d'una demanda interposada pel mateix ajuntament contra la Generalitat i l'empresa CESPA davant de la Sala del Contenciós Administratiu del TSJC, reconeixia l'abocament de residus perillosos sense autorització i obligava la Generalitat tramitar i resoldre un expedient sancionador per a depurar els fets.

Segons l'alcalde Barbado, la sentència atorgava a l'Ajuntament autoritat per a obligar CESPA a retirar les sals d'alumini, motiu pel qual l'Ajuntament va encarregar al catedràtic d'Enginyeria Ambiental de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), Josep Maria Baldasano, un estudi per a determinar la viabilitat de la seva extracció. Entre les seves conclusions, Barbado va destacar que la retirada podria ser ambientalment més contraproduent que no pas deixar-les, ja que l'estabilitat de les sals quedava garantida en trobar-se en una cel·la ja clausurada i segellada. Davant d'això, Barbado va decidir mantenir les sals a

l'abocador a canvi de la compensació recollida en el conveni.

Calpé va manifestar que, atès que el conveni encara estava pendent de ratificació, el nou govern encarregaria un estudi per a determinar la situació ambiental actual respecte de les sals que els ajudés a decidir.

Previsions

L'Ajuntament dels Hostalets de Pierola preveu que la tramitació de la llicència d'activitats pugui allargar-se fins a començament de 2008. Per la seva banda, l'EMMA preveu finalitzar les obres de la planta a final de 2008 i en preveu l'entrada en servei a principi de 2009.

Per la seva banda, l'actual alcalde dels Hostalets haurà de decidir si finalment manté les sals a l'abocador.

ARR

Més informació

mediambient.gencat.net/cat/inici.jsp
www.arc-cat.net/es/agencia/programes

1 Any 2007.

2 Actualment, a Can Mata es depositen els residus de la comarca de l'Anoia, l'Alt Penedès, una part del Baix Penedès, el Baix Llobregat Nord i l'Àrea Metropolitana. L'any 2006, va rebre un total de 128.605,50 tones d'RSU.

3 CESPA gestionarà l'Ecoparc durant els primers quinze anys de funcionament.

4 CESPA també és la concessionària que gestiona l'abocador de Can Mata.

5 La Llei 7/1987 inclou en l'àmbit territorial de l'Entitat del Medi Ambient els municipis de Badalona, Barberà del Vallès, Barcelona, Begues, Castellbisbal, Castelldefels, Cerdanyola del Vallès, Cornellà de Llobregat, el Papiol, el Prat de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, l'Hospitalet de Llobregat, Molins de Rei, Montcada i Reixac, Montgat, Pallegà, Ripollet, Sant Adrià de Besòs, Sant Andreu de la Barca, Sant Boi de Llobregat, Sant Climent de Llobregat, Sant Cugat del Vallès, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló, Santa Coloma de Gramenet, Tiana, Torrelles de Llobregat i Viladecans. Posteriorment, s'hi incorporà el nou municipi de Badia del Vallès, creat per la Llei 1/1994, de 22 de febrer, per segregació de Barberà del Vallès i Cerdanyola del Vallès.

6 Aquesta carretera enllaça Esparraguera amb els Hostalets de Pierola, i també l'A-2 amb l'abocador de Can Mata i el futur Ecoparc 4.

PLATAFORMA LOGÍSTICA DE L'ALT CAMP (VALLS I EL PLA DE SANTA MARIA) 148



L'Alt Camp suposa, per la seva situació geogràfica i el desenvolupament d'infraestructures, un espai de gran atracció per al sector logístic. En aquest sentit la patronal tarragonina proposa la creació d'una gran àrea de més de 500 ha entre Valls i el Pla de Santa Maria, diverses promotores construeixen polígons a municipis com Alcover, Puigpelat i Vila-rodona, mentre que l'empresa pública CIMALSA ja ha compromès el 80% de la superfície del CIM el Camp. L'avantprojecte de Pla territorial fa una reserva de sòl a la zona proposada pels empresaris, fet que ha disparat les suspicàcies sobre la possibilitat que tiri endavant aquest projecte.

L'empresa pública Centrals i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques SA (CIMALSA) va iniciar la construcció el 2006 del Centre Integrat de Mercaderies (CIM) del Camp. Es tractava d'un polígon logístic de 87 ha –només superat per la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) del PORT DE BARCELONA [153]– situat entre els termes municipals de Reus, Tarragona i l'entitat municipal descentralitzada (EMD) de la Canonja i amb uns bons accessos a l'autopista AP-7, l'autovia T-11 i a tan sols 3 km de l'AEROPORT DE REUS [9] i a 5 km del PORT DE TARRAGONA [158]. En la primera fase –iniciada el 2006– es va desenvolupar el sector oest de 42 ha, mentre que la segona fase –sector est– tindrà 45 ha més. A banda, l'empresa pretenia revisar el Pla parcial per tal de desenvolupar un parc d'activitats terciàries –serveis d'hostaleria, oficines, comerç..., que amb un sostre de 100.000 m² esdevindria un centre direccional complementari al CIM. Amb la primera fase enllestida les previsions indicaven la creació de 3.200 llocs de treball directes, 320 d'induits i una intensitat de trànsit diària de 7.400 vehicles.

Tanmateix, al Camp de Tarragona, a banda de la iniciativa pública també l'empresa Coperfil pretenia construir-hi un parc logístic. Aquest es localitzaria als terrenys de l'antiga paperera SCA Hygiene Paper España a Puigpelat (l'Alt Camp). El grup immobiliari havia adquirit aquestes instal·lacions per 25 MEUR i pretenia que la zona d'activitats logístiques tingués 30.000 metres quadrats.

Els empresaris volen una gran plataforma logística

A banda dels projectes de CIMALSA i Coperfil, la Confederació Empresarial de la Província de Tarragona (CEPTA) va reclamar el juny de 2007 la creació d'una gran plataforma logística a l'Alt Camp. Els empresaris coincidien amb el Govern de la Generalitat en la necessitat que el Principat tingués una instal·lació de primera magnitud per tal de poder competir amb el País

Valencià i Aragó, que havien apostat fort per aquest sector.

Segons el president de la CEPTA, Sebastià Cabré, "el Camp de Tarragona té tots els

factors per acollir-la". Des de l'entitat empresarial es va presentar una proposta detallada que consistia en una instal·lació de 575 ha entre els municipis de Valls, el Pla de Santa Maria i Alió amb un cost de 866



MEUR. D'aquestes, 250 ha estarien destinades a una zona aeroportuària exclusiva per a mercaderies. Segons la patronal tarragonina podria estar en funcionament en tan sols cinc anys i a nivell d'infraestructures només caldria construir un ramal ferroviari de 3 km des de l'estació d'enllaç de la plana de Pica-moixons. D'aquesta manera s'evitaria "col·lapsar l'autovia A-27 [15] amb més d'un milió de camions anuals", segons va declarar Juan Gallardo, cap d'estudis de la CEP-TA. Aquesta proposta arribava després de l'anunci del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) que l'aeroport d'ALGUAIRE [8] tindria una terminal de mercaderies, fet que podria deixar el Camp sense la plataforma logística.

De nou, no es tractava de l'única proposta relacionada amb la logística. El grup Coperfil construïa un segon centre logístic a l'Alt Camp, en aquest cas a Vila-rodon. Es tractava d'un projecte que ocupa una superfície de 110.000 m² amb una inversió de 35 MEUR. Les obres s'havien d'iniciar al setembre i es pretenia començar a lliurar les naus a partir del juny del 2009.

Les mobilitzacions relacionades amb la proposta de la patronal de crear una gran àrea logística no es van fer esperar. Així, a final de juliol col·lectius de l'esquerra independentista de Valls –l'Assemblea de Joves, el Casal Popular la Turba i la Candidatura d'Unitat Popular (CUP)– van presentar una campanya batejada "500 hectàrees més de ciment–L'Alt Camp en perill". Els independentistes entenen que convertir la comarca en un punt central de distribució de mercaderies entre el Principat, el País Valencià i Aragó suposaria una "transformació total" i tindria un "altíssim" impacte ambiental i paisatgístic. Segons el regidor de la CUP a l'Ajuntament de Valls i portaveu de la campanya, Gerard

Nogués, tot plegat suposaria "condemnar el territori a ser una comarca logística sense que hi hagués cap demanda interna en aquest sentit" a partir del model territorial de la CEPTA, "entitat que reuneix poques persones però molt poder". La primera acció de rebuig la van programar en motiu del Fira-gost amb una xerrada, la projecció d'un documental sobre el CIM DEL PENEDES [35] i un sopar popular al Casal la Turba.

Nous projectes logístics

Els projectes de polígons logístics tant privats com públics a l'Alt Camp no cessaven. En aquest sentit, a començament d'agost l'empresa Barrufet Group, dedicada a la comercialització del peix, va anunciar la construcció d'un centre logístic de 20.000 m² a Alcover especialitzat en la refrigeració d'aquest producte. Per la seva banda, el grup immobiliari Inbisa anunciava el mes de novembre l'adquisició d'un solar de 44.400 m² a Bràfim just a davant d'una zona on ja disposaven d'altres naus. D'aquesta manera, es configurava un altre centre per a aquesta activitat a la comarca. Així mateix, el mes de setembre es coneixia la instal·lació de l'empresa catalana de distribució Serhs, al CIM el Camp. Amb aquest acord, el 80% de la superfície d'aquest polígon impulsat per la iniciativa pública quedava compromesa. En aquell moment, s'estava redactant el planejament per a desenvolupar la segona fase de 45 ha del projecte.

Tanmateix, el principal projecte quedava en suspens o, si més no, restava en un destí incert en el marc de l'avantprojecte del PLA TERRITORIAL PARCIAL (PTP) DEL CAMP DE TARRAGONA [134]. Concretament es van incloure 500 ha de sòl no urbanitzable entre els municipis de Valls, el Pla de Santa Maria i Alió en l'epígraf "espais de reserva productiva i d'equipaments", és a dir, àrees planeres, ben

comunicades i poc afectades per la urbanització, susceptibles de ser utilitzades com a equipaments regionals o per a activitats col·lectives. Es tractava de la mateixa zona en la qual la CEPTA proposava una gran plataforma logística, i aquest fet va generar molts dubtes per la possible ingerència de la patronal en la definició del futur territorial.

La situació tenia dues lectures, per una banda, limitava el creixement industrial, a curt termini, de la ciutat de Valls però, per l'altra, suposava mantenir la qualificació de sòl rústic a 150 finques almenys fins a mitjà termini. Des de l'Ajuntament de Valls es demanava reduir-ne l'afectació, mentre que s'hi mostraven crítics l'Institut d'Estudis Vallencs, la Plataforma Alt Camp en Perill –formada pels col·lectius de l'esquerra independentista– i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) que veien en la reserva la plasmació de la proposta dels empresaris. L'alcalde, Dolors Batalla (CiU), criticava la postura de la CUP per "especular sense fonament", ja que entenia que de cap manera es podria instal·lar un aeroport de mercaderies, atès que amb la proposta de planejament seria "il·legal". En canvi, apostava per construir de manera consorciada amb altres municipis noves zones industrials en l'àrea reservada.

AUV-MMM

Més informació

valls.cup.cat
www.cepta.es
www.cimalsa.cat
www.gencat.cat/ptop
www.iev.cat
www.valls.cat



El projecte per a evitar la regressió de les platges de Barcelona es comença a executar a final de 2006 a la platja de la Barceloneta. En canvi, a la resta d'arenals, de nou s'hi ajornen aquestes tasques, a causa de les diverses modificacions que han d'assegurar-hi la pràctica del surf i la qualitat microbiològica de les aigües. Malgrat que el Ministeri de Medi Ambient licita les obres el mes d'abril de 2007 per un valor de 30,2 MEUR, mesos després, es fa públic que no s'iniciaran fins al setembre de 2008. Les simulacions realitzades a escala permetrien reduir la cota dels dics fins a tres metres sota la superfície.

Antecedents | 2006:152

Les llevantades provoquen de manera reiterada la regressió de bona part de les platges del litoral català. A Barcelona, després de les obres pels Jocs Olímpics l'any 1992, van quedar pendents actuacions de protecció contra aquest fenomen. Al llarg d'aquests quinze anys l'aportació de sorra procedent d'altres zones no ha solucionat el problema. El 2004 el Ministeri de Medi Ambient (MMA) i l'Ajuntament de Barcelona iniciaren les negociacions per a tirar endavant un projecte que solucionés de manera definitiva la qüestió. Malgrat que el maig del 2005 ambdues administracions acordaren un projecte que tenia un cost de 65 MEUR, al cap d'un any el MMA presentava una nova proposta. Es tractava de tancar el litoral barceloní amb cinc dics submergits de 2,5 km de longitud –excepte a la Barceloneta, que emergeixen–. L'Ajuntament no hi va donar suport, i l'oposició municipal, surfistes i pescadors s'hi van mostrar radicalment en contra. Les obres s'iniciaren finalment a la darrereria del 2006 a la platja de la Barceloneta, mentre que a la resta d'arenals es decidí analitzar els impactes a partir de simulacions a escala real.

Es manté l'oposició

A començament de gener de 2007 el col·lectiu de pescadors reiterava la seva posició contrària al projecte d'espigons de la Barceloneta. El president de la Confraria de Barcelona, Pedro Jorquera, manifestava el seu desacord: "No tenen en compte el nostre parer malgrat que es tracta d'aigües interiors on es duu a terme una activitat pesquera artesanal". En aquest sentit, afirmava que a l'Estat francès s'utilitzen sistemes molt menys impactants i que el sistema escollit afectaria molt la qualitat de l'aigua de bany. Així mateix, el portaveu de l'Associació Catalana de Surf (ACS), Ramon Silva, defensava la protecció de la Barceloneta i les altres platges de la ciutat només per mitjà de dics submarins que permetessin la circulació de l'aigua.

Per la seva banda, el sotsdirector de Sostenibilitat a la Costa del MMA, Miguel Velasco, explicava que les obres avançaven a bon ritme. "El camí d'accés ja està enllestit i la col·locació de blocs estarà acabada a final d'abril", declarava Velasco. Així mateix recordava que la segona fase s'iniciaria al novembre i suposaria la construcció de dics submergits en el tram de les platges del Port Olímpic fins al futur Zoo Marítim (PARC ZOOLOGIC MARÍ DE BARCELONA [2005:114]).

Es perfilen els detalls del projecte

El Ministeri de Foment (MIFO) va iniciar el mes de febrer els treballs de modelització al Centre d'Estudis i Experimentació d'Obres Públiques (CEDEX) per provar amb maquetes l'eficàcia dels espigons submarins a partir de la generació artificial d'onades equivalents a cinc metres d'alçada. Amb els resultats preliminars es va decidir atendre dues peticions de l'Ajuntament: eliminar el dic de la platja de la Nova Icària –aquesta platja no perdia sorra– i rebaixar l'alçada de la resta –a tres metres de la superfície en comptes d'un–. D'aquesta manera es podria garantir la recirculació de l'aigua i el pas d'embarcacions. Les obres costarien 30,2 MEUR i podrien estar acabades en dotze mesos, tot i que també es podia adaptar el calendari per no afectar la temporada de bany del 2008. El director general de Costes, José Fernández, es mostrava convençut que les obres no "suposarien una alteració significativa en la pràctica del surf". Amb aquestes millores al projecte, des de l'Ajuntament es coincidia a assegurar que aquest esport estava garantit. En canvi, des de l'ACS es va acusar l'Ajuntament de Barcelona d'incomplir l'acord de convidar-los a l'acte de presentació de les proves a Madrid.

El MMA va licitar les obres el 25 d'abril. A banda de la construcció dels dics, es va incloure l'extracció de 852.000 m³ de so-

rra del litoral maresmenc. Aquestes actuacions eren, segons l'informe anual de Greenpeace sobre l'estat de la costa, "el pitjor exemple de l'actuació del Ministeri al litoral". A banda de l'impacte sobre l'ecosistema marí, lamentaven que representés l'equivalent al 50% de la inversió per a comprar terrenys costaners arreu de l'Estat espanyol. El gerent de Parcs i Jardins de Barcelona, Jordi Campillo, replicava els ecologistes afirmant que "les platges eren artificials i que la intenció era poder deixar de realitzar extraccions d'arena".

Un nou retard

El mes de novembre es va fer públic que les obres s'endarrerien de nou. La segona tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Barcelona, Imma Mayol (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), va anunciar que a l'hivern només es realitzarien obres de manteniment i de reposició de sorra, mentre que les obres dels dics no s'iniciarien fins al setembre de 2008. D'aquesta manera no podrien estar acabades abans de la primavera del 2010. Aquest retard era causa de la reformulació d'aspectes del projecte que procuraven de garantir la qualitat microbiològica de les aigües i la pràctica del surf almenys en dues platges.

Tanmateix, Mayol anunciava que s'havia fet un estudi "sense precedents" per a comprovar l'eficàcia dels treballs a la Barceloneta. A final de 2008 es farien a la platja de la Marbella –una vegada finalitzades les obres–, i posteriorment s'anirien repetint de manera successiva a la Nova Marbella, el Bogatell i la nova de Llevant.

AUV-MMM

Més informació

bcn.cat/platges
www.acsurf.org
www.cedex.es
www.mma.es



150 POLÍGON INDUSTRIAL DE COLLBATÓ-LES GINESTERES II



El mes de gener, l'Ajuntament de Collbató firma un conveni amb les empreses QUAT Inversiones SL i Immobiliària Benet SL, interessades en el desenvolupament urbanístic d'uns terrenys situats a l'oest de l'A-2. El mes de maig s'aprova inicialment la modificació puntual del Pla general d'ordenació urbana per a ampliar el polígon industrial de les Ginesteres en 21 ha més. La ciutadania es mobilitza i es constitueix la plataforma Salvem Montserrat, que recull 50.000 signatures contràries a l'ampliació del polígon industrial existent, de 7 ha, per la proximitat amb el Parc Natural de Montserrat.



El municipi de Collbató, situat a l'extrem nord de la comarca del Baix Llobregat, limita amb els municipis d'Esparreguera (Baix Llobregat), el Bruc (Anoia) i Marganell (Bages) i té una població de 3.500 habitants. S'estén al vessant meridional de la muntanya de Montserrat i està integrat dins el Parc Natural de la Muntanya de Montserrat.



El juliol del 2003, l'Ajuntament de Collbató (Baix Llobregat) va aprovar l'establiment d'una moratòria de requalificació de sòl rústic o forestal a qualsevol figura urbanitzable fins a la redacció d'un pla especial de protecció de sòl no urbanitzable. La motivació de l'acord considerava "l'alt valor patrimonial, agrícola, forestal, natural i paisatgístic del sòl rústic de Collbató i en especial [...] el sòl adjacent a la riera de Can Dalmases i zones rústiques i agrícoles properes al Parc Natural".

Quatre anys més tard, el ple municipal del mes de gener de 2007 va aprovar, amb els vots a favor del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Convergència i Unió (CiU), un aixecament d'aquesta moratòria, tot i que no s'havia redactat el pla especial de sòl no urbanitzable. El Grup d'Independents per Collbató (GIC) hi va votar en contra per la necessitat d'adequar el planejament urbanístic a la nova legislació i per

la necessitat de fer una revisió del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) perquè no seguia la LLEI D'URBANISME [2005:95] pel que fa al tractament del sòl agrícola d'especial interès paisatgístic.

L'esgotament del sòl industrial al municipi i l'anàlisi de les conclusions del Pla estratègic de desenvolupament sostenible de Collbató en relació amb la necessitat de dinamitzar econòmicament el municipi van portar l'equip de govern municipal a proposar l'ampliació de la zona industrial vers els terrenys agrícoles limítrofs a l'actual zona industrial de les Ginesteres, de 7 ha. En el mateix ple del mes de gener es va aprovar l'avanç de modificació puntual del PGOU que preveia requalificar 21 ha qualificades com a sòl no urbanitzable rústic de protecció forestal i paisatgística en el PGOU del 1984.

L'actual polígon industrial de les Ginesteres, situat al sud del nucli urbà, ocupa una extensió de 7 ha i està delimitat al nord i a l'est per l'autovia A-2, al sud per la riera Dalmases i a l'oest per la urbanització la Fumada. L'autovia A-2 fa de frontera amb el límit del PARC NATURAL DE MONTSERRAT [109] i de la XARXA NATURA 2000 [2006:199].

El 25 de gener de 2007, l'Ajuntament va firmar un conveni amb les empreses QUAT

Inversiones SL i Immobiliària Benet SL, propietàries del 97,5% dels terrenys afectats per la requalificació. El 2,5% restant és ocupat per la masia de Can Llates, que inclou dos habitatges i un restaurant. El conveni expressava l'interès de les promotores immobiliàries pel desenvolupament urbanístic de l'àmbit com a sòl urbanitzable d'ús industrial i establí que les promotores aportarien una quantitat de 6 MEUR, dels qual n'avançarien un en el moment de la firma del conveni, que l'Ajuntament va destinar a liquidar l'endeutament municipal.

Durant el mes de gener, l'Ajuntament va organitzar una assemblea general oberta a tots els habitants en què l'equip redactor va presentar el projecte.

Pocs dies més tard, els tres regidors del GIC van interposar un recurs de reposició contra l'acord adoptat a l'anterior ple on s'aprova l'avanç de modificació del PGOU, perquè considerava que la modificació no tenia en compte les conseqüències mediambientals de l'ampliació. En el ple del mes de maig s'aprova desestimar el recurs de reposició perquè es considerava que l'aprovació de l'avanç de la modificació era un acte de tràmit que no podia ser impugnablable per via administrativa o contenciós-administrativa.



Es preveu l'ampliació de l'actual polígon de Collbató, al costat de l'A-2. Foto: Àlex Tarroja

En el mateix ple del mes de maig i a dues setmanes de les eleccions, l'equip de govern, format pel PSC, CiU i ERC, va aprovar inicialment la modificació del PGOU per tal d'ampliar la zona industrial de les Ginesteres II. El Consell Municipal del Medi Ambient, amb representació d'entitats i veïns, va desestimar considerar favorablement l'ampliació de la zona industrial.

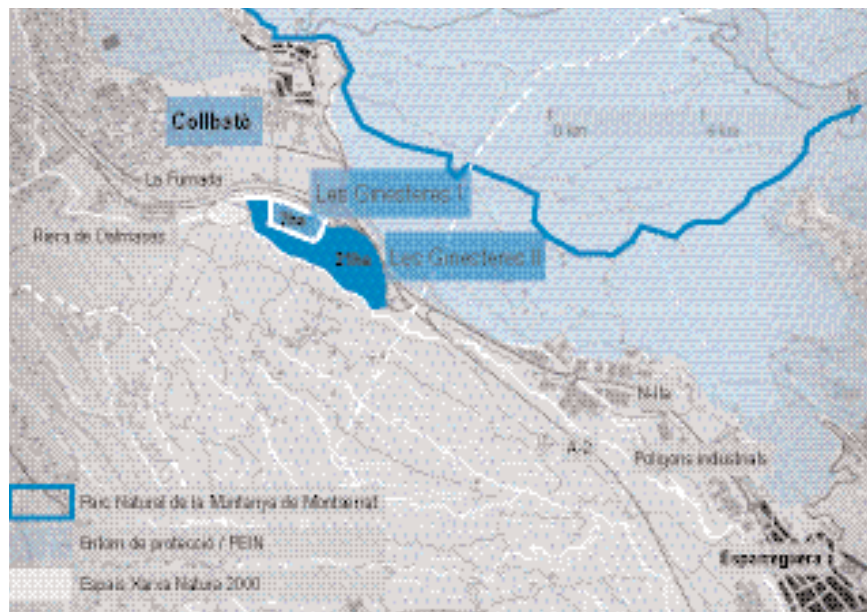
La modificació puntual preveia destinar el 43% a sòl industrial, el 2,8% a la conservació de la masia existent i el 25% a espais lliures. La resta es destinava a equipaments públics, espais viaris i al sistema hidràulic. El sòl industrial es destinava tant a gran indústria (7,8%) com a petita indústria (36%).

A part d'augmentar el sòl industrial, la modificació del PGOU també preveia connectar els municipis de Collbató i Esparreguera per a evitar el pas per l'autovia; la possibilitat de crear un corredor biològic entre el massís de Montserrat i la resta del territori salvant el tall que representa el pas de l'autovia, i connectar el barri de la Fumada amb el centre de la vila.

El mateix mes de maig, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va sotmetre a informació pública el projecte del Decret d'ampliació de l'espai d'interès natural de Montserrat. El projecte preveia l'augment de 1.657 ha de sòl protegit, que s'estendrien per la falda est i sud a fi d'evitar la pressió urbanística dels municipis de Vacarisses (Vallès Occidental), Esparreguera i Olesa de Montserrat (Baix Llobregat).

La mobilització ciutadana

S'hi van presentar 1.200 al·legacions. Promogudes pel GIC, denunciaven la proximitat de la zona amb el parc natural, fet que representava una amenaça per a l'entorn de Montserrat; l'admissió d'activitats altament contaminants, i la sobredimensió del pro-



jecte. La ciutadania es va mobilitzar creant la plataforma Salvem Montserrat, per por de l'afectació que la zona industrial podria tenir sobre el parc natural. La plataforma va redactar un manifest en què declaraven que el projecte representava la destrucció del millor sòl agrícola del municipi i una amenaça per a l'entorn privilegiat de Montserrat. La plataforma va recollir signatures a través d'una pàgina web que va inaugurar a principi d'agost. A final de mes ja disposaven de més de 25.000 signatures, entre les quals constaven les d'entitats culturals, ecologistes, esportives i algunes formacions polítiques. El 27 de setembre els portaveus de la plataforma van lliurar i registrar les primeres 50.000 signatures a l'Ajuntament.

El 16 d'octubre la plataforma va enviar una carta al Departament de Presidència de la Generalitat on exigia al Govern que preservés la muntanya i el seu entorn de la construcció de les naus industrials al terme de Collbató.

El 30 d'octubre l'entitat Fòrum 21 d'Esparreguera va organitzar un debat sobre l'ampliació del polígon industrial a Collbató. L'alcalde de Collbató, Josefina Martínez (PSC), no va assistir-hi, i la plataforma Salvem Montserrat va declarar que era una mostra "de la falta de voluntat de l'Ajuntament per dialogar".

El mes de desembre, un cop vistes les al·legacions, l'Ajuntament va modificar el projecte per a limitar-ne els usos industrials. Així, la zona no podria acollir activitats considerades altament contaminants ni algunes de les considerades d'impacte ambiental mitjà.

HCG

Més informació

collbato.cat/ginesteres
www.salvemmontserrat.org

151 POLÍGON INDUSTRIAL D'OLVAN-LES FERRERES



Al llarg del 2007, i emmarcat dins el programa de sòl 2005-2008 de la Generalitat, s'han iniciat els tràmits que han de dur a la creació d'un nou polígon d'activitats econòmiques al municipi d'Olvan, al Berguedà. L'espai, situat en l'important eix pirinenc de la C-16, pretén establir-se a partir del 2009 com un gran polígon comarcal que lideri el creixement del Berguedà.



El Berguedà, comarca de la Catalunya central, va esdevenir l'any 2007 (segons dades de l'Anuari Econòmic comarcal de Caixa Catalunya) una de les comarques amb un creixement econòmic més notable, amb un 4,26% del seu PIB (producte interior brut), per damunt de la mitjana catalana, que fou de 3,71%. Tot i el retrocés històric del sector industrial i sobretot en aquelles comarques on el tèxtil tingué un paper rellevant, durant l'any 2007 el PIB industrial va créixer un 4,77%.

El programa de sòl 2005-2008 impulsat pel Govern de la Generalitat a través de l'INCASOL (Institut Català del Sòl) és un pla d'activació de sòl residencial i industrial que té per objectiu afavorir el desenvolupament econòmic i social de Catalunya al llarg dels propers anys. El pla proposava tant actuacions per a promoure habitatge de protecció pública, com satisfer la demanda de sòl industrial, amb l'objectiu de potenciar la competitivitat del país. El programa de sòl preveia la urbanització de 3.600 ha destinades a activitats econòmiques i industrials distribuïdes en 85 sectors.

Un d'aquests sectors és el que trobem al municipi d'Olvan a la comarca del Berguedà. Amb una població de 897 habitants l'any 2007 i una extensió de 35,6 km², Olvan es troba a la vall del riu Llobregat, a uns 10 km de Berga. El nou espai productiu es va projectar al costat de la sortida Gironella Nord de l'eix del Llobregat [2006:21], l'actual C-16, eix europeu que connecta Barcelona i Tolosa de Llenguadoc.

Dos fets que mostraren la importància de la localització del nou enclavament productiu foren l'aprovació, a començament d'any, de l'estudi informatiu de la millora de la carretera que uneix les poblacions d'Olvan i Olost, obra que milloraria les connexions entre dos importants eixos viaris com són l'eix transversal [2006:27] i l'eix del Llobregat, del qual es va inaugurar a final de 2007

l'últim tram que faltava per desdoblir fins a Berga, el del pont de Cal Prat a Puig-reig. Per altra banda, el president de la Generalitat, José Montilla, es va comprometre a desdoblir el tram següent de l'eix del Llobregat fins a Bagà, a les portes del túnel del Cadí.

L'any 2005, l'INCASOL va comprar les 24 primeres hectàrees de terreny per tal de desenvolupar el polígon d'acord amb les estratègies del programa. No és, però, fins a l'octubre del 2006, un cop finalitzades les primeres gestions amb els propietaris de les finques afectades, que es va rubricar el conveni entre la Generalitat i l'Ajuntament d'Olvan per a la seva construcció. Abans, però, calia la necessària modificació urbanística que permetés l'ús industrial en terrenys inicialment rústics. L'Ajuntament va aprovar inicialment la Modificació puntual de les normes subsidiàries de planejament i l'informe de sostenibilitat ambiental, a l'àmbit de les Ferreres-Olvan, el 9 de març de 2007.

Els objectius de l'actuació responien, segons l'INCASOL, a la necessitat d'implantar un nou sector d'activitat econòmica al Berguedà i poder resoldre la manca d'oferta actual.¹ El nou centre es va projectar amb una extensió de 50 ha, amb 298.000 m² de sòl per a activitats econòmiques i industrials amb 194.800 m² de sostre. Per altra banda, 202.000 m² serien per a la construcció de vials, espais lliure i equipaments.

El nou polígon, també anomenat les Ferreres-Olvan, s'hauria de desenvolupar en dues fases. Les primeres 50 ha a partir de la modificació puntual de les normes subsidiàries, ja aprovada l'any 2007, i la segona es preveia desenvolupar amb la futura redacció del POUM (Pla d'ordenació urbanística municipal) d'Olvan.

Creació del consorci urbanístic les Ferreres – Olvan.

El maig de 2007, la Generalitat va donar

llum verd per a la creació del consorci urbanístic que s'havia d'encarregar de construir i gestionar el nou polígon. No va ser, però, fins a l'octubre de 2007 que el director i el gerent de l'INCASOL, Miquel Bonilla i Emili Mas, respectivament, van firmar la constitució del consorci urbanístic per a desenvolupar el nou sector, juntament amb l'alcalde d'Olvan, Judit Carreras, del PSC (Partit dels Socialistes de Catalunya). El consorci urbanístic quedava format així per l'INCASOL amb un 50% i per l'Ajuntament d'Olvan amb un altre 50%. En la seva constitució, es va recordar que l'objectiu era satisfer la demanda potencial de sòl urbanitzat per a usos productius que hi havia al Berguedà i poder "incrementar el ritme" de les gestions necessàries per a tirar endavant el projecte.

La durada prevista per a les obres del nou polígon oscil·lava entre els 15 i els 18 mesos, i es preveia que podien estar finalitzades les de la primera fase a principi de 2009. No obstant això, la intenció inicial per part del consorci era anar atenent les demandes d'aquelles empreses que mostressin interès per instal·lar-se en el futur polígon comarcal, la construcció del qual suposarà una inversió de 13,5 MEUR.

Durant el 2007 se'n va aprovar inicialment el pla parcial i s'estava a l'espera d'iniciar els tràmits per a la redacció del futur POUM al llarg del 2008 que havia de permetre desencallar la segona fase del polígon. D'altra banda, a final d'any quedava pendent per part del consorci la licitació del contracte de direcció de l'actuació urbanística per tal de realitzar les tasques de direcció del procés urbanístic del polígon industrial i poder iniciar al llarg del 2008 les obres d'urbanització.

ABB-U:50MIL

POLÍGON INDUSTRIAL LES CANALS II (LLEIDA) 152



La Diputació de Lleida presenta a mitjan gener de 2007 el projecte de construcció del polígon industrial les Canals II, a cavall dels termes municipals de Lleida i Alcoletge, en un espai encerclat per l'N-II, la C-13 i l'L-11, i amb possibilitat d'accés ferroviari. Paral·lelament, l'Ajuntament de Lleida i l'Institut Català del Sòl projecten un altre polígon, anomenat Torre Blanca, en l'eix de l'N-240. El mes de juliol de 2007 el Ministeri de Foment es mostra interessat a col·laborar en el desenvolupament del polígon industrial les Canals II.

L'alcalde de Lleida, Àngel Ros, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), i el president de la Diputació, Isidre Gavín, de Convergència i Unió (CiU), es van reunir durant el setembre de 2005 al Palau de la Paeria per tractar la possible creació conjunta d'un nou polígon industrial de 132 ha de superfície (43 de les quals de propietat de la corporació provincial) a la partida les Canals de la ciutat de Lleida, en un espai situat entre les carreteres C-13, N-II i L-11, i pròxim al traçat del FERROCARRIL D'ÀLTA VELOCITAT [2006:62]. La proposta, ideada per la Diputació de Lleida, tenia l'objectiu d'ampliar el sòl industrial existent a la ciutat, que en aquell moment ja es trobava pràcticament esgotat.

L'alcalde Ros va explicar que tant l'Ajuntament de Lleida com la Generalitat estudiarien amb interès la proposta, valorant-la molt positivament i destacant la creació d'una important plataforma logística.

El projecte del polígon les Canals II enfronta Diputació i Paeria

A final de gener de 2007 l'Ajuntament de Lleida (Paeria) assegurava que encara no

havia rebut la documentació corresponent al projecte del nou polígon industrial les Canals II, que en aquells moments s'havia transformat en un projecte supralocal que afectava els termes municipals d'Alcoletge i Lleida i superava les 400 ha de superfície.

Isidre Gavín va desmentir aquestes afirmacions i declarava que el projecte, lluny d'estar aturat, estava més viu que mai, i que el 15 de gener s'havia presentat el plec de documentació del projecte de polígon als registres de la Paeria, de l'Ajuntament d'Alcoletge, així com als departaments de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) de la Generalitat. La documentació incloïa l'avanç de planejament, l'avaluació econòmica del sector, l'estudi i justificació de la seva viabilitat, la diagnosi ambiental i l'informe de mobilitat, que incorporava també una anàlisi de la intermodalitat de l'àrea.

Gavín reclamava més implicació per part de la Paeria en un dels projectes de desenvolupament industrial més importants de

Catalunya, sobretot tenint en compte que l'Empresa Municipal d'Urbanisme (EMU) de l'Ajuntament de Lleida havia comprat una finca dins l'àmbit del projecte.

Aquestes friccions cal situar-les en un context en què tant Gavín com Ros eren candidats a l'alcaldia en les eleccions municipals de maig de 2007.

El projecte es presenta en societat

El president de la Diputació de Lleida, Isidre Gavín, acompanyat de la tècnica del projecte, Montserrat Giné, del president de la Cambra de Comerç, Joan Simó, i de l'equip tècnic de la Corporació provincial, va presentar el 2 de març davant del sector socioeconòmic de Lleida el nou projecte de polígon industrial les Canals II.

El nou polígon, amb una extensió total de gairebé 433 ha repartides entre els termes municipals de Lleida (339 ha) i Alcoletge (94 ha), estava ideat per a garantir l'oferta de sòl industrial a mitjà termini, en un enclavament situat entre els principals polígons ja existents a la ciutat (Segre, Camí dels Frares i les Canals), i hauria de per-



Detall de la partida de les Canals, on es proposa un polígon industrial. Foto: Àlex Tarroja

metre fixar les empreses ja presents en el territori i possibilitar, també, la implantació d'empreses foranes. La superfície de sòl edificable per a usos industrials i logístics superava les 173 ha.

Un dels aspectes que va destacar Gavín fou que el projecte preveia la conversió de l'àrea en un important centre logístic intermodal, atès que disposaria de bones comunicacions per carretera i tindria accés per ferrocarril fins al PORT DE TARRAGONA [158].

L'Ajuntament de Lleida projecta un polígon de dimensions similars

L'alcalde de Lleida, Àngel Ros, va recordar que prèviament els terrenys del polígon les Canals II havien de patir un procés de requalificació des de la situació actual de sòl no urbanitzable rústic a sòl urbanitzable industrial, fet que faria necessària una modificació puntual del planejament general de Lleida i Alcoletge i la redacció d'infor-

mes tant per part de l'Administració local com de la Generalitat.

Ros va aprofitar per a anunciar que, conjuntament amb l'Institut Català del Sòl (Incasol), l'Ajuntament ja havia comprat 300 ha en la zona del futur polígon industrial de Torre Blanca, a tocar de la carretera N-240, i que la previsió final era que la superfície del polígon arribés fins a les 500 ha. En aquest sentit, en un acte de campanya de final de maig, Ros es va comprometre davant l'Associació de Transportistes a reservar una parcel·la de 200.000 m² per a la construcció d'una nova Ciutat del Transport.

Foment estudia implicar-se activament en el nou polígon

El president de la Diputació de Lleida, Isidre Gavín, i la secretària general d'Infraestructures del Ministeri de Foment (MIFO), Josefina Cruz Villalón, es van reunir a final de juliol a Madrid per tal d'analitzar el pro-

jecte del polígon industrial les Canals II. El MIFO es va comprometre a estudiar la possibilitat de fer un desviament de la línia fèrria actual per tal que la zona esdevingués una plataforma logística intermodal, i a valorar, també, una futura participació en el projecte a través de la Societat Estatal d'Infraestructures Terrestres (SETI).

L'estat del projecte no va patir variacions durant els darrers mesos de 2007, i es trobava encara pendent dels tràmits municipals i autonòmics pertinents. La Diputació de Lleida preveia que el polígon seria una realitat en l'horitzó 2010.

JRMR

Més informació

lleida.e-noticies.com
www.diputaciolleida.es
www.socialistes.cat



A començament d'any, un accident provoca l'enfonsament parcial del moll Prat, cosa que endarrereix l'acabament de les obres d'aquesta instal·lació i l'inici de la construcció de la nova terminal de contenidors. En canvi, s'inaugura una nova terminal de passatgers i s'amplia la Zona d'Activitats Logístiques, i creix, un any més, el tràfic de persones i mercaderies. A final d'any el Ministeri de Medi Ambient publica la Declaració d'impacte ambiental del projecte de construcció d'accessos viaris i ferroviaris del port de Barcelona mentre que la Generalitat, després de quatre anys, dona llum verd a la construcció de la central tèrmica de cycle combinat.

Antecedents | 2004:166; 2005:159; 2006:154

El continu creixement del trànsit de mercaderies i passatgers del port de Barcelona va plantejar a final dels noranta la necessitat de remodelar-lo i ampliar-lo. Això va motivar l'elaboració dels plans estratègics de 1998 i 2003, en els quals es va proposar doblar la superfície terrestre i marítima del port i construir una nova àrea de molls al sud del moll d'Inflamables i una nova bocana per a l'entrada de vaixells de gran calat. L'operació suposaria passar de les 558 ha inicials a les 1.265 un cop acabada l'ampliació, i incrementar la línia de moll de 20.000 a quasi 30.000 m.

Durant el 2006 el port va continuar creixent tant en nombre de passatgers com en tràfic de mercaderies. Paral·lelament, van avançar les obres d'ampliació de les

instal·lacions portuàries, que a més del moll, incloïen l'ampliació de la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) i la construcció d'una nova terminal de contenidors. L'exploració d'aquesta terminal es va adjudicar a la multinacional xinesa Hutchinson, si bé les obres encara no van començar durant el 2006 perquè calia esperar fins que el nou moll estigués acabat.

També es va avançar en la tramitació del projecte de millora dels accessos al port i, a mitjan maig, el Ministeri de Foment (MIFO) va treure a informació pública l'estudi informatiu del projecte. Tanmateix, a final d'any encara restava pendent la publicació de la Declaració d'impacte ambiental (DIA), necessària per a poder començar les obres.

Nou president de l'Autoritat Portuària i noves operacions d'ampliació

El dia 10 de gener de 2007 l'exconseller de Treball i Indústria, Jordi Valls, va prendre possessió del càrrec de president de l'Autoritat del Port de Barcelona (APB). Valls es va comprometre a potenciar els vincles entre el port i les ciutats de Barcelona i el Prat de Llobregat (Baix Llobregat), així com a impulsar millores en aspectes com la responsabilitat ambiental i la responsabilitat social corporativa.

A final d'abril l'APB i Catalana d'Iniciatives van adquirir per 38,8 MEUR el 100% de Muelles y Espacios Portuarios (MEPSA), empresa concessionària de 49 ha del moll d'Inflamables. L'objectiu era reordenar aquesta superfície i guanyar 18 ha d'espai marítim, que es destinaria o bé a activitat de gran cabotatge internacional, o bé a activitat de càrrega general, tot i que també s'estudiava la possibilitat d'instal·lar-hi una altra terminal de contenidors.¹ En qualsevol cas i segons va anunciar Valls mateix, aquesta ampliació estaria acabada abans de 2020.

Un any més, creix el tràfic de mercaderies i persones

El port va tancar l'exercici 2007 amb un tràfic total de 50 milions de tones de mercaderies, xifra que representava un increment del 8% respecte de l'any anterior. El tràfic de contenidors i el de persones van créixer un 12%, arribant el primer als 2,6 milions de TEU² i el segon als 2,8 milions de viatgers. Prop d'1,6 milions dels passatgers de 2007 eren usuaris de creuers i, des de mitjan abril, la majoria van arribar a través de la nova terminal de passatgers Palacruceros.

Situada al moll adossat D, aquesta terminal constava d'unes instal·lacions de més de 5.500 m² i permetia l'arribada de creuers de tots tipus de tonatge, mides i capacitat. Palacruceros va significar una inversió de 12 MEUR per part de l'empresa italiana





Vista del moll d'infamables amb les obres del dic sud al fons. Foto: Àlex Tarroja

Costa Crociere, que en va obtenir la concessió per a vint-i-cinc anys, i va servir per a consolidar la posició de Barcelona com el primer port del Mediterrani i novè del món en turisme de creuers durant aquest any.

El nou moll s'endarrereix però la ZAL es consolida

El primer dia de l'any, l'APB va detectar un desplaçament de part dels blocs de formigó del moll Prat. L'incident, provocat per la líquefacció³ del reblert de contrapès dels blocs de formigó emprats en la construcció del moll, va afectar 640 m del sector nord de la instal·lació.

Malgrat que inicialment es preveia mantenir el calendari d'instal·lació de la nova terminal de contenidors (que suposava que el moll Prat seria plenament operatiu a final de 2008), l'APB va haver de rectificar i matisar que en aquesta data estaria acabat el 70% del moll, però que per a la compleció de les obres caldria esperar almenys fins al segon semestre de 2009, cosa que podia endarrerir uns mesos l'inici de la construcció de la nova terminal. La investigació de les causes de l'enfonsament es va allargar fins al mes de juny i a final de novembre es van adjudicar les obres de reconstrucció.⁴

D'altra banda, el desviament dels últims tres quilòmetres del riu Llobregat [2005:178] i el posterior rebliment de l'antiga llera van permetre guanyar espai per a ampliar la ZAL. L'ampliació comportava disposar de més de 200 ha per a activitats logístiques,⁵ i a mitjan març ja s'havia concedit l'explotació del 50% d'aquesta superfície.

Aposta pel ferrocarril per a millorar els accessos al port

A final de gener el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va explicar que el seu departament estudiava la possibilitat de connectar per ferrocarril el port amb zones de Catalunya amb grans volums de mercaderies. Per fer-ho, no només es tindrien en compte els eixos ja existents, sinó també els previstos, en especial el FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [71]. També es van estudiar durant aquest any les possibilitats de la connexió ferroviària del port amb l'exterior. En aquest sentit, l'APB i Cedinsa Concessionària van signar a principi d'abril un conveni per a realitzar un estudi sobre el transport de mercaderies per ferrocarril a través dels corredors de l'Ebre i del Mediterrani (FERROCARRIL DEL CORREDOR MEDITERRANI [2006:71]) cap a Madrid, Saragossa i la frontera francesa.

D'altra banda, en l'àmbit intern, el Consell de Mobilitat del Consorci de la Zona Franca de Barcelona i la Mesa de Mobilitat de la portuària Zona d'Activitats Logístiques es van fusionar a final d'abril per constituir el Consell de Mobilitat del Delta, una entitat que tindria com a objectiu la millora del transport de mercaderies i persones a tota la zona del delta del Llobregat.

A la primera d'octubre el Ministeri de Medi Ambient (MMA) va publicar la Declaració d'impacte ambiental (DIA) del projecte de construcció d'accessos viari i ferroviaris del port de Barcelona. Entre les mesures establertes per la DIA destacava el soterrament d'una part del traçat ferroviari i l'habilitació de passos de fauna per a evitar l'efecte barre-

ra.⁶ També es feia especial esment als contaminants i s'assenyalava que, tot i que durant les obres s'incrementarien les emissions a l'atmosfera, un cop acabades, les noves infraestructures contribuirien a descongestionar de vehicles la ronda Litoral i els vials interns del port, cosa que comportaria una millora de la qualitat de l'aire.

Pel que fa a la millora dels accessos, les operacions més importants eren les relacionades amb el ferrocarril. Als terrenys de l'antiga llera del riu es construiria la gran estació de mercaderies ZAL-Prat i a tocar d'aquesta, un estacionament per a trens de via mixta (ibèrica i internacional) que rebria el nom de Nou Llobregat. El conjunt de les zones d'estacionament tindria una superfície de 50,8 ha i el completarien vuit vies de càrrega i descàrrega i dotze de recepció i expedició. L'estació quedava connectada amb el ramal ferroviari del Llobregat i algun dels trams passava a ser soterrat, tal com establia la DIA.⁷ Per la seva banda, la millora dels accessos viaris es concretava en la construcció d'un nou vial de 2+2 d'accés a la ZAL i l'ampliació del nombre de carrils de vies ja existents.

Es desencalla el projecte de central tèrmica

El 2007 es va reprendre el projecte de CENTRAL TÈRMICA DEL PORT DE BARCELONA [2004:47], que havia restat aturat durant gairebé quatre a causa de l'impacte ambiental que podia generar. El projecte es va desbloquejar perquè la companyia Gas Natural va presentar un pla de millora en el qual es proposava compensar la totalitat de les emissions generades. Per fer-ho, l'empresa es comprometia, d'una banda, a efectuar la renovació

del parc d'autobusos metropolitans, amb la substitució de cinc-cents setanta vehicles dièsel per vehicles impulsats amb gas natural. D'altra banda, s'encarregaria de la construcció de les instal·lacions necessàries per a abastir els vaixells amarrats, cosa que en reduiria les emissions.⁸ Aquestes mesures suposaven una inversió de gairebé 20 MEUR.

A principi de novembre, la companyia Gas Natural va rebre l'autorització ambiental del Govern de la Generalitat, amb la qual podia passar a tramitar el projecte davant del Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç (MITC).

L'APB va valorar molt positivament aquests avenços, ja que considerava que la central suposaria una important inversió, generaria ocupació i, a més, donaria servei a una zona del port on la demanda era molt elevada, amb una xarxa de transport mínima, atesa la proximitat de les instal·lacions.

D'altra banda, durant el 2007, l'APB i la Confraria de Pescadors de Barcelona van acordar de construir a final de març una

nova llotja de peix. Aquestes instal·lacions tindrien més de 1.000 m² destinats a la recepció i subhasta de peix i 350 m² per a oficines, a més d'un bar per a pescadors i 600 m² per a un restaurant i terrassa oberts al públic.

Pendents de la reparació del moll Prat i la licitació de les obres dels accessos

Es preveia que durant les primeres setmanes del 2008 començarien les obres de reconstrucció del moll Prat, les quals es prolongarien al llarg de tot l'any, per la qual cosa s'estimava que la construcció d'edificis i la instal·lació de maquinària de la nova terminal de contenidors no començaria fins a final de 2008.

En relació amb la millora dels accessos, restava encara pendent la licitació de les obres. En aquest sentit, la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB) va recordar a final d'any que les noves infraestructures no entrarien en servei abans de 2012 o 2013, la qual cosa comprometia l'inici de l'activitat de la futura terminal de contenidors. La

Cambra, a més, considerava que la solució adoptada pel pla d'accessos en relació amb els accessos viaris era insuficient a llarg termini i demanava al MIFO que efectués la prolongació de l'autovia del Baix Llobregat (A-2) des de Santa Coloma de Cervelló fins al port.

D'altra banda, a final d'any estaven a punt d'acabar les obres que permetrien l'arribada dels cotxes produïts per SEAT directament al port des de la factoria de Martorell, per mitjà d'una nova via de ferrocarril. Aquestes obres, sufragades per la Generalitat, l'APB i Ferrocarrils de la Generalitat (FGC), es preveia que estarien enllestides al gener de 2008, moment en el qual havien de començar les primeres proves de circulació.

MSM-X3EA

Més informació

www.apb.es/ca/APB

1. Cal tenir present que abans de començar les obres d'ampliació del port, el moll d'Inflamables es trobava en una zona d'aigües no abrigades que impedia l'atrancament de vaixells. Amb el perllongament del dic Est i la construcció del cic Sud, el moll quedava a recer de les aigües exteriors, la qual cosa permetia desenvolupar-hi una terminal apta per a acollir l'operativa dels vaixells.

2. Unitat de mesura equivalent a un contenidor de 20 peus.

3. Pas de l'estat sòlid a viscos, en aquest cas, de les sorres que s'empraven com a material de reblert. En total, van ser quinze els blocs de formigó que es van escampar pel mar, cadascun dels quals feia de 18,5 m d'ample per 18 d'alt i 41 de llarg.

4. La unió d'empreses Ferrovial-Cyres va ser l'adjudicatària d'aquestes obres que tenien un cost estimat de 63 MEUR.

5. La ZAL es componia de dues zones: la ZAL I ja estava construïda l'any 2007 i tenia una superfície de 660.000 m² i capacitat per a vuitanta empreses. La ZAL II es trobava en construcció aquest any i tindria una extensió de 1.430.000 m² i capacitat per a cent vint empreses.

6. A més, es preveia traslladar la colònia de corbs marins de l'antic llot del riu a un lloc més adient, que caldria pactar amb l'APB.

7. Era el cas del tram entre el marge esquerre del riu i la carretera d'accés a Mercabarna, que passava soterrat a través d'un fals túnel.

8. Quan un vaixell està amarrat, apaga els motors generals però manté els auxiliars per poder continuar disposant d'electricitat. Aquests motors cremen combustible i generen nombroses emissions.

154 PORT DE BLANES



A final de 2006 s'aprova el Pla especial del port de Blanes i a principi de 2007 comencen els estudis previs al projecte constructiu del nou dic de recer. Ports de la Generalitat anuncia una partida de 15 MEUR del Pla d'actuacions de 2008 per a la construcció del nou dic i licita les obres per instal·lar dues noves cambres de gel a la llotja. El patró major de la Confraria de Pescadors, Eusebi Esgleas, es mostra satisfet però reitera la desprotecció del port davant l'onatge exterior i reclama la licitació de les obres del nou dic.

Antecedents | 2004:167; 2005:160



El port de Blanes, a la comarca de la Selva, va ser construït el 1914 i a la dècada dels seixanta es va ampliar amb la construcció del club nàutic. Als anys vuitanta hi va haver una temptativa d'ampliació del port cap al sud, fins a la punta de Santa Anna, però no fou reeixida. Actualment, les instal·lacions es reparteixen entre els usos pesquers, gestionats per Ports de la Generalitat, i els usos nàutics, gestionats, en règim de concessió, pel Club de Vela Blanes. L'estructura física del port consisteix en dos dics exteriors i les zones de ribera, on amarren 61 embarcacions pesqueres, 200 d'esbarjo i 15 de dedicades al transport de viatgers.

El 2002 es va constituir la Plataforma Pro-ampliació del Port de Blanes, integrada per la Confraria de Pescadors de Blanes i diversos empresaris turístics. La Plataforma denunciava la manca d'espai per a les activitats pesqueres i que l'antic espigó era vulnerable davant dels temporals. Tanmateix, el grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i la plataforma ecologista Salvem Pinya de Rosa s'hi van oposar i van proposar com a alternativa la construcció d'una marina seca i el reforçament del dic de la zona dels pescadors.

A principi de 2005 Ports de la Generalitat va presentar l'Avantprojecte del Pla especial del port de Blanes. El projecte proposava construir un espigó de recer nou, ampliar les zones de serveis i la construcció d'una marina seca amb un cost global de 19,85 MEUR. A final de 2005 es va aprovar inicialment l'estudi d'impacte ambiental del pla. Rafael Sardà, director del Grup de Recerca de Gestió Costanera del Centre d'Estudis Avançats de Blanes (CEAB), va criticar el fet que l'estudi no valorés la inestabilitat de la muntanya de Sant Joan, que dona abric a les instal·lacions, i va afirmar que l'ampliació del port podria provocar una alteració de les platges de Blanes.

A principi de 2006 es va iniciar l'exposició pública del pla i alguns dels col·lectius que havien participat en la comissió per a estudiar la solució pel port van presentar-hi al·legacions. D'una banda, l'Associació de Veïns del Port i els propietaris del Convent de Blanes van reclamar l'elaboració d'un estudi sobre els riscos en relació amb la muntanya de Sant Joan. De l'altra, la Confraria de Pescadors va sol·licitar més espai on dipositar els estris de pesca, que es fes subterrani l'aparcament previst per a vehicles privats i la delimitació d'un espai per a la possible ubicació d'una capitania marítima. Per últim, el regidor d'Urbanisme, portaveu del grup municipal d'ERC i membre de l'equip de govern municipal juntament amb el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), Joan Puig, va demanar que el pla fos declarat nul per manca de documentació i que se n'inciés de nou la tramitació. Concretament, Puig va sol·licitar l'elaboració d'estudis per a analitzar l'impacte que l'ampliació del port podia produir a la platja de s'Abanell i al delta del riu Tordera i en el fons marí i la punta Santa Anna.

El desembre de 2006 l'Ajuntament de Blanes i la Generalitat van aprovar definitivament el Pla especial del port de Blanes. La proposta incloïa quatre punts bàsics. En primer lloc, millorar les condicions de recer del port amb la construcció d'un nou dic d'abric exterior. En segon lloc, l'ampliació de la part dedicada a l'activitat pesquera amb la remodelació dels molls, la construcció d'una nova fàbrica de gel i noves casetes per als estris dels pescadors. En tercer lloc, impulsar les activitats esportiva i turística amb l'ampliació del contradic per a protegir la zona de l'onatge, la delimitació d'un espai per a ubicar-hi la nova Escola Municipal de Vela, la creació d'una marina seca i l'habilitació d'una zona d'embarcament per als creuers turístics. A l'últim, reordenar els vials d'accés al port i construir un nou pas-seig de vianants per integrar-lo dins la trama urbana.

La Generalitat destina 15 MEUR a la construcció del nou dic de recer

El febrer de 2007 van començar els estudis previs al projecte constructiu del dic d'abric del port de Blanes. Aquesta actuació, prevista en el Pla especial del port de Blanes, era el primer pas per a millorar les condicions de recer del port i permetre el futur desenvolupament de les instal·lacions. Un cop finalitzats els treballs, que havien de tenir una durada de dos mesos, es preveia que Ports de la Generalitat iniciés els tràmits per a licitar les obres.

A final de setembre, l'Ajuntament de Blanes va modificar el Pla especial del port de Blanes per tal que la Generalitat pogués licitar les obres per a instal·lar dues noves cambres de gel a la llotja i adaptar-la així a les necessitats tècniques i sanitàries de la normativa de Ports de la Generalitat. El patró major de la Confraria de Pescadors, Eusebi Esgleas, es va mostrar satisfet per la mesura però va reiterar la preocupació dels pescadors a causa de la desprotecció davant l'onatge exterior i va reclamar la licitació de les obres del nou dic de recer.

Al novembre, Ports de la Generalitat va anunciar que destinaria 15 dels 28 MEUR del pressupost del Pla d'actuacions per al 2008 a la construcció del nou dic de recer del port. Aquesta partida era la primera de les dues que havien de permetre acabar les obres de millora de recer del port, valorades en 22 MEUR.

JVC

Més informació

www.blanes.net
www.el-convent.com
www.cvblanes.cat
www.portsgeneralitat.org



Durant el 2007 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques anuncia l'ampliació del port de l'Ampolla a través del Pla de ports de Catalunya. Diverses entitats veïnals, ecologistes i polítiques de la zona es mostren en contra de l'ampliació del port per la zona sud.

L'Ampolla és un municipi situat a la comarca del Baix Ebre que limita amb els municipis de Camarles al nord, i Deltebre i el Perelló al sud. El poble disposa d'un port pesquer i un port esportiu. El primer projecte d'instal·lació per al recer d'embarcacions data de l'any 1948 i es titulava *Proyecto de embarcadero en la Ampolla*. A partir dels anys cinquanta es van anar succeint diferents obres d'ampliació i millora del port. Entre els anys 1987 i 1988 es va portar a terme la redacció de l'actual projecte del port esportiu.

Actualment, el port queda delimitat en dues zones d'usos diferenciats: una zona esportiva i una zona pesquera. La dàrsena pesquera és gestionada directament per Ports de la Generalitat i l'esportiva està gestionada indirectament per Ports de la Generalitat a través del Club Nàutic de l'Ampolla. El dic del port arrenca del límit nord de la platja de l'Arquitecte, i ocupa bona part de la façana del nucli urbà, amb el port esportiu, seguit del port pesquer. En direcció nord, es troben les platges del Port i de les Avellanes.

Pla de ports de Catalunya

El 20 de febrer de 2007, es va aprovar, des del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), el PLA DE PORTS DE CATALUNYA [121], en el qual es preveu l'ampliació del port esportiu de l'Ampolla per la zona sud, amb la pèrdua de la platja de l'Arquitecte, una platja urbana de 130 m situada just al costat del Club Nàutic de l'Ampolla.

L'ampliació preveu l'increment de 400 amarradors i una zona d'oci. Igualment, el pla preservaria la platja dels Pinets situada després de la platja de l'Arquitecte en direcció sud, i en crearia una altra d'artificial paral·lela al contrafort sud del port.

L'espai ha estat regenerat per part de la Direcció General de Costes del Ministeri de Medi Ambient (MMA), gràcies al projecte del passeig marítim entre el barranc de Sant Pere i el Club Nàutic i la regeneració de la platja de l'Arquitecte i la dels Pinets.

Reaccions

Davant de la futura ampliació del port, diverses entitats veïnals i de defensa del territori i partits polítics es van pronunciar en contra de l'ampliació del port en direcció a la platja de l'Arquitecte.

El grup local del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), davant de la contradicció que suposava la proposta d'ampliació del port, després de la seva regeneració, en responsabilitzava l'actual equip de govern per no haver defensat altres alternatives. En aquest sentit els socialistes es decantaven per una ampliació del port esportiu per la zona nord, aigües a dins de l'actual port esportiu i pesquer. Igualment, no entenien per què l'actual Ajuntament, format per Convergència i Unió (CiU), estava d'acord en la desaparició d'una platja urbana.

Per la seva banda, l'alcalde de l'Ampolla, Francesc Sancho (CiU), afegia que el Pla de ports era responsabilitat de la Generalitat i que l'Ajuntament només n'aprovaria els tràmits. Tanmateix, manifestava que



L'ampliació del port de l'Ampolla afecta la platja de l'Arquitecte, en primer terme. Foto: Àlex Tarroja



l'alternativa d'ampliació que proposaven els socialistes representaria un fort impacte que obligaria a construir un espigó de grans dimensions que incidiria en la línia de costa de l'Arenal, al sud del municipi.

Igualment, manifestava que tot i l'ampliació del port, que representaria la desaparició de la platja de l'Arquitecte, estava d'acord amb la regeneració que s'havia fet per part del MMA.

Per la seva banda el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) defensava que l'ampliació del port modificaria fortament la façana marítima, la dinàmica litoral i els fluxos de sediments al llarg de la costa, que també afectarien tant les platges de l'Ampolla i Camarles com les zones deltaïques del golf de Sant Jordi i el Fangar. A més, l'abocament de substàncies d'ús habitual en els ports com la benzina, olis, antiincrustants, entre altres, pertorbaria el medi marí i els ancoratges degradarien l'ecosistema costaner i els efectes podrien ser molt greus en un port de poc calat i semitancat.

Es crea l'Associació de Veïns de l'Ampolla

Al juny un grup de persones de l'Ampolla van decidir constituir una associació de veïns amb l'objectiu de preservar i recuperar el patrimoni del municipi, i mostrar l'oposició a l'ampliació del port esportiu que es realitzaria mitjançant el Pla especial del port de l'Ampolla, a la zona de la platja de l'Arquitecte. Per les seves portaveus, Carme Abril i Vicky Giménez, l'Associació naixia amb la voluntat de ser un espai de participació ciutadana, on una de les primeres fites seria evitar la desaparició de la platja de l'Arquitecte.

En aquest sentit, l'Associació de Veïns de l'Ampolla entenia que les platges dins del

poble són un bé que s'hauria de conservar per a les futures generacions. Segons l'entitat, l'Ampolla té un encant especial gràcies a la integració del nucli urbà amb la mar. Per la seva banda, Vicky Giménez va manifestar que no s'oposaven a l'ampliació del port, sinó al fet que es tapés una platja. Entre els motius a favor de la conservació, l'entitat destacava que els caps de setmana hi arriben entre 200 i 300 persones a la platja.

Durant el mes de juliol, una de les seves actuacions fou una campanya de difusió d'informació i recollida de signatures, que es va portar a terme a la via pública els dos primers caps de setmana d'agost, per a evitar la desaparició de la platja de l'Arquitecte. Al·legaven que en el cas que s'ampliés el port, s'hauria de fer per la zona nord perquè d'aquesta manera no s'afectaria la façana marítima.

El mes d'agost van organitzar la segona jornada reivindicativa, durant la qual l'Associació va recollir firmes en contra de l'ampliació del port. Amb la intenció d'aturar el projecte, també es volia fer un debat entre els veïns sobre la necessitat de l'ampliació. En aquesta segona campanya, es van recollir fins a 1.500 firmes.

Per la seva banda, l'alcalde de la població manifestava que a l'hora de fer l'ampliació s'escoltaria totes les parts, tot i que en el cas que es portés a terme s'habilitaria una altra platja més gran, al costat de l'actual platja de l'Arquitecte, perquè així ho establia l'acord amb la Generalitat. Igualment apuntava que el conjunt d'ampliació del port no era una prioritat municipal.

Des del Club Nàutic de l'Ampolla, el seu president, Jordi Brull, va afirmar que la decisió o no d'ampliar el port era del poble i si la majoria volia l'ampliació, el club s'hi posicionarà a favor.

A l'octubre, després de les campanyes per part de l'Associació de Veïns de l'Ampolla, que havia recollit més de 4.400 firmes entre els habitants, els propietaris de segones residències, els estiuajants i els visitants de l'Ampolla, van presentar un dossier amb el recull de totes les signatures a la Delegació de Govern de les Terres de l'Ebre i en el qual especificaven els arguments en contra de l'ampliació del port a la zona de la platja de l'Arquitecte.

A final de novembre el Consell de la Federació del PSC a les Terres de l'Ebre va aprovar una proposta de l'agrupació local socialista de l'Ampolla per tal de preservar la platja de l'Arquitecte de l'Ampolla. Els socialistes, per una banda, rebutjaven la proposta de Ports de la Generalitat d'ampliar el port esportiu de la localitat costanera en aquest espai i, per l'altra, en reclamaven l'ampliació per la zona nord, amb 300 amarradors.

De cara al 2008, s'estava a l'espera de veure com avançaria el projecte d'ampliació del port de l'Ampolla per part del DPTOP. Des de l'Associació de Veïns del municipi, s'estava pendent de la resposta que havia de donar la Delegació de Govern a les Terres de l'Ebre, després de la presentació del conjunt de firmes que havia recollit la mateixa associació.

AJF

Més informació

www.ampolla.org
www.ampolla-associaciow.blogspot.com
www.gencat.cat/ptop
www.mma.es



El port de Palamós tanca la temporada de creuers 2007 amb trenta escales, 22.184 passatgers i 9.653 tripulants. Amb l'objectiu de potenciar-lo com a destinació de creuers i per a impulsar una línia marítima regular amb les illes Balears, s'anuncia una nova estació marítima amb una inversió pública de 293.000 €. D'altra banda, el Pla de ports de Catalunya preveu ampliar el port Marina de Palamós, amb 140 amarradors nous i 130 places de marina seca, i augmentar els camps de boies de s'Alguer, Castell i la Fosca. Aquesta intenció genera una moció conjunta de tots els grups polítics, i el DPTOP rebutja el projecte encara que confirma que mantindrà la possibilitat

El municipi de Palamós se situa al sud-est de la comarca del Baix Empordà. Limita amb el mar Mediterrani i els termes municipals de Calonge, Vall-llobrega, Mont-ras i Forallac. La seva superfície és d'uns 14 km² i el 2007 tenia una població de 17.400 habitants. Palamós té una llarga tradició marinera i una activitat portuària intensa que queda palesa en el port de Palamós, el més important de Catalunya en trànsit de creuers de luxe després del de Barcelona, i en el port Marina amb més de 800 amarradors.

El port de Palamós

El port de Palamós, gestionat per l'ens públic Ports de la Generalitat, se situa entre la platja Gran i el far de Palamós. Es tracta d'un port esportiu, pesquer i comercial que disposa de nou molls amb un total de 1.549 metres lineals. El sector pesquer dona cabuda a 111 embarcacions que durant el 2006 van obtenir un volum de pesca de 2.854.432 quilograms, mentre que el sector comercial va representar el mateix any un volum de mercaderies de

293.951 tones. Pel que fa al sector esportiu, consta de 741 amarradors per a embarcacions de sis a dotze metres d'eslora.

Tanmateix, l'aspecte més destacable del port és la seva importància com a escala de creuers turístics. Les instal·lacions, els serveis i els accessos de què disposa han estat projectats per a facilitar l'arribada dels grans vaixells de creuer que fan ruta per la Mediterrània. A més, Ports de la Generalitat ha col·laborat en la potenciació d'aquest port assistint a jornades, congressos i fòrums internacionals del mercat de creuers. Tot això ha fet que el port s'hagi consolidat com a el segon port de Catalunya més important en el trànsit de creuers de luxe.

La temporada de creuers turístics 2007

El port de Palamós va tancar la temporada de creuers 2007 amb un total de trenta escales, 22.184 passatgers i 9.653 tripulants. Aquests resultats representaven un increment del 67% en escales de

creuers i un augment del 84% en nombre de passatgers respecte de la temporada 2006, en què el port empordanès havia rebut divuit escales i 12.025 passatgers. Així, per segon any consecutiu, el port havia batut nous rècords tant en nombre d'escales com en xifra de passatgers. Aquest balanç positiu enfortia la posició del port com a destinació de creuers dins l'arc mediterrani.

Davant la previsió de l'escala d'onze creuers es va posar en funcionament un servei especial d'autobús per a facilitar la mobilitat cap al municipi a les persones que arribaven a bord dels grans creuers. L'autobús recollia els turistes al moll comercial i els portava fins al centre de la ciutat. Així mateix, el consistori empordanès en cada escala de creuer instal·lava un punt d'informació a peu de vaixell on es facilitava als passatgers documentació de promoció turística del municipi.

El projecte de futur pel port de Palamós

Amb l'objectiu de potenciar el port de Palamós com a destinació de creuers turístics, la Cambra de Comerç de Palamós i Ports de la Generalitat van participar el mes de març a la fira de creuers Seatrade Cruise Shipping Convention que se celebra a Miami. Durant aquesta fira van constatar el potencial de creixement del mercat de creuers a la Mediterrània, i van mostrar la voluntat de consolidar el nombre d'escales actuals i d'aconseguir que el port fos origen o destí d'una línia marítima regular.

El 4 de juny el secretari per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i president de Ports de la Generalitat, Manel Nadal, va aprofitar la primera arribada del veler de luxe Wind Surf a Palamós per a anunciar que a la tardor començarien les obres d'una nova estació marítima destinada a cobrir les necessitats dels creuers. El projecte estava previst per a ser executat durant el



Port Marina de Palamós. Foto: Moisès Jordi





Port comercial de Palamós. Foto: Moisès Jordi

mes de novembre, quan s'acabava la temporada de creuers, perquè la terminal pogués entrar en servei a principi d'abril, data en què es tornava a iniciar la temporada.

El projecte constructiu de l'estació marítima del port de Palamós va ser adjudicat per Ports de la Generalitat a la Unió Temporal d'Empreses (UTE): Servià Cantó, SA i FCC Construcción, SA. Les obres suposaven una inversió pública de 293.000 € i s'havien d'executar en un termini de quatre mesos. La nova terminal, que s'ubicaria al moll comercial, tindria una sola planta, ocuparia una superfície de 182 m² i disposaria d'una oficina de control i vigilància per a la Guàrdia Civil, un espai destinat als sistemes de seguretat, sales d'espera per als passatgers, una oficina de turisme i espais auxiliars. A part de consolidar la importància del port empordanès, aquest projecte havia d'impulsar una línia marítima regular amb les illes Balears.

A final d'any les obres de l'estació marítima del port havien començat i s'havia creat un grup de treball, del qual formaven part l'Ajuntament, la Generalitat, els operadors portuaris i la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Palamós, per a captar nous mercats, promocionar el port i impulsar la línia regular amb les illes Balears.

El projecte d'ampliació de la marina de Palamós

El port Marina de Palamós és un port esportiu inaugurat al 1992 i concessionat per Nàutic Palamós SA. Se situa a la platja d'en Roc, a l'est del port de Palamós, i disposa de 866 amarradors per a embarcacions de set a trenta metres d'eslora.

El 20 de febrer de 2007 es va aprovar el PLA DE PORTS DE CATALUNYA [121] que, tenint en compte el reequilibri territorial a l'hora d'ubicar nous amarratges, preveia 433 noves places a tota la costa gironina amb el po-

tencial d'ampliació de les instal·lacions de l'Estartit, Empuriabrava, Marina Port d'Aro o Marina Palamós, entre altres. Tenint en compte això, la voluntat del port Marina de Palamós era construir 130 places de marina seca i 140 amarradors nous per a embarcacions de gran eslora, i augmentar els camps de boies de s'Alguer, Castell i la Fosca. Aquesta intenció va provocar el rebuig unànime de tots els grups polítics representats al consistori, que consideraven que l'actuació suposaria un impacte a la façana litoral del municipi i un consegüent impacte mediambiental; a més, l'ampliació del port situaria Palamós per sobre de la mitjana de Catalunya en amarratges per quilòmetre de costa, cosa que provocaria una densitat insostenible d'embarcacions a la zona.

L'Ajuntament de Palamós ja havia presentat al·legacions al pla, però havien estat rebutjades, de manera que va optar per elaborar una moció conjunta entre tots els partits municipals.

Finalment al desembre, el DPTOP va rebutjar el projecte d'ampliació proposat per Port Marina de Palamós. Tanmateix, el conseller Joaquim Nadal va confirmar que es mantenia la possibilitat d'ampliació prevista al Pla de ports de Catalunya, tot i que aquesta es consensuaria amb l'Ajuntament.

ATD

Més informació

www.cncostabrava.com
www.lamarinapalamos.es
www.portsgeneralitat.org
www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/ports/cat/ports/index.jsp



El gener de 2007 s'inicien les obres de construcció del nou port esportiu de Sant Carles de la Ràpita, consistent en una dàrsena de 228.750 m², i amb gairebé 1.100 amarradors per a embarcacions d'entre 8 i 30 m d'eslora. Les previsions inicials del projecte són que la primera fase del port estigui enllestida per a la primavera de 2008, amb una primera oferta de 574 amarradors. A l'estiu, durant l'execució de les obres, es descobreixen 2.000 m² de terrenys contaminats amb metalls pesants. Aquestes terres són retirades i traslladades a abocadors controlats i no interfereixen en l'execució de les obres en curs.

Sant Carles de la Ràpita és un municipi de la comarca del Montsià (Tarragona), de 14.262 habitants (l'any 2007) situat al sud del delta de l'Ebre. El seu port, amb 551 amarradors, refugiat al fons del port dels Alfacs, és un dels més importants de Catalunya (l'any 2006 va representar prop de l'11% de la facturació de Ports de la Generalitat) i va ser remodelat l'any 1954. En l'àmbit pesquer, el seu volum de captures de llagostí i de marisc l'han convertit en un port de renom. I en l'àmbit de comerç de mercaderies, l'any 2006 s'hi van carregar 4.636 t de productes, principalment arròs trosset, i s'hi van descarregar 10.084 t de materials, principalment adobs naturals o químics.

Presentació del projecte

El mes de novembre de 2006, durant la celebració del Saló Nàutic de Barcelona, el secretari per a la Mobilitat i president de Ports de la Generalitat, Manel Nadal, va presentar el projecte d'una dàrsena per a embarcacions esportives de 228.750 m² situada al nord del port pesquer de Sant Carles de la Ràpita, amb gairebé 1.100 amarradors previstos. L'alcalde de la Ràpita, Miquel Alonso (Partit dels Socialistes

de Catalunya, PSC), va destacar "l'espectacularitat" d'un projecte que costarà 20 MEUR i va explicar que un dels primers treballs que s'hauran de fer és dragar tot l'espai on s'ha de situar el port esportiu, ja que es tracta d'una zona amb molt poca profunditat –de 0,5 a 1,5 m– que s'hauria de dragar fins als 2 i 4 m de profunditat.

Les previsions inicials eren que la primera fase del projecte estigués enllestida per a la primavera de 2008, amb una oferta de 574 amarradors per a embarcacions d'entre 8 i 30 m d'eslora.

El projecte del port

L'empresa Sant Carles Marina SA, encarregada de la construcció i explotació posterior del port per un període de trenta anys, va iniciar les obres de la dàrsena esportiva interior del port de la Ràpita la darrera setmana de gener de 2007. Aquesta dàrsena es dividia en tres zones: aigua (193.109 m²), terra (6.574 m²) i àrea pública (29.067 m²).

El projecte constructiu preveia que la dàrsena interior s'adaptés a les característiques físiques de l'entorn. Així, la nova

instal·lació esportiva s'aïllaria del marge de la zona de ribera a través d'un pantallà flotant, que permetria garantir la renovació de les aigües que l'envolten i protegir-ne la qualitat. A més, aquest pantallà, per la part de sota, disposaria d'una barrera per a impedir el pas d'elements que poguessin perjudicar el medi ambient.

Aquesta instal·lació esportiva preveia incloure una plaça arbrada (de 9.685 m²), una zona enjardinada (de 14.877 m²) i una àrea d'aparcament (de 4.505 m²). Així mateix, estava projectada la inclusió d'una superfície comercial de 3.244 m².

El projecte també preveia la creació d'un hàbitat humit que havia d'ajudar a integrar la dàrsena esportiva amb el paisatge i que, a més, permetria conservar l'espai natural de la zona i, especialment, els hàbitats de les aus aquàtiques. Amb l'objectiu de protegir aquest entorn es va projectar un pont de 30 m de longitud i 11 d'amplada, com a única connexió entre la zona de ribera i la dàrsena esportiva.

Just davant de la futura dàrsena estava previst el desenvolupament del pla parcial



L'enderroc de part de l'antiga fàbrica d'adobs químics Cros va provocar la contaminació de la dàrsena. Foto: Àlex Tarroja



Obres de construcció del port esportiu de la Ràpita. Foto: Àlex Tarroja

del Saliner, on estava pensat construir-hi 1.200 habitatges.

Descoberta de sòl contaminat

L'estiu de 2007, durant l'execució de les obres del port, es van descobrir 2.000 m² de terrenys contaminats amb metalls pesants, procedents possiblement d'un abocament irregular de runes de l'enderroc de l'antiga fàbrica d'adobs químics Cros.

A principi de novembre, l'Agència de Residus de Catalunya (ARC) va aprovar el projecte per a recuperar el sòl contaminat, i el va adjudicar de manera immediata per tal que les obres, que tenien un termini d'execució d'un mes i mig, poguessin començar al cap de quinze dies. El projecte preveia extreure les terres contaminades i traslladar els residus especials a un dipòsit con-

trolat de classe III, situat a la comarca de l'Anoia i únic a Catalunya d'aquestes característiques. Quant als residus no especials de classe II i els residus inerts de classe I, aquests anirien a un dels dipòsits controlats que hi ha a la demarcació de Tarragona. La zona afectada s'havia d'acabar reomplint amb materials nets.

Fonts de Ports de la Generalitat van assegurar que l'actuació no interferiria en la construcció de la dàrsena esportiva, les obres de la qual no s'havien aturat en cap moment.

Venda d'amarradors

A final d'agost la societat promotora de la futura dàrsena esportiva va comunicar que ja havia venut quasi la totalitat dels amarradors de la primera fase del projecte. El 25% dels amarradors van ser adquirits per ciutadans britànics, el 10% per ciutadans de la resta de la Unió Europea (UE) i el 65% restant, per ciutadans de l'Estat espanyol.

Durant l'any 2007 s'han iniciat les obres de la primera etapa de construcció de la nova dàrsena per a embarcacions esportives al port de Sant Carles de la Ràpita. Complint amb el calendari previst i amb l'única incidència de la troballa de 2.000 m² de sòls contaminats amb metalls pesants, es preveu que les obres s'acabin durant la primavera de 2008.

JOS

Més informació

www.portsgeneralitat.org



El port de Tarragona tanca l'any amb unes expectatives econòmiques optimistes i complint alguns dels objectius que ja s'havien fixat al Pla estratègic del 2006. Noves terminals portuàries, diversificació de mercaderies, millora dels accessos i comunicacions, ampliació del seu hinterland i aposta pel transport marítim de curta distància són els eixos bàsics de la política que s'hi ha desenvolupat durant el 2007.

Antecedents | 2005:161; 2006:155

El port de Tarragona està situat entre els ports més potents de la Mediterrània occidental i en una de les zones de més impuls industrial del sud d'Europa. El 2007 va significar posar en pràctica les línies bàsiques del Pla estratègic que l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT) va plantejar el 2006 per tal de poder donar al port de Tarragona l'impuls adequat i aconseguir les expectatives de creixement creades. L'any es va tancar, segons Joan Anton Burgasé, president de l'APT, amb un resultat òptim per al port. Va aconseguir convertir-se en un dels ports amb més creixement de tot l'Estat espanyol i en el primer en recepció de mercaderies de productes alimentaris. S'hi van gestionar 36,2 tones de mercaderies, amb un increment del 14,3 %, de les quals 18,4 tones eren de petroli. Es van aconseguir uns ingressos per explotació de 58,3 MEUR, que van reportar un benefici del 25%. Aquest marge de benefici es va assolir gràcies a la contenció de les despeses, a la consolidació de la càrrega, especialment de productes alimentaris i petrolers, i a la gestió de noves rutes comercials.

El mes de maig, el Departament de Política Territorial i obres Públiques (DPTOP) va presentar l'Avantprojecte del PLA TERRI-

TORIAL PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA [134], en el qual es fa un plantejament global del territori, els recursos, les seves infraestructures i els plans de millora que caldria per a convertir el Camp de Tarragona en una zona econòmicament competitiva. El pla qualifica el port de Tarragona com "un punt de referència territorial i econòmic del Camp de Tarragona" i dibuixa quines haurien de ser les estratègies bàsiques per a la potenciació del seu desenvolupament. En primer lloc, augmentar el tràfic de mercaderies a través de la captació de nous tràfics i la seva diversificació. Augura un creixement del tràfic global a la Mediterrània i del tràfic de mercaderies de curta distància (*short sea shipping*), pel qual aposta la Unió Europea (UE). En segon lloc, l'ampliació del seu hinterland. Es tractaria de posicionar el port de Tarragona dins del que es coneix com a EUROREGIÓ PIRINEUS-MEDITERRÀNIA [2004:78]¹ i ampliar l'abast d'influència cap a la vall de l'Ebre i Saragossa, cosa que portaria implícita el reforç de tots els accessos tant ferroviaris com per carretera. i el reforç del front portuari català. En tercer lloc, la potenciació del port de Tarragona com un element més de la trama urbana, integrant-lo a la façana marítima de la ciutat, i potenciar-lo com a es-

pai públic i de lleure, fent compatible els seus usos amb la política ambiental.

Ampliació i reformes al port

La creació i ampliació de noves terminals portuàries era un dels eixos del pla estratègic esmentat. El 2007 es va inaugurar la prolongació del darrer tram del dic de Llevant, de 845 m, que s'afegeixen als 3.700 m ja existents. Va comportar tres anys d'obres i una inversió de 45 MEUR, la meitat provinent dels Fons de Cohesió de la Unió Europea. Significava, a més, la finalització de les obres iniciades fa més de dos segles amb la reconstrucció del port d'origen romà i permetia garantir la seguretat de les terminals portuàries i un lloc d'atracament de grans embarcacions. Es tracta d'onze peces de formigó de 67 m de llarg per 26 m d'ample cadascuna, juxtaposades des de l'antic punt final seguint la mateixa alineació. En canvi, es descartaven noves prolongacions mar endins per les repercussions ambientals negatives que comporten.

Però a més a més s'han iniciat o bé enllestit els projectes necessaris per dur a terme altres iniciatives importants. El desembre del 2007, s'aprovà la construcció d'un nou moll, que es vol anomenar Illes Balears, al costat del moll Catalunya, d'una llargada de 725 m i una amplada variable d'entre 180-350 m². Significa una ampliació de la superfície portuària de 21 ha i l'ampliació del calat de 20 m de fondària per a acollir vaixells de 250.000 tones, amb una previsió d'acabament d'obres que se situa entre el 2010 i el 2011, i amb una inversió de 150 MEUR. Concebuda com una terminal polivalent, podrà realitzar càrrega i descàrrega de mercaderies generals i dolls sòlids, dolls líquids no inflamables o tòxics. També podrà subministrar aigua i energia elèctrica als vaixells.

Després del dragatge de 500.000 m³ de fang del moll Cantàbria, realitzat a final d'any, i que va comportar la neteja del



Una imatge del port de Tarragona, des de la platja de l'Arrabassada Foto: Àlex Tarroja





Detall del port de Tarragona. Foto: Marta Casas

fons marí i aprofundiment en metres de calat, es farà, de cara al 2008, la compactació i consolidació del farciment per a ampliar en 7 ha l'espai total, cosa que permetrà dedicar la infraestructura al trànsit de vehicles o a naus de pasta de paper.

Al desembre es van adjudicar també les obres pel cobriment de l'activitat de càrrega i descàrrega del carbó, a fi de minimitzar la contaminació de l'aigua. Al novembre, membres de Greenpeace van fer un acte de protesta al port de Tarragona contra aquesta activitat amb la intenció de denunciar els seus efectes nocius. Les obres es duran a terme el 2008 al moll de Navarra i s'hi construirà un magatzem tancat i cintes transportadores per al trasllat del carbó del moll al magatzem, amb equips de descàrrega antipol·lucionants i sistemes de protecció per als treballadors. S'hi preveu una inversió de 22 MEUR i l'acabament de les obres està previst per al 2008.

El mes de juny es va encarregar el projecte per a la construcció de dos ponts que haurien de servir per a allunyar el traçat ferroviari del moll de Costa. Les obres del primer pont es preveu que comencin el 2008, amb una inversió de 3 MEUR, i s'espera que pugui entrar en servei d'aquí a dos o tres anys. Amb el desplaçament de les vies es pretén remodelar la façana marítima del Serrallo, concretament de l'anomenat pas-

seig dels Marejants, i incloure noves instal·lacions d'International Marina Tàrraco, tot plegat per crear un passeig de 1.525 m, d'ús públic, que suposarà la reducció de quatre carrils de trànsit rodat en dos, l'eixamplament de les voreres i la construcció d'un carril bici en cada sentit de la marxa, a més de nous equipaments per al barri.

El mes de juny, també, es va presentar el projecte que dibuixa els accessos ferroviaris i de carreteres a la futura ZAL (Zona d'Activitats Logístiques), que l'han de comunicar, a tocar del terme municipal de Vila-seca, amb tot el complex portuari, salvant les canonades i instal·lacions petrolieres de Repsol. El projecte es va endarrerir per la resolució d'al·legacions de les expropiacions de la zona.

Un altre dels projectes encarregats per l'APT és el trasllat de la duana, de la Capitania Marítima, la rehabilitació de la seu de l'ATP i un nou edifici de serveis.

Infraestructures del transport

Tant el Govern de la Generalitat com les cambres de comerç havien criticat durant els últims anys la falta d'inversió per part de l'Estat en matèria d'infraestructures al Camp de Tarragona, i concretament al port. En resposta a aquestes queixes, el mes de setembre el Govern espanyol anunciava a l'avantprojecte dels pressupostos generals

per al 2008 atribuir una partida que representés un impuls per al CORREDOR FERROVIARI MEDITERRANI [2006:71], ja inclòs al PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE (PEIT) [2005:129], que s'hauria de desenvolupar entre el 2005 i el 2020. Concretament al port de Tarragona hi ha la previsió d'invertir 31 MEUR per dur a terme diverses actuacions en aquest àmbit

D'altra banda, el director general de transports terrestres de la Generalitat de Catalunya presentava el juliol la proposta d'utilitzar la línia del tren d'alta velocitat per al transport en ample europeu de mercaderies a França des dels ports de Barcelona i Tarragona.

Pel que fa als accessos per carretera i autopista, el Ministeri de Foment (MIFO) va adjudicar les obres per a la rehabilitació del ferm de la carretera N-241, d'accés al port de Tarragona, una via de 2,3 km molt transitada de camions, amb un pressupost de 244 MEUR, i del tram del port als enllaços amb la T-11 i l'autopista A-7.

Turisme de creuers

Un dels propòsits que es vol aconseguir és la captació de línies de creuers al port de Tarragona. La Cambra de Comerç de Tarragona va impulsar el mes de juny una comissió de creuers, integrada pel Patronat Municipal de Turisme, l'operador turístic britànic TUI, l'Associació d'Empresaris d'Hostaleria, APT, APPORT (Agrupació per a la Promoció del Port de Tarragona) i Port Aventura per tal de posar fil a l'agulla sobre aquesta qüestió i posar les bases que permetessin donar a conèixer Tarragona als majoristes de creuers. El president de l'APT, Josep Anton Burgasé, afirmava que el port ja havia aplicat, o estava en procés de dur a terme, les reformes necessàries per poder convertir el port de Tarragona en una estació marítima de creuers adequada. La resta era feina dels responsables de la gestió del turisme.

NTB

Més informació

www.cambrescat.es
www.gencat.net
www.porttarragona.es



El port del cap de Salou és l'única nova proposta de construcció de port esportiu al litoral català en la presentació del nou Pla de ports per al període 2007-2015. Aquest pla, presentat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques, marca els objectius referents al nombre d'amarratges del total dels ports catalans, les ampliacions de ports existents i la construcció de nous ports. Tot i ser l'única proposta de nou port, les diferents entitats ecologistes la critiquen, ja que consideren que el litoral tarragoní ja està prou saturat d'urbanització.

El mes de febrer el Govern va aprovar definitivament el PLA DE PORTS DE CATALUNYA [121] per al període 2007-2015. Aquest, impulsat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), tenia la intenció de ser un dinamitzador de l'economia catalana a través del sector marítim, tot procurant mantenir a la vegada la preservació de l'entorn natural del litoral català i, alhora, garantir criteris de reequilibri territorial. El pla preveia prioritzar l'ampliació dels ports existents optimitzant l'espai disponible per crear 6.000 nous amarradors esportius nous.

El nou pla només preveia la construcció d'un nou port esportiu localitzat al cap de Salou. La localització exacta estava projectada al sector septentrional del cap de Salou, on actualment hi ha una antiga pedrera abandonada que en el seu moment va servir per a extreure els materials que van servir per a la construcció del port de Tarragona, trenta anys enrere.

El cap de Salou fou antigament un lloc amb un entorn natural destacable, amb una geomorfologia agresta de penya-segats a la costa conjuminada amb petites planes de pinedes i terrenys anteriorment conreats a l'interior. Actualment, el cap de Salou pateix una forta edificació i urbanització. En concret, la pedrera existent havia arrabassat el turó de la Talaia, entre la cala Morisca i la Cova del Pebre, i el buit derivat de la continua extracció havia generat un elevat impacte paisatgístic i visual.

El conseller Nadal justifica la localització del nou port

L'Ajuntament de Salou ja feia temps que tenia intenció d'ampliar el seu port esportiu proper a la platja de Llevant amb noves places. El port s'havia fet petit, tenint en compte el notable creixement de la població i l'elevada estacionalitat del municipi durant els mesos d'estiu. Fins al moment, però, només s'havia tingut en

compte la possibilitat d'ampliar el port cap al litoral de Cambrils, però sempre s'havia trobat l'oposició d'aquest consistori, que al·legava que aquesta actuació comportaria greus problemes ambientals de manteniment de les platges i, per tant, repercussions sobre el turisme local, i que l'obra demanaria de fer una gran inversió per tornar les platges de Cambrils al seu estat habitual.

Un cop presentat el pla, el conseller Nadal havia justificat la localització del nou port al·legant que aquesta ubicació provocaria menys impacte que ampliar l'actual port de Salou. Adduint la localització del nou port en una antiga pedrera abandonada al sector meridional del cap de Salou, els responsables del Departament de Política Territorial i Obres Públiques creien convenient la ubicació del port en aquest indret, ja que es tractava d'un lloc degradat. El paratge havia esdevingut, fins i tot, abocador il·legal de residus, alguns dels quals considerats perillosos.

Reacció de les entitats ecologistes locals

El Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (Gepec), entitat ecologista de les comarques tarragonines, va denunciar immediatament les característiques del pla i les seves intencions. Després de remarcar que la construcció del 70% de les noves places d'embarcaments estaven previstes de fer a les comarques tarragonines, l'entitat es mostrava disconforme amb la justificació dels responsables del DPTOP per a la construcció del nou port. Segons l'entitat ecologista, que la localització del nou port es preveïa en una zona degradada no era motiu justificat per programar-hi noves activitats. El cert, però, és que durant trenta anys cap administració va dur a terme ni una sola actuació de restauració ambiental del paratge, ni l'Ajuntament de Salou com a propietari dels terrenys, ni el PORT DE TARRAGONA [158] com a explotador de la pedrera, per

la qual cosa l'indret va quedar absolutament abandonat i degradat. A més, l'entitat afegia que el nou port estava previst en una zona només a 15 km d'un altre port esportiu i comercial de mercaderies, en aquest cas el de Tarragona, de considerables dimensions.

Paral·lelament, durant el mes de juny, l'organització ecologista internacional Greenpeace, a través de la seva delegació catalana, presentà l'informe "Destrucció a tota costa 2007". Greenpeace hi denunciava les contínues agressions al litoral català i destacava l'elevat grau d'urbanització existent al litoral tarragoní, el qual el lligava amb les dades globals corresponents a Catalunya, on, segons l'entitat ecologista, és la comunitat de l'Estat amb quilòmetre de costa més densament edificat, amb un 39% del total del litoral.

Sense pla especial

Malgrat tot, des de l'Ajuntament de Salou es va rebre la notícia amb gran entusiasme, ja que així tenien la possibilitat de disposar d'un port de referència dins l'àmbit de la Costa Daurada. A més, ja no seria necessari continuar convencent el municipi veí de Cambrils per fer una ampliació del port esportiu existent cap a aquest municipi.

El pla preveia inicialment uns 900 amarradors per al port, malgrat que aquesta xifra encara era provisional. De fet, però, el port només tenia decidida la seva ubicació però encara estava pendent la redacció d'un pla especial que havia de determinar-ne les característiques, la superfície que havia d'ocupar i el nombre d'amarradors definitius.

GLF-U:50MIL

Més informació

www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/plans/sectors/plaports.jsp



160 POUM D'ALCARRÀS



El Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) d'Alcarràs s'aprova provisionalment el febrer de 2007, després d'un llarg procés que s'inicia el 2001 amb l'aprovació de l'Avanç del POUM, i continua amb l'aprovació inicial del document l'octubre de 2005. El POUM preveu la construcció de 12.700 nous habitatges, més del doble de la població actual del municipi. La CTUL aprova definitivament el POUM al novembre, i en suspèn l'executivitat sota condició de realitzar una sèrie de modificacions.



El terme municipal d'Alcarràs està situat a l'oest de la comarca del Segrià i limita pel nord amb el terme de Gimenezells i el Pla de la Font, pel nord i per l'est amb el terme de Lleida, per l'oest amb els termes aragonesos de Saidí i Fraga i pel sud amb els termes de Sudanel·l, Torres de Segre i Soses.

El municipi s'estructura en un nucli principal de població, que dona nom al terme, i dos petits assentaments de caràcter rural dispers, Vallmanya i Montagut. Les tres entitats sumen un total de 6.510 habitants el 2007.

El terme té una superfície de 115 km², amb un enclavament de 93,3 ha entre els municipis de Torres de Segre i Soses. El relleu hi és bàsicament pla, tret de la petita serralada del Coscollar-Encantats i de la serra de Vallmanya.

L'economia del municipi es fonamenta en les activitats agropecuàries, els serveis i la indústria. L'agricultura ocupa un 90 % del terme, principalment en conreus extensius de regadiu i fruiters.

Un procés de tramitació de llarga durada

El planejament vigent al municipi són les Normes subsidiàries de planejament

aprovades definitivament en data 18 de maig de 1983 que delimitaven 166 ha de sòl urbà i 100 de sòl urbanitzable. Les Normes subsidiàries van patir divuit modificacions puntuals fins a final de 2007, i durant aquest període es van desenvolupar set plans parcials, sis de tipus industrial i un de tipus residencial.

El procés de tramitació del nou POUM es va iniciar el 2001, amb l'aprovació el 25 d'octubre en el ple de l'Ajuntament d'Alcarràs de l'Avanç del pla d'ordenació urbanística municipal (POUM). Immediatament el consistori va obrir un període d'informació pública per tal de rebre suggeriments al projecte. L'aprovació inicial del POUM, però, no es va dur a terme fins a l'octubre de 2005, amb el vot favorable unànime dels grups representats en el consistori. En el posterior període d'informació pública es van rebre 155 al·legacions, que un cop resoltes van permetre que el consistori aprovés provisionalment el POUM el 22 de febrer de 2007, també de forma unànime.

El PLA TERRITORIAL PARCIAL DE PONENT [133] aprovat el juliol va acabar inclouent el terme d'Alcarràs dins la categoria de creixement potenciat, que no posava límits a l'extensió del sòl consolidat, en lloc del

creixement mitjà de fins al 60 % previst en l'aprovació inicial del document.

El 20 d'agost de 2007 el consistori va fer arribar a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL) l'expedient i projectes tramitats per a l'aprovació definitiva del POUM d'Alcarràs. Entre la documentació presentada hi havia els projectes de POUM aprovats inicialment i provisionalment, l'informe medioambiental, l'estudi de mobilitat, el catàleg de béns protegits, el mapa de capacitat acústica, així com les al·legacions fetes al projecte inicial i la resolució de les mateixes.

L'alcalde d'Alcarràs, Gerard Serra, de Convergència i Unió (CiU), va sol·licitar l'11 d'octubre que la CTUL aprovés definitivament i de manera urgent el nou POUM per tal d'evitar els perjudicis que els estava provocant la finalització del termini de suspensió de llicències, fet que habilitava les Normes subsidiàries vigents. Des del consistori s'instava a fer que en cas que les modificacions fetes al projecte fossin insuficients per a dur a terme l'aprovació definitiva, es procedís igualment a la seva aprovació, però suspent la seva publicació i per tant la seva executivitat fins a la resolució dels condicionants imposats per la mateixa CTUL, afirmant que aquesta fórmula ja s'havia emprat en la mateixa situació durant el procés de tramitació de les Normes subsidiàries vigents del 1983.

Característiques del nou POUM

El POUM, que va ser redactat per l'arquitecte David Portolés i Martínez i incloïa el corresponent informe ambiental redactat pel biòleg Josep Ramon Roca Rosell, preveia un màxim de 12.769 habitatges nous, xifra que assegurava amb escreix el possible creixement tant endogen (calculat en un màxim del 5,39% anual per al pròxim deu anys) com exogen del municipi. En el nucli principal es proposava un model de creixement residencial compacte i continu, en forma d'anella perimetral.



El POUM preveu el creixement cap al riu Segre. Foto: Àlex Tarroja

Els creixements més importants se situaven a la zona nord, fins a arribar a l'autovia A-2, i a la zona sud, fins al límit de la zona d'inundabilitat del riu Segre de període de retorn de 500 anys.

El model proposat es basava en la superposició d'una trama urbana jerarquitzada amb una sèrie de corredors i espais verds.

Pel que fa al sòl industrial, el POUM seguia l'esquema de les ormes subsidiàries que concentrava aquesta activitat sobre l'eix de l'N-II en dos punts a banda i banda del nucli urbà, en la part discontinua del terme situada entre Alcarràs i Soses al sud-oest, i al nord-est, en direcció a la ciutat de Lleida.

El POUM definia 151 ha de sòl urbà (119 de sòl urbà consolidat i 32 de no consolidat), una xifra un 9% inferior a les de les Normes subsidiàries, atès que una extensió considerable del terreny catalogat com a urbà en el planejament vigent encara no s'havia desenvolupat. El document establia també 286 ha de sòl urbanitzable (126,5 de sòl urbanitzable delimitat d'ús residencial, 79,7 de sòl urbanitzable delimitat d'ús industrial i 79,7 de sòl no delimitat residencial), fet que suposava un increment del 186% respecte de les anteriors normes.

El Pla delimitava tres tipus de sòl no urbanitzable segons el seu valor paisatgístic, des dels turons i espais aquàtics d'interès on no s'admetien cap tipus d'edificació, fins a les planes altes i les hortes de la plana del Segre, amb més flexibilitat d'usos. En aquest àmbit es van definir tres plans especials per



Alcarràs té una important activitat de construcció d'habitatges. Foto: Àlex Tarroja

a la Ribera del Segre, el Parc Agropequari de Montagut i el Conjunt de la Serra de l'Encantada-Saladar.

En sòl urbà, 24 ha correspondrien a polígons d'actuació urbanística i 8 a sectors de millora urbana, amb un màxim de 3.528 nous habitatges, dels quals 679 (el 20%) serien de protecció pública.

En sòl urbanitzable delimitat es preveien deu sectors residencials i cinc d'industrials, més dos sectors d'ús residencial en sòl urbanitzable no delimitat. El creixement residencial previst en sòl delimitat incloïa densitats elevades, de 65 hab/ha, en sis sectors, i densitats mitjanes, de 35 hab/ha, en qua-

tre sectors, i en el seu conjunt suposaven un màxim de 6.449 nous habitatges. En el sòl no delimitat la densitat prevista era de 35 hab/ha per a un total de 2.791 habitatges previstos. Els cinc sectors industrials totalitzaven una superfície de 45 ha.

El POUM s'aprova definitivament però se'n suspèn l'aplicació

La CTUL va resoldre el 29 de desembre de 2007 aprovar definitivament el POUM, però en va suspendre la publicació –i per tant, l'executivitat– fins a la resolució de tots els condicionats plantejats per la pròpia CTUL.

Entre la llarga llista de condicionants, els més destacats eren el trencament de la continuïtat de façanes industrials en l'eix de l'N-II que actuaven com a barrera visual que impedia una més bona percepció del territori, i la necessitat d'incorporar en les previsions d'habitatges el 10 % corresponent a habitatges protegits de preu concertat que hi mancaven.

El consistori preveia tenir enllestides les modificacions requerides per la CTUL i el text refós del nou POUM a mitjan any 2008.

JRMR

Més informació

alcarras.ddl.net



Promocions immobiliàries a Alcarràs. Foto: Àlex Tarroja

161 POUM D'AMPOSTA



El 26 de gener de 2007, la Comissió Territorial d'Urbanisme de les Terres de l'Ebre (CTUTE) acorda aprovar definitivament el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) d'Amposta, supeditant-ne l'entrada en vigor a la incorporació d'un seguit d'esmenes en el text refós, que fan referència a la coherència amb el planejament territorial pel que fa a la protecció dels espais naturals i del sòl no urbanitzable, així com una certa contenció del fort creixement industrial i residencial proposat, superior a les màximes previsions del Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre.



Amb una superfície de 138 km² i 20.300 habitants, situat a la desembocadura del riu Ebre, Amposta és un dels municipis més extensos del Montsià i la seva capital de comarca. Un 20% del seu territori és objecte d'un règim especial de protecció pels seus valors naturals, paisatgístics i ecològics, i comparteix amb el municipi de l'Aldea el títol de "porta del Delta". Al mateix temps, gaudeix d'una localització estratègica excepcional, atès que es troba a la confluència de l'eix de l'Ebre amb el corredor Mediterrani, a mig camí entre Barcelona i València i a 80 km del sistema Reus-Tarragona, formant un node d'activitats juntament amb Tortosa i l'Aldea.

Aquests aspectes van facilitar, els darrers anys, el creixement de l'activitat industrial i dels serveis, i en conseqüència, el creixement urbanístic i demogràfic, però també van evidenciar les mancances del planejament vigent.

La revisió del Pla general vigent

El planejament vigent d'Amposta és el Pla general d'ordenació urbana (PGOU) que va ser aprovat definitivament el juliol de 1985 i va entrar en vigor el febrer de 1986.

Els principals objectius del pla van ser controlar i conduir el creixement de la ciutat, dotar-la d'equipaments i espais lliures, evitar el deteriorament del nucli urbà, definir la protecció del delta, regular el sòl no urbanitzable i resoldre la incidència en la trama urbana de la línia ferroviària que hauria d'unir de nou el municipi amb Sant Carles de la Ràpita i l'Aldea.

Tot i això, algunes línies d'actuació no van quedar resoltes: per una banda, el control del sòl no urbanitzable, on es va fer palesa la dificultat de fer compatibles els usos agrícoles i la protecció de l'àrea deltaica; per l'altra, la dificultat de gestió de les operacions urbanístiques, a causa de la seva excessiva dimensió, les quals es van anar fraccionant sistemàticament per a fer

possible la seva execució mitjançant modificacions puntuals del pla general. Aquestes qüestions, juntament amb l'entrada en vigor el maig del 1996 del Pla director del delta de l'Ebre (PDDE), que va establir l'obligació d'adaptar el planejament general dels municipis del seu àmbit, van determinar la revisió del PGOU del 1986.

Críteris i objectius del pla

Tot i que el 1997 es van iniciar els treballs de revisió, no va ser fins al 17 d'octubre del 2002 que es va presentar l'avanç de pla, sota el mandat de l'alcalde Joan Maria Roig, de Convergència i Unió (CiU), la direcció del regidor d'Urbanisme, Daniel Rius, i la redacció de l'equip encapçalat per Lluís Ulloa.

Pel que fa a les infraestructures, es van proposar millores en la xarxa viària i la seva connexió amb l'AP7 i l'N-340, la incorporació en l'ordenació de la línia ferroviària Santa Bàrbara-Masdenverge i la connexió de les àrees industrials de Tosses, Oriola i Tapà aprofitant l'eix de l'Ebre (C-12), que s'hauria de convertir en un viari periurbà que faria de límit entre els sectors industrials (al sud del vial) i els residencials (al nord).

Pel que fa a les noves àrees urbanitzables en continuïtat amb el nucli, el límit natural del riu Ebre i les infraestructures situades a l'est i oest del municipi van condicionar la proposta de creixement cap al sud, proposant un desenvolupament que triplicava l'oferta de sòl industrial i incrementava en un terç el sòl residencial. Les xifres, que superaven les previsions del Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre (PTPTE), aprovat l'11 de maig de 2001, es van basar en el creixement demogràfic experimentat els últims anys i en la localització territorial estratègica de la ciutat. Concretament, la previsió del POUM preveia passar de 18.000 habitants a 25.000-30.000, i a uns 6.000 habitatges, en un horitzó fins al 2016. No obstant això, un 47% del sòl residencial i un 22% del sòl industrial urbanitzable no s'havien desenvolupat fins aquell moment.

El pla també va preveure el creixement de noves àrees urbanitzables en discontinuïtat amb el nucli urbà d'Amposta: nou sòl residencial de baixa densitat a la falda del Montsià (PLA URBANÍSTIC DE MONTSIÀ-NELL RESIDENCIAL, AMPOSTA [2004:154]), el creixement allunyat de la ciutat d'Amposta del nucli de Favaret, i creixements a



Futurs creixements residencials a l'Oest de la ciutat i fins a la C-12. Foto: Àlex Tarroja



El POUM d'Amposta opta per l'extensió de la trama urbana cap al sud. Foto: Àlex Tarroja

diverses zones del Delta com la urbanització "Eucaliptus", el nucli de Balada, i el Poblenou del Delta.

Els projectes més emblemàtics es van centrar en la idea de facilitar i potenciar la implantació en el front fluvial d'activitats i usos relacionats amb el riu, amb l'objectiu de donar un nou impuls al centre urbà, i la implantació d'una dàrsena de serveis i un complex nàutic al canal de Carles III, aprofitant que la Generalitat iniciava la recuperació de la navegabilitat del riu Ebre des de Riba-roja d'Ebre fins al mar. Ambdós projectes fomentarien un turisme d'interior alternatiu al de la costa.

La tramitació del POUM i les reaccions

Tant en l'exposició al públic de l'avanç de pla com en les al·legacions de l'aprovació inicial, les polèmiques es van centrar en el projecte de la urbanització Montsianell, i en els diversos nous creixements residencials proposats en discontinuïtat amb el nucli urbà. Aquests van ser considerats per l'oposició, el grup ecologista GEPEC i un col·lectiu de 13 arquitectes d'Amposta com una incoherència en relació amb els principis de desenvolupament sostenible pel fet d'afavorir la dispersió en el territori. L'altre punt de desacord va fer referència a la localització del nou sòl d'activitats al voltant de l'eix de l'Ebre (C-12), que envoltaria el nucli urbà pel sud amb un cinturó industrial continu, molt pròxim als barris residencials, punt que també compartien els partits de l'oposició. Per altra banda, també es van plantejar dubtes sobre les altes previsions de creixement de sòl destinat a activitats, així com de l'edificabilitat del sector de la Cambra Arrossera (3 m² de sostre per m² de sòl), que generaria volums de fins a 13 plantes d'alçada. Un altre punt no resolt, segons l'oposició, va ser la localització d'una reserva de sòl per a la futura estació de

mercaderies o passatgers i la seva integració en el nucli urbà, que va ser plantejat des del POUM com "una implantació de viabilitat discutible", que "ha de ser objecte d'una àmplia reflexió i consens entre les parts implicades".

El pla es va aprovar inicialment l'abril del 2003, sense canvis substancials respecte l'avanç de pla, i fins i tot es va arribar a un acord d'aprovació provisional, el 16 de juliol de 2003, amb l'abstenció dels grups del PSC, i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), atès que, segons el portaveu del PSC, "... no podem votar-hi a favor perquè manté Montsianell i no recull aspectes importants de filosofia urbanística".

No obstant això, es va haver de redactar una segona aprovació inicial, realitzada per un nou equip redactor encapçalat per Domingo Montserrat i Isidre Roca, ja que l'aprovació de la nova Llei d'urbanisme (2/2002) i el seu obligat compliment van afectar l'estructura intrínseca del pla, aconsellant-ne la revisió total del contingut. Es van produir canvis en matèria d'habitatge social i espais lliures (se'n van augmentar les reserves), en la superfície de sòls urbanitzables delimitats (SUD) i sòls urbanitzables no delimitats (SUND), que va disminuir, i es van incorporar nous documents, com la memòria social, l'avaluació econòmica i financera o els plànols d'infraestructures, dels quals el pla estava mancat.

Aquest període va finalitzar amb la segona aprovació inicial, el juliol de 2005. Les al·legacions van seguir en la línia de les anteriors, afegint-s'hi l'oposició d'un grup de veïns de Poblenou del Delta que van presentar 97 al·legacions a l'ampliació del nucli, argumentant que l'anterior ampliació, del 1994, va servir per a crear habitatges de segona residència i no per a absorbir-ne el creixement vegetatiu.

El maig del 2005 es va aprovar un nou document legislatiu, el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER (PDUSC) [2005:128] que va tenir de nou incidència sobre el planejament en curs d'Amposta, ja que va impossibilitar de manera definitiva els creixements dels nuclis aïllats d'Amposta prop dels espais protegits, i en va retardar l'aprovació definitiva. Els entorns propers van quedar classificats com a sòl no urbanitzable costaner I (clau NU-CI). L'Ajuntament va presentar un recurs d'alçada, considerant que el planejament municipal mateix ja garantia la protecció d'aquests àmbits sense necessitat d'incorporar-los al sistema costaner.

El POUM d'Amposta entrarà en vigor a principi del 2008

El març de 2006 es va donar el vistiplau a l'aprovació provisional, i finalment, el 26 de gener de 2007, la Comissió Territorial d'Urbanisme de les Terres de l'Ebre (CTUTE) va acordar aprovar definitivament el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) d'Amposta, supeditant-ne l'entrada en vigor a la incorporació d'un seguit d'esmenes en el text refós.

Aquestes esmenes van fer referència al compliment de les directrius del PDUSC referent als sòls urbans i urbanitzables, per les quals es va mantenir la classificació de sòl no urbanitzable (SNU) per als creixements a l'interior del Delta (Poble Nou, Balada i Eucaliptus), a la classificació com a SNU del sector Montsianell Residencial, a resoldre la relació ciutat-futura estació del ferrocarril metropolità, a la classificació de part del sòl urbanitzable industrial de l'eix de l'Ebre com a SUND, i finalment a la disminució de l'edificabilitat del sector "Cambra Arrossera".

L'escenari final del POUM d'Amposta per als pròxims anys preveia 5.500 nous habitatges, 2.400 dels quals tindrien algun tipus de règim especial, amb 138 ha de sòl urbanitzable delimitat.

MFS

Més informació

ebop.altanet.org/
 ptop.gencat.net/rpucportal/inici/ca/index.html
 www.amposta.cat/poum/
 www.ebredigital.com

162 POUM DE BÀSCARA



L'any 2007, l'Ajuntament de Bàscara presenta el seu projecte de POUM a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG). El pla preveu actuacions en tots els nuclis que componen el municipi, però se'n destaca la requalificació d'un sector industrial al nucli d'Orriols, el desenvolupament futur del qual suposarà una nova àrea residencial de 350 habitatges que anirà vinculada a la construcció d'un conjunt d'instal·lacions eqüestres que conformaran el Parc del Cavall. El POUM no va ser aprovat per la CTUG, que va recomanar a Bàscara la reducció del nombre d'habitatges i l'adopció del traçat del tren d'alta velocitat aprovat pel Ministeri de Foment.



El municipi de Bàscara es troba situat al sud de la comarca de l'Alt Empordà, al límit amb el Pla de l'Estany i el Gironès. Aquest municipi tenia poc més de 900 habitants censats l'any 2007 i uns 350 habitatges, dels quals prop de 275 es declaraven com a principals. La seva població es distribuïa en quatre nuclis: el mateix Bàscara, Calabuig, Orriols i les Roques. La seva activitat econòmica estava molt relacionada amb el sector primari. El municipi disposava d'un equipament singular en el mateix nucli de Bàscara: unes instal·lacions eqüestres de titularitat municipal de 13 ha al costat del parc de la Resclosa, molt a prop del riu Fluvià.

Bàscara està situat al recorregut de dos dels corredors viaris més importants de Catalunya que arriben al pas fronterer del Pertús: la carretera N-II, que el 2007 passava pel mig del centre urbà, i l'autopista AP-7, que travessa el municipi per l'est.

El municipi de Bàscara es regia urbanísticament per unes normes subsidiàries que s'havien aprovat l'any 1978 però el 2007 l'Ajuntament tenia la seva proposta de POUM a punt per a seguir la seva tramitació davant la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG).



Un POUM on el cavall n'és protagonista

El POUM de Bàscara delimitava el 3% del terme municipal com a sòl urbà consolidat, el 6% com a urbanitzable i el 90% com a no urbanitzable. Segons les informacions de premsa, si tots els sectors residencials del nou POUM s'executessin, Bàscara podria augmentar la seva població fins a 2.100 habitants.

Les actuacions previstes al nucli de Bàscara giraven al voltant de la protecció del barri antic, l'enderrocament de diversos edificis per allargar la plaça de l'Església fins al castell; la qualificació com a equipaments públics de l'edifici de l'Ajunta-

ment, l'església, la rectoria i la futura seu del pessebre vivent, així com la protecció de la zona de la muralla del castell per evitar-hi edificacions. També es preveia l'ampliació del nucli urbà amb un creixement residencial en forma d'eixample.

En relació amb la delimitació de sòl urbanitzable, se'n classificava un sector entre els nuclis de Calabuig i les Roques per tal de facilitar la unió de la trama urbana d'ambdós. Al nucli d'Orriols es proposava la requalificació d'un sòl industrial previst a les normes subsidiàries que encara mantenia l'ús agrari a zona per a usos esportius, residencials, comercials i hotelers. En aquest sector es voldria desenvolupar el projecte Equus Park o Parc del Cavall, un parc temàtic sobre el cavall que integraria la hipica municipal construïda que quedaria unida al nou sector residencial i eqüestre per un vial. En aquest nou sector de 62 ha, s'hi preveia la construcció d'uns 350 habitatges, un 30% dels quals seria de baixa intensitat, dos hotels i petites zones comercials que en total sumarien de 150.000 m² de sostre edificable. En la primera fase es construïrien les instal·lacions esportives i de lleure vinculades al cavall, mentre que en una segona etapa es completaria l'actuació amb un camp de polo i un hipòdrom. Els usos esportius i les zo-

nes verdes equivalien a dues tercers parts del sector.

Quant a les infraestructures, el Ministeri de Foment (MIFO) havia aprovat el pas del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [65] per l'oest de la població, i la proposta de POUM reflectia aquest traçat i també el que demanava el municipi, que des de l'oest s'orientava cap a l'est entre els nuclis de Bàscara i Orriols i així anava a buscar el corredor de l'AP-7.

El POUM era defensat per l'alcalde del municipi, Lluís Lloret, de Convergència i Unió (CiU). Els tres partits polítics municipals, és a dir CiU, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Independents pel Poble-Progrés Municipal, estaven d'acord amb la proposta d'infraestructures que contenia el document però en canvi divergien en relació amb el model de creixement. El model i la idea del parc temàtic sobre els cavalls només disposava del suport de Lloret, que el considerava un revulsiu econòmic per al municipi, mentre que Josep M. Sala, del grup d'Independents, i Concepció Alsina, d'ERC, consideraven que la proposta era desmesurada. Sala opinava, a més a més, que l'engrandiment del municipi podria comportar la seva pèrdua d'identitat



Es proposava ampliar la plaça de l'Església fins al Castell. Foto: Àlex Tarroja

La Comissió d'Urbanisme suspèn el projecte de POUM

El mes de maig del 2007, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona va decidir no aprovar el POUM perquè va considerar que el total d'habitatges previstos era excessiu i va demanar que s'hi inclogués només el traçat d'alta velocitat aprovat pel MIFO.

Urbanisme va acceptar la requalificació dels terrenys industrials a residencials per a permetre desenvolupar el projecte del Parc del Cavall, però la Comissió va demanar que es reduís el nombre d'habitatges i se'n construïssin 150, més concentrats i continus al nucli d'Orriols. Tot i aquesta reducció, el POUM de Bàscara superaria l'estratègia de creixement moderat que comportava un increment del 30% d'extensió de l'àrea urbana existent i que li assignava el **PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ** [2006:120], però com que el consistori havia aprovat inicialment el document de POUM abans que s'aprovés definitivament el pla director, Urbanisme no podia exigir l'aplicació del percentatge de creixement que el pla director assignava a Bàscara. La requalificació d'industrial a residencial també entrava en contradicció amb el pla director esmentat, ja que en aquest document es mantenia el sector com a industrial, tal com preveïen les normes subsidiàries del 1978.



Hipòdrom del parc de la Resclosa, afectat per les obres del FAV. Foto: Àlex Tarroja

La recomanació de la Comissió per a reduir el nombre d'habitatges no va ser mal rebuda per l'alcalde Lloret perquè per a ell el més important és que es valorés positivament el projecte de parc. Per a Lloret els habitatges eren només una part de l'actuació que es podria negociar amb els promotors, Finentur, una empresa d'inversions immobiliàries amb seu a Girona.

En relació amb el traçat del tren d'alta velocitat (TAV), Lloret va dir que esperarien un temps a fixar el traçat al POUM, ja que

confiava en un canvi que, en cas de produir-se, donaria la raó a la proposta defensada pel municipi. De fet, Lloret esperava que el Congrés de Diputats aprovés al setembre una moció que havien de presentar ERC i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) on es demanaria que es votés el desplaçament del traçat cap a l'est. Aquest canvi va ser negat el desembre del 2007, quan Victor Morlán Gracia, secretari d'Estat d'Infraestructures, va confirmar en una conferència que va pronunciar a Girona que el MIFO mantindria el traçat aprovat del FAV a l'Alt Empordà i, per tant, que el tren passaria per l'oest de Bàscara.

ESR



El POUM proposava una urbanització i hotels al nord del poble d'Orriols. Foto: Àlex Tarroja

Més informació

webspobles.ddgi.cat/sites/bascara/default.aspx

163 POUM DE CASTELLÓ D'EMPÚRIES



El 13 de març del 2007 s'aprova el Text refós del POUM de Castelló d'Empúries després d'aconseguir un consens amb els veïns i d'incorporar els informes emesos pels departaments de la Generalitat. Aquest document presenta canvis substancials respecte del polèmic avanç del 2005, ja que suprimeix l'ampliació dels canals de la marina i l'execució de la llacuna d'aigua salada, i limita el creixement industrial i residencial. Un informe jurídic determina que no cal tornar a aprovar inicialment el Pla, i el govern local n'ajorna l'aprovació provisional per al pròxim mandat. Tanmateix, les eleccions del maig marquen un canvi de govern que implica noves modificacions al POUM.

Antecedents | 2005: 154; 2006: 158



Castelló d'Empúries, a la comarca de l'Alt Empordà, s'estructura en dos nuclis situats al marge esquerre del riu la Muga, separats per la riera de la Mugueta i la carretera C-260. El municipi forma part del Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà en un 66% del territori. La qualitat ambiental i la línia de costa han afavorit un desenvolupament econòmic fonamentat en el sector serveis, que representa gairebé el 80% del PIB del municipi.

L'inici del procés de revisió del PGOU

La revisió del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de Castelló d'Empúries es va iniciar l'any 2005. L'avanç del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM), presentat aquell mateix any, tenia com a eix central la creació de nou sòl residencial, per a l'edificació de 3.200 habitatges, que connectaria la vila comtal i la marina d'Empuriabrava. Aquest creixement es preveia de la marina cap a l'oest, ampliant els canals d'aigua transitable fins a una nova llacuna salada de 15 ha. La proposta del POUM va generar des del principi moviments contraris tan per part dels partits de l'oposició (Esquerra Republicana de Catalunya –ERC– i Partit Popular –PP–), com per part de la plataforma cívica Salvem l'Empordà i la Plataforma de Castellonins en Contra de la Construcció Massiva. Aquesta polèmica va comportar que el Pla no s'aprovés inicialment fins al 8 de maig del 2006, després d'haver reduït la llacuna projectada a la meitat, d'haver limitat la navegabilitat dels canals i d'haver traslladat algunes zones edificables. Tanmateix, la previsió d'habitatges s'havia incrementat fins a 4.141, per la qual cosa les mobilitzacions contràries al Pla van persistir. Fruit de noves negociacions, el juny del 2006 es va reobrir el procés de participació pública que va acabar al setembre amb un total de 179 al·legacions. Paral·lelament, el 3 d'octubre del 2006 es va aprovar definitivament el PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ [2006:120] (PDTE) que limitava conside-

rament el creixement urbanístic al municipi.

L'evolució i la tramitació del POUM

A principi del 2007 l'Ajuntament va rebre l'informe del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) relatiu al text del POUM aprovat inicialment el 2006. Aquest informe posava de manifest que el Pla no s'ajustava als límits establerts pel PDTE i que comportava un risc de fragmentació ecològica i de salinització d'aquífers al Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà. Segons el DMAH, el creixement urbanístic del Pla parcial de l'Hort d'en Negre/Tià de l'Estanyol, i l'arranjament i construcció de vials previst al de les Calandrieres podien afectar directament el connector ecològic de la Muga i la Mugueta. L'informe conclouia amb una sèrie de modificacions que s'havien d'incloure en el POUM, entre les quals destacaven la modificació del traçat de la carretera actual paral·lela a la Muga (C-260), reduir l'extensió dels plans parcials que afectaven el connector, no realitzar l'estany d'aigua salada i la reubicació d'algunes zones industrials.

D'altra banda, l'empresa explotadora dels canals d'Empuriabrava, Cegra Internacional, també va al·legar que l'ampliació dels canals i la construcció de l'estany comportarien problemes d'estabilitat dels murs actuals, a part que incrementarien notablement els costos de manteniment.

El 13 de març del 2007, el govern format per Convergència i Unió (CiU), amb l'alcalde Xavier Sanllehi al capdavant, i Unió i Progrés Municipal–Partit dels Socialistes de Catalunya Progrés Municipal (UPM-PSC-PM) van aprovar al ple el Text refós del POUM amb el suport també del PP, però amb els vots en contra d'ERC. El text, resultat del consens amb els veïns i de la consideració de diversos informes dels departaments (Agència Catalana de l'Aigua–ACA, Departament d'Agricultu-

ra, Alimentació i Acció Rural, i DMAH), eliminava l'ampliació dels canals navegables i la construcció de la llacuna d'aigua salada, reduïa a la meitat la zona industrial de Castelló Nou i limitava el creixement residencial en sectors com el Botxí o els Temples. Tanmateix, ERC encara discrepava sobre el nou creixement en 530 habitatges al camí de Roses i la zona comercial al sector del Mas Nou.

Un informe jurídic va determinar que no era necessari tornar a aprovar el Pla inicialment, però l'Ajuntament es va comprometre a exposar un mes més el Pla perquè s'hi poguessin presentar més al·legacions. ERC i la Plataforma de Castellonins van criticar la mesura perquè consideraven que s'havien introduït canvis prou substancials perquè el nou document s'hagués de tornar a aprovar inicialment.

Al maig el POUM va obtenir finalment l'informe favorable del DMAH, tot i que la modificació de la C-260 va quedar apartada per a ser objecte d'un futur pla especial. Després d'això, l'equip de govern va decidir deixar l'aprovació provisional del Pla per al mandat següent. Tanmateix, les eleccions del 27 de maig van determinar un gir polític amb l'entrada al govern del quadripartit format per ERC, Entesa de Progrés Municipal (EPM), PP i la regidora trànsfuga del PSC, Maria Dolores del Fresno. Aquest nou govern va modificar novament el POUM, tot eliminant el creixement al camí de Roses i reduint les previsions de dàrsenes.

Al final de l'any el POUM tenia una nova versió refosa del 17 de setembre del 2007, però estava pendent de l'aprovació provisional.

ATD

Més informació:

www.castellodempuries.org





El juliol de 2007 l'Ajuntament de Deltebre aprova inicialment el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM), i s'obre un període d'exposició pública que es tanca el 27 de novembre amb més de 6.000 al·legacions i la presentació de 3.400 firmes contràries al Pla per part de l'associació de veïns Delta de Deltebre. A final d'any, l'Ajuntament estava valorant la retirada del Pla. D'altra banda, el desembre de 2007 es liciten les obres de construcció del pont entre Deltebre i Sant Jaume d'Enveja, que forma part de l'Anella del Delta.

Antecedents | 2006:160

Deltebre és un municipi de la comarca del Baix Ebre, segregat de Tortosa el 1977 i situat completament sobre el delta de l'Ebre, del qual n'ocupa la meitat nord, i té una població de 11.063 habitants el 2007. El seu nucli urbà neix de la unió dels antics nuclis de Jesús i Maria i la Cava. La Urbanització Riumar, situada vora la platja del mateix nom, es troba separada del nucli urbà. Dins el terme hi ha tres espais del **PARC NATURAL DEL DELTA DE L'EBRE** [2004:126] i l'Ecomuseu del Parc Natural.

Precedents

El 2007 la normativa urbanística vigent eren les Normes subsidiàries de 1995 que delimitaven 532,8 ha de sòl urbà i 186,83 ha de sòl urbanitzable, amb baixes densitats d'edificació i un gran consum del sòl.

L'abril de 2004 es va proposar la construcció d'una urbanització d'un miler de cases unifamiliars adossades, un camp de golf i un port esportiu entre la urbanització Riumar i el riu Ebre, que no va prosperar. D'altra banda, tot i les restriccions imposades pel **PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER (PDUSC)** [2005:128], l'alcaldeessa Imma Joan, de Convergència i Unió (CiU), estava estudiant el febrer de 2005 la construcció de 700 nous habitatges a Riumar [2005:24].

El maig de 2006 el consistori aprovava el programa de participació ciutadana del futur POUM de Deltebre que es va desenvolupar

durant la segona meitat del 2006 i va permetre difondre els continguts i objectius del document d'avanç del POUM. El desembre del 2006 ja estava redactat l'Avanç del POUM, elaborat per l'empresa CCRS, fundada per professors de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), i amb la direcció de l'equip redactor de Julian Galindo.

Un dels eixos del document era limitar el creixement urbanístic i concentrar-lo entre el riu i la carretera T-340, a la vegada que preveia la generació de noves centralitats urbanes. Entre els principals projectes del Pla hi havia la creació d'un gran pulmó verd, d'unes 85 ha, al nord del nucli urbà, amb camp de golf inclòs. L'Avanç del POUM també limitava el creixement del port esportiu de Riumar i proposava la creació d'un port discontinu al llarg de la façana fluvial de Deltebre, amb un potencial màxim de 1.200 embarcacions.

Aprovació inicial del POUM i possible revocació

El 23 de febrer del 2007 l'Ajuntament va aprovar per unanimitat el document d'avanç del POUM, i va postergar el procés fins després de la celebració de les eleccions municipals.

El nou alcalde de Deltebre, Gervasi Aspa, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va presentar el POUM en públic el

7 de juliol, davant d'unes 200 persones, al club nàutic del poble. Posteriorment, el dia 27 de juliol el POUM era aprovat inicialment amb els vots favorables de l'equip de govern d'ERC i el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC). L'alcalde es va mostrar optimista pel que fa a l'aprovació definitiva del projecte, que preveia per a principi del 2008.

El nou POUM de Deltebre preveia crear una població de Deltebre amb identitat pròpia a partir dels assentaments preexistents de Jesús i Maria i la Cava, amb un llindar de població de 30.000 habitants el 2023.

El POUM continuava preveient una zona verda on s'ubicarien un camp de golf, un centre d'investigació i el campus universitari. Aquest espai verd estaria situat al centre de l'assentament, entre el carrer Girona i l'avinguda de la Pau. El POUM també mantenia la construcció del port fluvial.

A mitjan setembre, l'alcalde de Deltebre, Gervasi Aspa, es va reunir amb el director general de Costes del Ministeri de Medi Ambient (MMA), José Fernández, per a desencallar el projecte de declarar la franja costanera de Deltebre com a zona d'utilitat pública per tal de crear-hi un parc de dunes, que aniria des de la platja de la Marquesa fins a Riumar, amb la intenció de lluitar contra la regressió del Delta i ampliar el



El POUM preveu urbanitzar la façana fluvial i crear amarradors. Foto: Àlex Tarroja





El POUM proposa un camp de golf entre els nuclis de la Cava i Jesús i Maria. Foto: Àlex Tarroja

Parc Natural. En la reunió també es va tractar el port fluvial de Deltebre, i José Fernández es va comprometre a estudiar la navegabilitat de la desembocadura de l'Ebre.

La portaveu de CiU a Deltebre, Imma Juan, va reclamar a principi d'octubre l'ampliació del període d'exposició pública del POUM per a facilitar la presentació d'al·legacions per part dels veïns, i va advertir que els 63 polígons d'actuació previstos eren excessius perquè generarien tensions, ja que el procés comportaria expropiacions, reparcel·lacions i alguna reubicació. També va posar en dubte la viabilitat del camp de golf i del port fluvial previstos, i va anunciar la presentació d'al·legacions pròpies.

A mitjan novembre, el PSC va demanar també als seus socis d'ERC l'ampliació del termini d'exposició pública POUM, per tal de poder rebre totes les al·legacions possibles i valorar millor el nou pla.

El 23 de novembre l'associació de veïns Delta de Deltebre va presentar 3.400 signatures en contra del POUM. Els veïns rebutjaven l'emplaçament del camp de golf que separava els nuclis urbans de la Cava i Jesús i Maria, així com la construcció d'un polígon industrial al costat de les escoles, i demanaven la retirada del document, que consideraven irrealitzable.

El període d'informació pública va finalitzar el 27 de novembre amb la presentació de 6.271 al·legacions.

Simultàniament, el grup de CiU a Deltebre va exigir el cessament del director del POUM, Julian Galindo, per la seva participació en actuacions urbanístiques al municipi durant la tramitació del document.

L'alcalde va respondre als veïns contraris al POUM acusant-los d'amagar interessos urbanístics particulars, i va afegir que s'havia apartat Julian Galindo de l'equip redactor del document. Amb tot, no va descartar la realitat

zació d'una consulta popular davant l'oposició ciutadana al Pla.

El segon tinent d'alcalde Miquel Subirats, d'ERC, va manifestar, davant les evidències que demostraven que diversos redactors havien incorregut en incompatibilitats, que el govern municipal de Deltebre es plantejava revocar el POUM. Subirats va assenyalar que l'Ajuntament demanaria a la UPC el retorn dels 300.000 euros que s'havien avançat dels 480.000 en què es va pressupostar la redacció del Pla.

El 3 de desembre el grup municipal del PSC va anunciar que sol·licitaria una auditoria sobre el tràmits urbanístics de l'Ajuntament a la Direcció General d'Urbanisme del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), per tal d'aclarir la situació i esvair dubtes.

A final de 2007, encara no s'havia fet oficial la retirada del POUM.

Pont Deltebre-Sant Jaume d'Enveja

El desembre de 2007 la Generalitat licitava el projecte de construcció del pont sobre el riu Ebre entre Sant Jaume d'Enveja, al Montsià, i Deltebre, al Baix Ebre, amb una inversió prevista de prop de 20 MEUR, obra que ja es preveia al POUM de Deltebre, en tramitació.

Abans el DPTOP va convocar un concurs d'idees, que va guanyar el projecte anomenat Lo Passador, obra dels enginyers Diego Cobo i Jiri Strasky.

El pont, de 250 m de longitud i 19 d'amplada, millorava força les comunicacions entre ambdós municipis, que abans s'havien de fer per l'actual pas de barca o fent una marrada de més de 20 km.

El pont projectat era de tipus fix i ancorat en si mateix, amb el tauler suspès mitjançant un sistema de cables, i amb un galib nàutic de 12 m d'alçada en un tram central de 56 m, per tal permetre el pas d'embarcacions.

La plataforma es va projectar en dues parts: per una banda la calçada de doble carril de 8 m d'amplada, destinada a la circulació de vehicles, i en l'altre costat, un ampli espai per a vianants i ciclistes, amb una vorera de 2 m, un carril bici de 2,5 m i un espai central de descans que comptarà amb mobiliari urbà. Entre totes dues parts es va preveure un espai de separació amb baranes de 3,5 m d'amplada.

El disseny del pont, tant pel seu tractament superficial com pel que fa a la il·luminació, cercava ser respectuós amb l'entorn del riu, i estava també concebut com un ample passeig sobre les aigües del riu. També es va preveure la col·locació d'una sèrie de cartells explicatius sobre la figura del *passador* (terme emprat per a designar el barquer que cobria el pas de barca i que donava nom al propi pont) i els diversos sistemes emprats històricament per a creuar el riu.

A més del pont, les obres incloïen els vials de connexió, al costat de Sant Jaume d'Enveja, amb l'avinguda de l'Ebre, i al costat de Deltebre, amb el carrer Girona, totes dues amb la seva corresponent rotonda.

També es van projectar com a treballs complementaris la construcció de vies de comunicació per a vianants i ciclistes entre el pont i els futurs passeigs fluvials, una zona d'aparcaments al costat de Sant Jaume d'Enveja, l'enjardinament de les àrees entre els vials, l'habilitació al costat de Deltebre d'una sala destinada a l'Ecomuseu del Delta, la instal·lació dels sistemes de rec a les zones enjardinades i l'enllumenat del pont, així com la il·luminació en tots els vials i rotondes.

El pont formava part de l'Anella del Delta, una ronda viària i de carrils bici concebuda amb l'objectiu d'equilibrar la vitalitat dels dos hemideltes, que dotaria d'una bona comunicació tots els seus nuclis urbans (Amposta, Sant Carles de la Ràpita, Sant Jaume d'Enveja, Deltebre, l'Ampolla, Camarles i l'Aldea), i que contribuiria a crear un itinerari en bicicleta per als habitants de la zona i els visitants (Pla de Dinamització Turística de les Terres de l'Ebre [120]). Aquesta actuació, en fase d'informació pública a final de 2007, comportava una inversió total d'entre 60 i 70 MEUR.

Les obres del pont es preveien adjudicar i iniciar el primer trimestre del 2008, amb un termini d'execució de divuit mesos.

JRMR

Més informació

www.deltebre.org



La Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona, en sessió de 8 de novembre de 2007, acorda l'aprovació definitiva del nou POUM de Falset, que preveu 1.644 habitatges nous i que supedita la seva executivitat i publicació a la redacció d'un text refós que incorpori una sèrie de prescripcions. L'Ajuntament de Falset va iniciar els treballs de redacció del nou POUM el mes de juny de 2005 amb l'objectiu de definir el futur desenvolupament del municipi.

El municipi de Falset, capital del Priorat, es troba situat al sud de la comarca, al centre de la conca del riu Siurana, entre el camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre, amb els quals comunica a través de l'eix de la carretera nacional 420. La superfície de terme municipal és de 3.180 ha i tenia una població de 2.742 habitants l'any 2007, segons dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya (Idescat).

El ple municipal va aprovar, en data 6 de juny de 2005, iniciar el procés de formulació del nou POUM, document que revisava les normes subsidiàries de planejament vigents, publicades el mes de maig de l'any 2000, i també el Programa de participació ciutadana.

L'equip dirigit per l'arquitecte Francesc Albin i Collet redactà els documents del nou POUM, que va ser aprovat inicialment pel ple municipal en sessió de 31 d'agost de 2006. Després de sotmetre's a informació pública, el ple municipal acordà la seva aprovació provisional així com la resolució de les al·legacions presentades en sessió de 17 d'abril de 2007.

Participació ciutadana

Amb l'objectiu de fomentar els drets d'iniciativa, d'informació i de participació dels ciutadans en el planejament, el Programa de participació ciutadana s'estructurà a partir de les fases d'informació pública preceptiva vinculades a l'inici dels treballs i als diferents tràmits d'aprovació, tal com establia el marc legal. Tanmateix s'incorporaven una sèrie de mesures i iniciatives distribuïdes en tres fases: una primera fase de reunions obertes per tal de fer conèixer l'endegament dels treballs; una segona amb dues reunions de poble, una prèvia a l'aprovació inicial on l'equip redactor va exposar els treballs públicament i es va elaborar un tríptic informatiu que es va enviar als ciutadans i una de posterior a l'aprovació inicial on es presentà públicament les propostes adoptades; i finalment una tercera fase d'actuacions divulgatives entre les quals hi havia una exposició de la documentació del POUM a l'edifici de l'Ajuntament.

Conveniència i objectius del Pla

La voluntat de revisar el planejament vigent i de redactar un nou POUM s'expli-

cava per tres criteris o necessitats: calia adequar el planejament al nou marc legal urbanístic, calia promoure el creixement urbanístic amb una planificació realista i de gestió accessible i calia millorar la qualitat urbana del municipi fonamentada en la conservació del patrimoni, la delimitació d'espais verds i aparcaments, el manteniment i la millora del nucli antic i la creació de noves infraestructures.

La proposta de planejament pretén adaptar-se a la realitat edificatòria existent amb intervencions de consolidació i rebliment de teixits residencials, però també amb la voluntat de centrar futures operacions d'expansió urbanística amb l'objectiu de formar un nucli urbà més compacte. Per tant, les diferents actuacions previstes al nucli de Falset tenen per objectiu ordenar l'estructura existent, definir noves claus més ajustades a la realitat constructiva actual i establir les direccions del futur creixement tant residencial com industrial.

Amb aquests propòsits, s'establien els objectius bàsics següents: definició del creixement, tipològic i d'ús, concreció del



planejament amb unes normes d'interpretació unívoca i concreció dels mecanismes de gestió urbanística.

Proposta d'ordenació i dimensionat del pla

Amb l'objectiu d'assolir un creixement sostenible, el pla delimita els creixements suficients perquè no hi hagi factors especulatiu i prioritza el creixement del nucli existent amb l'objectiu de concentrar els equipaments i els serveis que assegurin un ús més racional del territori.

Respecte del sòl urbà, la proposta es fonamenta en tres accions: incorporar les àrees no desenvolupades al sòl urbà mitjançant la figura del polígon d'actuació urbanística (PAU) de manera que permeti obtenir les cessions de sòl públic destinades a espais lliures, equipaments i vialitat i a la seva urbanització; concretar les àrees tipològicament homogènies: nucli antic, edificació aïllada, etc., i definir la seva qualificació urbanística. Finalment, millorar i desenvolupar les actuacions concretes de vialitat al nucli antic amb l'objectiu de recuperar la seva estructura viària. La proposta es concreta amb la delimitació d'un pla especial de millora urbana (PEMU-1) i amb un nou PAU. Aquests sectors suposen un total de 18,01 ha i 785 habitatges nous en sòl urbà no consolidat.

Respecte del sòl urbanitzable s'establien les propostes següents: delimitar una àrea de desenvolupament industrial a l'oest del poble amb una superfície de 10,17 ha i una edificabilitat de 40.712 m² (SUD-PP1), delimitar tres sectors urbanitzables delimitats residencials, a llevant i al nord del nucli, per tal de racionalitzar l'estructura urbana amb una superfície de 13,84 ha i un nombre d'habitatges total màxim de 486 (SUD-PP2, PP3 i PP4), i, finalment, delimitar dos sectors urbanitzables no delimitats, a llevant del nucli, per tal de completar l'estructura del poble amb una superfície de 12,41 ha i una capacitat per a 373 habitatges nous.

El conjunt de sectors delimitats dimensiona el possible creixement residencial de

Falset en 1.644 habitatges nous. La normativa del pla estableix per a cadascun dels sectors la reserva per a la construcció d'habitatges de protecció pública de, com a mínim, el sòl corresponent al 20% del sostre residencial, i per a la construcció d'habitatges objecte d'altres mesures d'estímul de l'habitatge assequible de, com a mínim, el 10% del sostre residencial.

En el moment de la redacció del pla, el municipi disposava de dues parades d'autobús que permetien comunicar Falset amb els municipis propers i amb ciutats com Móra d'Ebre, Reus o Tarragona. Tanmateix, a través de l'estació de ferrocarrils existent es podia accedir a les línies que comuniquen amb Barcelona i Saragossa. Pel que fa a la mobilitat dins el nucli urbà, la dimensió i nombre d'habitants no justificava la necessitat d'una xarxa de transport públic intern. Tot i això, amb l'objectiu de facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible al municipi i atès el suau pendent del que hi havia, es proposava la creació d'una xarxa viària per a bicicletes als sectors de desenvolupament urbanístic com a mitjà de transport amb ànim de potenciar. Altrament, el pla recull la reserva de sòls necessària per a l'execució de la nova variant de la carretera nacional 420.

Pel que fa al sòl no urbanitzable, s'estableix un marc normatiu que conservi els seus valors paisatgístics i naturals, identificant sòls forestals, sòls de protecció natural i paisatgística, sòl rural i sistema hidrogràfic, i creant i definint les qualificacions i les proteccions urbanístiques respectives.

Acord d'aprovació definitiva i redacció del text refós

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona a (CUT) acordà, en data 8 de novembre de 2007, aprovar definitivament el POUM de Falset, per bé que sen suspenia l'executivitat i la publicació al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) fins a la presentació d'un text refós que incorporés una sèrie de prescripcions.

Respecte del sòl no urbanitzable es proposa unificar les qualificacions que fan refe-

rència a diferents graus de protecció natural i paisatgística, amb la intenció d'evitar confusions i fer més clares i intel·ligibles les qualificacions i els seus graus de protecció. Tanmateix, es proposa modificar l'article normatiu que fa referència a la dimensió dels magatzems i a l'eliminació de les referències al catàleg de masies, ja que no consta en la documentació aportada.

Pel que fa al sòl urbà, les prescripcions fan referència al fet de classificar com a sòl no urbanitzable alguns sòls inclosos dins el sòl urbà, atesa la seva naturalesa i posició, a modificar la qualificació d'alguns terrenys d'acord amb el seu ús actual o bé a convenis subscrits, a ajustar els paràmetres de densitat i edificabilitat de quatre polígons d'actuació, a modificar l'ordenació viària d'un dels PA i, finalment, es proposa delimitar un nou PA. Respecte del sòl urbanitzable, es proposa fixar la densitat del sector SUD PP-4 a 40 habitatges/ha. A la fi, es proposen petits canvis de l'articulat normatiu així com la correcció de les errades materials identificades.

Tot i que el nou govern municipal constituït després de les eleccions municipals del mes de maig, presidit per l'alcalde Jesús Torralba, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), manifestava certes discrepàncies amb el pla, respecte de la ubicació dels creixements previstos en el pla per la seva proximitat a l'eix de la carretera nacional, mantenia el compromís de continuar la tramitació del document per "responsabilitat política" i per tant la previsió de presentar el text refós que donés compliment a les prescripcions recollides a l'acord de la CUT durant l'any 2008, per bé que es reservava la possibilitat de modificar el document posteriorment.

XMA

Més informació

www.falset.org



A començament de maig el ple municipal de Lloret de Mar aprova provisionalment el nou POUM. El document finalment inclou la polèmica ampliació del golf de l'Àngel, operació que preveu la construcció de 270 habitatges i un hotel de luxe. El pla no té el suport de l'oposició que entén que afavoreix la massificació i no avança cap a la sostenibilitat. El mes d'octubre la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona aprova el text. Tanmateix, ICV i SOS Lloret decideixen interposar-hi un recurs perquè l'aprovació del golf infringeix la Llei forestal. Els ecologistes també consideren que s'incompleix la Directiva d'avaluació ambiental de plans i programes.

Antecedents | 2005:165

A final de 2004 s'inicia la redacció del nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Lloret de Mar (la Selva). El document s'apravà inicialment a final de 2005 amb els vots a favor de Convergència i Unió (CiU), el Partit Popular (PP) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), l'abstenció d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) i el vot en contra del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) que considerava que el document perpetuava el model de massificació urbanística per al municipi.

Aprovació del nou POUM amb l'ampliació del golf

A final d'abril es feia públic que el document que el consistori de Lloret de Mar, format per CiU i el PP, duria a aprovació inclouria el Pla parcial de la riera Passapera. Aquest pla preveia l'ampliació del camp de golf de l'Àngel de 9 a 18 forats, la construcció de 270 habitatges i la d'un hotel de cinc estrelles. Per a fer-ho possible es requalificaven 6 ha forestals de Sant Pere del Bosc i s'urbanitzava una peça de dimensions similars a la zona de la Venta de la Goya. La requalificació havia estat vetada per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) i havia rebut una esmena per part del PSC després de l'aprovació inicial. Per la seva banda, l'associació ambientalista SOS Lloret també ho havia convertit en un dels "cavalls de batalla" en el marc de l'oposició al nou POUM.

Les reaccions no es van fer esperar. Les més crítiques van ser les del PSC (Lucia Echegoyen ho va qualificar "d'atemptat contra la sostenibilitat") i les d'ICV. En canvi Eduard Coloma (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), malgrat estar a l'oposició, s'hi manifestava favorable amb l'argument que "una vegada destrossada la muntanya valia la pena que el municipi tingués un camp de golf gran per a esdevenir un atractiu turístic".

Finalment, l'aprovació provisional de POUM es va debatre en el ple extraordinari del 4 de maig i va obtenir els vots favorables de l'equip de govern, en contra del PSC i ICV i l'abstenció d'ERC. El regidor d'Urbanisme Josep Valls (CiU) va afirmar que era una planificació de "contençió residencial, reserva de sòl per a usos hotelers, dinamització de les zones comercials i augment dels espais verds i lliures". Respecte al Pla parcial de la riera Passapera, Valls va explicar que el consistori ho considerava "necessari" per permetre l'ampliació del camp de golf, però que les 6 ha forestals esdevindrien un parc urbà. Respecte de la construcció de més de mil habitatges a Lloret Verd i a la urbanització Monturiol, es va decidir deixar-los sota prescripció a l'espera de noves consideracions per poder planificar-ne el creixement.

Per la seva banda, el regidor Santiago Ontañón (PP), tot i votar a favor, va criticar la manca de propostes concretes en la planificació hotelera. Ontañón manifestava la preocupació pel descens continu del sector. Valls va respondre que s'havia inclòs una clàusula segons la qual a tot el sòl urbanitzable de Lloret es podien construir hotels. En una aposta "per la qualitat per sobre de la quantitat", el document planificava almenys tres establiments de luxe a la cala dels Banys, a COSTA MARCONA [2004:144] i en l'operació d'ampliació del golf de l'Àngel. Per a l'oposició, el POUM suposava manca de planificació turística, poca sostenibilitat i massificació.

Es desestimen els 1.000 habitatges a Lloret Verd

La CTUG va rebutjar el 28 de juny construir 1.000 habitatges en un espai de 85 ha entre les urbanitzacions de Lloret Verd i Lloret Blau. L'operació era fruit d'un conveni entre propietaris i l'equip de govern de 2001. La Comissió va considerar que l'espai s'havia de considerar sòl urba-

nitzable no delimitat, és a dir, només utilitzable en cas d'esgotar tot el creixement previst. Sense aquesta decisió, l'Ajuntament hauria hagut d'haver indemnitzar els propietats en cas de preservar aquest espai.

L'11 d'octubre la CTUG va aprovar el nou POUM. Tanmateix, tres setmanes més tard ICV va anunciar que hi presentaria un recurs a causa del Pla parcial de la riera de Passapera. El tràmit es va formalitzar el 19 de novembre ja que consideraven que es vulnerava la Llei forestal de Catalunya. En aquest sentit, segons els ecosocialistes de Lloret la legislació forestal obligava a deixar l'espai com a sòl no urbanitzable, mentre que l'execució del Pla parcial li atribuïa la condició de "sòl urbanitzable delimitat orientat a espais lliures i com a reserva d'equipaments".

Pocs dies després es presentava un altre recurs d'alçada per part de SOS Lloret. Segons els ambientalistes el document no incloïa una avaluació ambiental dels efectes del pla sobre el territori tal com obligava la Directiva 2001/42. Afegien que, en contactes documentats amb el Ministeri de Medi Ambient (MMA) i la Comissió Europea, ambdues institucions havien confirmat la necessitat d'aquest tràmit. A banda, consideraven que el POUM infringia altres lleis com la d'espais naturals, la forestal o la de sòls. Per tot plegat també van decidir emetre queixes al MMA i a la Comissió. L'any finalitzava a l'espera de resoldre ambdós recursos d'alçada contra la decisió d'aprovar definitivament el POUM de Lloret de Mar.

AUV-MMM

Més informació

www.lloret.org
www.gencat.net/ptop
www.soslloret.org



167 POUM DE MOLLERUSSA



El 20 de desembre de 2007 s'aprova inicialment el Pla d'ordenació urbanística municipal de Mollerussa, després que els continus canvis en matèria de legislació urbanística, entre altres raons, retardessin els treballs previs iniciats el 2004. El nou planejament segueix els postulats de la Llei 10/2004 d'urbanisme i del Pla territorial parcial de Ponent. En la seva memòria social es preveu que es dupli la població en un horitzó de vint anys, fet que s'ha reflectit també en la previsió de creixement residencial. La previsió és que el document rebi aprovació definitiva a final de 2008.



Mollerussa és la capital de la comarca del Pla d'Urgell i es troba sobre l'eix de desenvolupament més important de la plana de Lleida, l'autovia A-2. El seu terme municipal és molt petit (7,1 km²) i la seva població a data d'1 de gener de 2007 era de 13.086 habitants. L'eixample modern va estar inicialment limitat al nord per la via del ferrocarril que corre paral·lelament a l'antiga carretera N-II, i a l'oest i sud per la tercera sèquia del canal d'Urgell. L'augment demogràfic ha ultrapassat aquestes barreres i fins i tot els seus límits municipals, fets que han comportat la formació d'una conurbació amb municipis propers com el Palau d'Anglesola, Golmés, Miralcamp i Fondarella.

El planejament general vigent a Mollerussa són les Normes subsidiàries aprovades definitivament el 1987, que s'han quedat desfasades pel creixement urbanístic de la vila, i que l'Ajuntament de Mollerussa va considerar que calia revisar per a adequar-les als darrers canvis legislatius en matèria d'urbanisme i planejament territorial.

La tramitació del nou al Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) comença el 21 de juliol del 2004 amb l'aprovació per part del consistori del document que establia la metodologia del procés de participa-

ció ciutadana referent a la fase d'Avanç de planejament. D'octubre a desembre de 2004 es va obrir un període d'exposició pública dels treballs i documentació de definició dels criteris, objectius i solucions de planejament. En aquest període es van presentar sis suggeriments i es van atendre setze consultes particularitzades, totes elles fetes per particulars.

L'abril de 2005 el Grup del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) a l'Ajuntament de Mollerussa demanava que l'equip redactor del POUM inclogués al pla un estudi estratègic sobre el centre de la ciutat.

Característiques del POUM

L'ampli equip redactor, de gairebé una trentena de persones, estava encapçalat pels arquitectes Sebastià Jornet, Carles Llop i Joan Enric Pastor.

Els documents que componien el POUM eren unes normes urbanístiques, una memòria d'actuació, un estudi de mobilitat, una memòria social, una agenda d'avaluació econòmica i financera, un catàleg de béns i un informe de sostenibilitat ambiental.

El POUM seguia els postulats de la LLEI 10/2004, D'URBANISME, TEXT REFÒS

[2005:95] (LU), de 24 de desembre, en el sentit que prioritza la creació d'habitatge de protecció pública; i també les indicacions del PLA TERRITORIAL PARCIAL (PTP) DE PONENT [133], que situava el futur FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [71] paral·lel al traçat de l'actual A-2.

En la classificació del sòl del POUM el sòl urbà suposava una extensió de 257 ha, fet que representava aproximadament el 36% de tot el terme municipal, i un increment del 82 % respecte de les Normes subsidiàries vigents. Dins d'aquest sòl urbà, 242 ha tenien la categoria de consolidat i 15 ha eren de sòl urbà no consolidat.

L'oferta total de sòl urbanitzable del POUM era de 212 ha, superfície que representava aproximadament un 28% del total del terme municipal, i suposava un increment del 162 % respecte de les Normes. D'aquestes, 150 ha eren de sòl urbanitzable delimitat, de les quals unes 30 es destinaven a activitats terciàries i industrials i unes 120, a usos residencials.

El sòl urbanitzable delimitat d'ús industrial se situava principalment a la part nord, vora el nou eix d'activitat de l'avinguda d'Urgell i l'enllaç amb l'A-2, i a l'est del terme municipal, vora la carretera a Torregrossa, com a sòl d'ampliació d'un sector industrial ja existent.

Els sòls urbanitzables residencials es repartien en diversos sectors de planejament, distribuïts en els escassos espais lliures situats entorn de la ciutat central. Tres sectors significatius se situaven al nord de la via ferroviària, encara que també es delimitava un petit sector residencial al costat sud de la mateixa via. Cap a l'est, sobre el límit del terme municipal amb Fondarella i seguint l'enllaç amb la carretera N-II, se situaven tres sectors residencials que configuraven el límit urbà i donaven coherència al teixit viari intern. Cap al sud-est, prop de les escoles, quedaven dos sectors residencials ja previstos en les anteriors Normes subsidiàries. Al



Sector de sòl urbanitzable amb Mollerussa al fons. Foto: Àlex Tarroja



El POUM proposa el creixement al nord fins prop de l'A-2. Foto: Àlex Tarroja

costat sud-oest destacava el sector denominat Partida de Codís, i més enllà de la tercera Sèquia del Canal d'Urgell, cap a l'oest, se situava el sector de la Farinera, també previst a les Normes subsidiàries.

En la categoria de sòl urbanitzable no delimitat es preveia un sector al sud del terme amb el nom de Via Orbital que havia de preveure la cessió d'una peça de parc territorial i que restava sotmès a la traça definitiva d'aquesta nova via. Aquest sector estava previst que fos d'ús mixt, residencial i d'activitats.

La major part dels sectors a desenvolupar es van planejar sobre tipologia plurifamiliar i altes densitats d'ocupació de l'espai, cercant un model de ciutat compacta. El POUM de Mollerussa preveia la construcció durant els propers vint anys de 9.685 nous habitatges, dels quals 3.434 havien de ser habitatges de protecció oficial de règim general i especial i 1.320 habitatges es projectaven amb protecció oficial de preu concertat. D'aquests habitatges, la major part (6.806) corresponien al desenvolupament dels quinze plans parcials d'ús total o parcialment residencial projectats, i gairebé dos mil es projectaven en sòl urbanitzable no delimitat. Cal destacar que bona part del creixement residencial s'havia projectat amb altes densitats i tipologia plurifamiliar preferentment.

Aquesta previsió de nous habitatges hauria de permetre donar sortida a la demanda cre-

ada per l'increment demogràfic que s'esperava segons la memòria social del POUM, elaborada pel geògraf de la Universitat de Lleida (UdL) Jordi Domingo, que preveia que Mollerussa podria arribar a tenir 26.000 habitants l'any 2026, duplicant la població actual, si es mantenia l'increment mitjà anual del 3 % registrat els darrers deu anys.

El document preveia també la creació de tres nous parcs que en conjunt sumaven més de 69 ha d'espais lliures.

El POUM de Mollerussa s'aprova inicialment

El ple de l'Ajuntament de Mollerussa va donar aprovació inicial al POUM el 20 de desembre, amb el suport dels grups de govern del PSC i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC). El grup de Convergència i Unió (CiU) es va negar a exercir el seu dret de vot.

El regidor d'Urbanisme, Miquel Martín, d'ERC, va dir que el document prioritzava els interessos del ciutadà per sobre el creixement de la ciutat, i remarcava que l'escassetat d'espai havia motivat una previsió de creixement més en vertical que en horitzontal. També va destacar la connexió peatonal entre la tercera sèquia del canal d'Urgell i el Parc Municipal de la Serra com una millora de la qualitat de vida dels ciutadans. Paral·lelament, l'Ajuntament preveia potenciar el Parc de la Serra com a pulmó verd de la ciutat, amb equipaments educatius i d'oci, per

la qual cosa n'havia encarregat la redacció del Pla director. La reordenació del model de creixement, l'oferta de nou habitatge i el projecte urbà eren algunes de les directrius bàsiques del POUM, segons l'equip de govern.

Ignasi Serret, portaveu del grup municipal d'ERC, va fer una crida a la participació ciutadana en el període d'al·legacions. Per la seva part, el portaveu de CiU i primer impulsor del POUM com a alcalde en l'anterior mandat, Toni Bosch, en va demanar la retirada per tenir temps de valorar la memòria social recentment presentada, i considerava el període d'informació pública excessivament curt.

Es va obrir llavors un període d'informació pública de 45 dies hàbils, mitjançant la publicació de l'edict de aprovació al tauler d'anuncis de la Corporació, al *Butlletí Oficial de la Província* (BOP) i a dos dels diaris de més divulgació d'àmbit municipal.

Les previsions de l'Ajuntament eren que el POUM quedaria aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida a final de 2008, i que el desenvolupament s'iniciaria a principi de l'any 2009.

JRMR

Més informació

www.mollerussaciutat.com/poum

168 POUM DE PALAMÓS



El 26 de setembre la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona aprova el nou Pla d'ordenació urbanística municipal de Palamós, que preveu la construcció de 6.500 nous habitatges, 1.600 dels quals de protecció oficial. La Comissió obliga a separar en dues fases la zona industrial de la Pietat, i redueix la superfície edificable a la zona del Balitrà. L'equip de govern i Entesa, a l'oposició, presenten sengles recursos d'alçada al conseller de Política Territorial contra l'acord de la Comissió d'Urbanisme.



Palamós, situada al nord-est de la badia homònima, és la tercera ciutat amb més població del Baix Empordà. L'any 2007 sumava 17.400 habitants, el 14% de la població comarcal. El seu port ha generat els darrers anys una remarcable activitat comercial, i s'ha consolidat com l'únic port de creuers de la Costa Brava. Es tracta d'una localitat eminentment turística, on l'any 2001 els habitatges de segona residència significaven pràcticament el 20% dels habitatges totals, i un 28% dels habitatges estaven vacants.

L'Ajuntament de Palamós va iniciar els tràmits per a la redacció del nou pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) l'any 2002, i en va fer l'aprovació inicial el novembre de 2005. La revisió del planejament urbanístic era un dels objectius del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) de Palamós per al mandat 2003-2007, però el procés es va complicar, i de fet va contribuir a trencar el pacte de govern entre PSC i el grup Entesa de Palamós i Sant Joan. El document es va acabar aprovant

inicialment gràcies al suport del grup majoritari de l'oposició, Convergència i Unió (CiU) i d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), soci de govern del PSC.

A l'espera de l'aprovació provisional

Després de l'aprovació inicial i d'haver considerat les 222 al·legacions presentades durant el període d'informació pública, l'equip de govern no en podia fer l'aprovació provisional perquè faltava l'informe favorable del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) respecte de la proposta de POUM. Per la seva banda, el DMAH esperava que l'Ajuntament enviés la memòria ambiental del POUM sobre la qual havia d'informar. Aquest bloqueig va perdurar fins a la primavera de 2007, amb el risc que no es pogués aprovar provisionalment el POUM abans de les eleccions municipals de maig de 2007.

Des del punt de vista ambiental, el principal punt crític del POUM consistia en la

proposta de polígon industrial. Aquest se situaria al fons de la plana de Palamós, a tocar de la carena de les Gavarres, a la zona coneguda com la Pietat, on ja hi havia la fàbrica de pneumàtics Hutchinson. Aquest emplaçament no només presentava problemes segons el criteri del DMAH, sinó que ERC, un dels socis de govern, va amenaçar de votar en contra del POUM si no es reubicava el sector industrial, ja que considerava que era un paratge d'interès natural.

Finalment va arribar l'informe favorable del DMAH i, un mes i mig abans de les eleccions, el ple municipal va fer l'aprovació provisional del POUM. El PSC i el seu soci de Ciutadans per Palamós van superar aquest tràmit amb el suport de CiU i el Partit Popular (PP) i el vot en contra d'ERC (que va complir la seva amenaça) i d'Entesa. Entesa, des de l'oposició, destacava la insostenibilitat del pla, va rebutjar la ubicació de la zona industrial a la Pietat i va criticar la poca ambició a l'hora de plantejar habitatges de protecció oficial.

La Comissió d'Urbanisme de Girona dóna llum verd al nou POUM, amb condicions

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) va aprovar definitivament el POUM el 26 de setembre. El director general d'Urbanisme, Pere Solà, va destacar que el pla havia estat molt consensuat, i que per això la Comissió li havia donat llum verd. Ho havia fet, però, amb algunes condicions.

El POUM aprovat definitivament preveia un creixement urbanístic d'unes 80 ha, més de 30 de les quals per a sòl residencial, distribuït sobretot en un nou eixample entre la variant, l'avinguda Catalunya i el nucli. L'eixample tindria un vial general de 20 m d'amplada, inclouria zones verdes i els diferents sectors es construirien seguint una mateixa pauta general. En total serien 6.500 habitatges nous, 1.600 dels quals de protecció oficial. La



Vista de Palamós des del port pesquer Foto: Moisès Jordi

Comissió va acceptar posar bona part dels pisos de protecció oficial a les instal·lacions esportives del club de tennis.

Pel que fa al sòl industrial, les 40 ha previstes s'ubicarien a la zona de la Pietat, però la CTUG va demanar a l'Ajuntament que les desenvolupés en dues fases, una que recollís les indústries que ja existien, i una altra per a la resta del sòl on encara no hi havia indústria. Segons Pere Solà, això permetria que les indústries poguessin continuar funcionant sense haver d'afrontar els costos d'urbanització, que podrien comprometre'n la viabilitat. Especialment, es pretenia garantir la pervivència de la fàbrica Hutchinson, que donava feina a 600 treballadors.

A més, a la zona del puig Balitrà, prop de la confluència entre la carretera C-31 i la variant, la CTUG va condensar el desenvolupament residencial que s'hi preveia. El POUM concretava que es construiria en una superfície de 16 ha, i la Comissió les va reduir a cinc per ajustar-se al PLA DIRECTOR DE L'EMPORDÀ [2006:120], que preveia per a Palamós una estratègia de canvi d'ús i reforma, i no de creixement urbà. La Comissió també va donar el vistiplau a la urbanització al costat del càmping King's, amb la condició que es destinés a ús hotelier i no a apartaments. Per últim, la CTUG concretava que més enllà de la C-31 no es construïen nous habitatges.

Dos recursos d'alçada en contra dels canvis al POUM

L'equip de govern es va mostrar satisfet per la resolució de la CTUG i va anunciar la seva voluntat d'incorporar les esmenes que havia fet al nou POUM, i portar al ple de novembre el text refós.

No obstant això, quan l'acord de la CTUG va arribar a l'Ajuntament, l'equip de govern va considerar que alguns punts acordats envaïen competències municipals, i va decidir presentar un recurs d'alçada al conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal. Els principals punts de conflicte eren la reubicació de la caserna de la Guàrdia Civil, un projecte que preveia una permuta de terreny per treure-la del nucli urbà i guanyar terreny per a ampliar l'Hospital de Palamós, i la urbanització del Balitrà, on la CTUG, a més de reduir la construcció, demanava un 50% de cessions i això faria inviable l'operació, segons l'Ajuntament.



Terrenys propers a la fàbrica Hutchinson, on el POUM preveu crear un polígon industrial Foto: Moisès Jordi

Tot i la presentació del recurs, l'alcalde de Palamós, M. Teresa Ferrés, va remarcar que l'Ajuntament avançava en la redacció del text refós del POUM. L'equip de govern va demanar el suport dels partits de l'oposició. CiU i PP hi van donar suport però ERC i Entesa van deixar clar el seu rebuig als projectes de la caserna i del Balitrà tal com estaven previstos al POUM.

Entesa va presentar també un recurs d'alçada contra l'aprovació del POUM. Els tres punts centrals de la seva queixa eren la requalificació de la zona del club de tennis en sòl urbà, la implantació del sector industrial a la Pietat i la qualificació de la zona del Balitrà de Baix com a ús residencial. Així mateix, considerava que altres àmbits com els càmpings Vila-romà, King's, la Pedrera o la PINEDA D'EN GORI [2004:149] no quedaven definits. També demanava a la Generalitat que revisés aspectes que infringien, segons creien, el Pla director de l'Empordà i la LLEI DE L'HABITATGE [78].

L'Agrupació d'Empresaris Industrials de Palamós, per la seva banda, va mostrar la seva preocupació per la poca superfície dedicada a sòl industrial, alhora que criticava la poca comunicació amb l'Ajuntament durant el procés d'elaboració del POUM.

L'Ajuntament intenta fer-se amb el castell de Vila-romà

L'Ajuntament de Palamós preveia utilitzar la revisió del POUM per a aconseguir la propietat del castell de Vila-romà, una fortificació medieval en estat ruïnós i que diverses entitats locals havien exigit que es mantingués a través del manifest «Recuperem el castell de Vila-romà». Aquest també és el nom d'una plataforma formada pel Club Alpí Palamós, l'Ateneu Popular de Palamós, l'Associació de Veïns de Sant Joan i l'historiador local Pere Trijueque. A part del seu valor històric, la plataforma alertava del risc que comportava el mal estat de l'edifici. L'Ajuntament considerava excessius els 360.000 € que demanava la propietat dels terrenys del castell. Per aquest motiu, el POUM va qualificar el castell i l'entorn com a sistema urbanístic d'espais lliures públics, la qual cosa permetria a l'Ajuntament iniciar un procés d'expropiació urbanística del castell en un termini de cinc anys.

L'Ajuntament de Palamós esperava que el nou POUM entrés en vigor a mitjan 2008.

XSR-X3EA

Més informació

www.palamos.cat/poum
www.gencat.net/ptop

169 POUM DE ROSES



L'any 2007, l'Ajuntament de Roses aprova provisionalment el text del seu nou POUM. Aquest text és el resultat d'un procés iniciat el 2005 amb l'acord del ple per a iniciar la redacció d'aquesta figura de planejament, l'execució del qual hauria de potenciar el municipi com un centre turístic, comercial i de serveis. En l'aprovació provisional, el Pla només disposa del suport del partit de govern, Convergència i Unió. Després de les eleccions municipals, la coalició de partits que governarà Roses acorda donar continuïtat al POUM, però aquest queda aturat a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona fins que no se'n resolguin diferents requeriments concrets.



El municipi de Roses es troba ubicat a la comarca de l'Alt Empordà, al nord de la badia que porta el seu nom, just on comença el cap de Creus. El seu creixement demogràfic ha estat positiu i progressiu en els darrers deu anys i el 2007 ja ha assolit els 18.000 habitants. La seva ubicació a la Costa Brava l'ha portat cap a una especialització econòmica basada en el turisme i s'ha convertit en un dels principals enclavaments de platja amb nombrosos allotjaments de diferents categories. Roses encara manté la seva activitat pesquera i l'any 2006 es va refermar com el primer port quant a volum de captures de la Costa Brava, amb 4.155 tones.

L'Ajuntament de Roses encarrega el seu nou POUM

El maig del 2005, el ple de l'Ajuntament de Roses va decidir iniciar el procés de redacció d'un nou pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) que substituís el Pla general d'ordenació urbana (PGOU), aprovat per la Comissió Provincial d'Urbanisme de Girona el juliol de 1993. Entre els motius adduïts per a la redacció de la nova figura de planejament general, cal destacar les adequacions al nou **DECRET LEGISLATIU 1/2005, D'URBANISME DE CATALUNYA [2005:95]**, als **PLANS DIRECTORS URBANÍSTICS DEL SISTEMA COSTANER [2005:128]** i al **Pla especial del cap de Creus**. També es vol fixar en el nou planejament les transformacions resultants de l'execució de l'anterior planejament al llarg dels més de deu anys de vigència del PGOU.

El projecte va ser encarregat a l'arquitecte Jaume Torrent Genís que va disposar de la col·laboració de diferents tècnics, fins a 29 persones, per a la redacció de cadascuna de les parts. El Pla estava format per la Memòria i estudis i per uns plànols d'informació, on es definien els criteris i objectius; per la Memòria descriptiva, per la Normativa, pels plànols d'ordenació, per la Memòria social, per l'Informe ambiental, per l'Estudi d'avaluació de la mobilitat

generada i per l'Agenda i avaluació econòmica i financera.

La filosofia de creixement del Pla es basa en "la contenció del model de creixement extensiu". El nou POUM estructurava Roses en deu sectors: Mas Fumats, Mas Buscà, les Garrigues-Clos Argonista-el Cortijo, Mas Matas, Santa Margarida-Salata, la Vila, els Grecs, Mas Oliva, Puig Rom i Canyellas-Almadraba. La consolidació urbana de tots aquests sectors rondava una mitjana del 90%. A partir d'aquestes unitats, el nou POUM va definir els plans de millora urbana o actuacions a fer per a cadascun i també va delimitar els nous sectors urbanitzables que, segons la Memòria, relligaran aquests sectors de sòl urbà que en l'actualitat es troben dispersos i així es conformarà una unitat urbana.

El nou POUM preveia la distribució de superfícies següent: prop de 700 ha eren de sòl urbà, unes 170 ha es destinaven a sòl urbanitzable i 3.800 ha a sòl no urbanitzable. El sòl urbà es va dividir en deu

sectors dels quals caldria destacar: la reconsideració a la baixa de les densitats de Santa Margarida i el Salatà, la concentració dels eixamples densos de la vila darreta la Ciutadella i l'ajust de les edificabilitats residencials d'acord amb el pendent del terreny de la resta de sectors. En el sòl urbà encara es preveia capacitat per a més de 1.300 habitatges, 327 dels quals s'haurien d'acollir a diferents règims de protecció pública.

Quant als sectors urbanitzables, el Pla definia setze sectors de sòl urbanitzable delimitat (SUD) que representaven 137 ha i més de 3.000 nous habitatges en densitats que voltaran una mitjana de quaranta habitatges per hectàrea en la major part dels sectors i dels quals uns mil seran de protecció pública. Del total d'hectàrees d'aquests sectors, 15 es destinaran a sòl industrial i unes 27 seran per a usos exclusivament comercials o lúdics, mentre que bona part de la resta de sectors residencials combinaran aquest ús amb nous equipaments hotelers o assistencials.



Vista del nucli urbà de Roses i d'una urbanització Foto: Moisès Jordi

El Pla també deixava 35 ha com a sòl urbanitzable no delimitat, d'ús majoritàriament residencial.

Els sòls no urbanitzables eren aquells terrenys afectats per proteccions específiques ja fos per la planificació sectorial o territorial. El Pla distingia el sòl rústec de protecció, que és aquell no urbanitzable sense valors especials i on es permetria algun tipus d'edificació sense que es poguessin formar àrees urbanes i que equival al sòl de protecció preventiva del Pla director territorial de l'Empordà; els espais de protecció d'alt valor agrícola i de connexió, categoria que coincideix amb el Pla director, i que identifica espais amb valors agraris suficients per a iniciar un procés d'ordenament d'aquestes activitats; i els espais de protecció paisatgística, que el Pla director territorial reconeix com a protecció territorial, i que haurien de quedar al marge del procés urbanitzador. Roses també té dos espais delimitats pel Pla director territorial com a sòls de protecció especial PEIN: la zona del PARC NATURAL DEL CAP DE CREUS [2004:125] i dels Aiguamolls de l'Empordà.

La tramitació del POUM va anar acompanyada del consegüent programa de participació ciutadana, el resultat del qual va quedar plasmat en la documentació del POUM. A més de les sessions informatives es va elaborar una enquesta on s'intentava copsar les valoracions dels ciutadans sobre diferents aspectes de la vida quotidiana a la ciutat.

Al llarg del 2006 el projecte de POUM va ser sotmès als tràmits derivats de l'aprovació inicial i la participació ciutadana, que van suposar dos processos consecutius d'informació pública. En ambdós proces-

sos les al·legacions rebudes no van posar en crisi el model urbanístic escollit, i sempre que l'equip redactor i l'Ajuntament ho van considerar adient es va procedir a incorporar en el text les conseqüents modificacions.

L'any 2007, aprovació provisional del POUM

El mes de març del 2007 es va portar al ple de l'Ajuntament el text del POUM que va resultar de la incorporació d'al·legacions per a procedir a la seva aprovació provisional. Aquest text només va ser aprovat amb els vots a favor de l'equip de govern de Convergència i Unió (CiU). L'alcalde, Carles Páramo i Ponseti, va defensar com a valors del POUM la creació d'un pulmó verd de 15 ha darrere la Ciutadella,¹ la desqualificació de part del sòl urbanitzable i la proposta global, que volia reforçar l'especialització de Roses com a municipi turístic, hotel·ler, comercial i de serveis.

Els partits de l'oposició hi van votar en contra i els motius al·legats van ser força diferents. El Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) va mostrar el seu descontentament amb la intervenció de la portaveu del grup municipal, Magda Casamitjana Aguilà, que va assegurar que quan el text arribés a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) s'hi personaria per explicar tot el que no havia pogut explicar a l'Ajuntament. Aquesta afirmació va ser rebatuda per Páramo, que la va acusar d'aproximar-se a la prevaricació, fet que va motivar un canvi en Casamitjana, que va dir que en cas que el POUM fos aprovat per la Comissió, el que faria seria presentar un recurs d'alçada o contenciós. Per la seva banda, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va de-

manar la concreció de la ubicació dels equipaments i va manifestar que cap de les seves al·legacions s'havia tingut en compte; Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) va dir que es feien greuges comparatius entre els veïns i que es treien drets adquirits a una part de la població, mentre que el Partit Popular (PP) va acusar l'alcalde d'haver oblidat l'oposició.

Després de les eleccions municipals del mes de maig del 2007, l'equip de govern de l'Ajuntament es va formar amb el PSC, el PP, ICV i el Grup Independent per Roses-Federació d'Independents per Catalunya (GIR-FIC). En iniciar el nou mandat municipal, el ple va acordar no aturar la tramitació del POUM tot i que a l'agost això es va haver de fer perquè el text s'havia d'adequar a les prescripcions de la Direcció General de Promoció de l'Habitatge, que demanava augmentar les dotacions de sòl per a la construcció d'habitatges de protecció en alguns polígons de sòl urbà i urbanitzable per a complir amb la Llei d'urbanisme.

Aquesta aturada també va ser aprofitada per l'Ajuntament per a revisar i augmentar la superfície destinada a sòls educatius.

Amb aquesta revisió, els tràmits per a l'aprovació del POUM de Roses per part de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona quedaven en suspens fins que no se solucionessin aquests requisits.

ESR

Més informació

www.roses.cat/poum

1. Es tracta d'una fortificació militar de 139.000 m² d'origen renaixentista que inclou en el seu interior vestigis de diferents èpoques i ocupacions, des de les restes de la ciutat grega de Rhode, fundada el 776 aC, fins a diferents troballes del segle XIX.

170 POUM DE RUPiÀ



A mitjan 2007, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona dóna el vistiplau definitiu al POUM de Rupia, amb el qual se substitueixen les normes subsidiàries vigents des del 1986. El nou POUM, que s'aprova definitivament a final de 2006, segueix les directrius del Pla director territorial de l'Empordà i concentra els creixements residencials al sòl urbanitzable a ponent del nucli històric. També permet la construcció de nous habitatges als espais vacants del nucli històric o del sòl urbà no consolidat dels nuclis veïns. Malgrat això, les previsions de creixement no agraden als veïns de Rupia, que continuen les seves protestes després de l'aprovació definitiva del pla.



El municipi de Rupia se situa a l'interior de la comarca del Baix Empordà, en una zona compresa entre les carreteres C-66, C-252 i GI-642. Limita al nord amb Foixà, a ponent amb la Pera, al sud amb Corçà i a llevant amb Parlavà, i té una superfície de 537 ha i una població el 2007 de 223 habitants.



Pel que fa a la seva orografia, el Montori (119 m) i el Puig Rodó (127 m), situats respectivament al nord i al sud del terme municipal, són les elevacions més destacades d'un territori caracteritzat per ser una plana ondulada majoritàriament agrícola amb una parcel·lació irregular clapejada de petits espais forestals. El sistema hídric el formen un conjunt de rieres que drenen la totalitat del territori; en el sentit oest-est hi ha les rieres de Santa Margarita i Brancó, i en sentit sud-nord la riera de Rupia, que conflueix cap al riu Daró passant per Foixà i Serra de Daró.

Pel que fa al poblament, el municipi presenta una estructura dispersa, amb un nucli històric, que se situa al centre del terme municipal i que concentra el gros principal de la població, i els tres nuclis separats de la Talaia i el Candell, al sud, i Sobrevila, a l'oest.



Un planejament insuficient i desfasat

Fins a l'any 2006, el planejament urbanístic vigent a Rupia eren les normes subsidiàries del 1986, les quals havien esdevingut un instrument obsolet, principalment perquè havien establert unes possibilitats de creixement desiguals que permetien creixements molt limitats al nucli històric emmurallat de Rupia i a la rodalia i creixements més importants en altres indrets allunyats del centre. En aquest sentit, les normes subsidiàries preveïen una extensa zona urbanitzable a la zona de la Pedrera, al nord-oest del municipi, que no es va arribar a desenvolupar. En canvi, i com a resultat d'una qualificació força atípica (sòl no urbanitzable edificable), els creixements residencials més destacats s'havien

produït en sòl no urbanitzable a les zones de Sobrevila i la Talaia.

A partir de l'any 2002, es va afegir a aquests desajustos la necessitat d'adaptar la regulació urbanística del municipi a les determinacions de la nova LLEI D'URBANISME [2006:85] i, més endavant, a les del PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ [2006:120].

Tramitació del nou planejament

Tots aquests factors van motivar que el 19 de març de 2001 el ple municipal de Rupia aprovés iniciar els treballs per a la redacció d'un pla d'ordenació urbanística municipal (POUM). El POUM es va aprovar inicialment el 3 de març de 2006 i va estar a exposició pública durant tres mesos. En aquest període, es van presentar un total de 192 al·legacions de les quals 9 es van estimar totalment, 163 parcialment i la resta es van desestimar.

Després de donar resposta a les al·legacions, l'Ajuntament va aprovar provisional-

ment el POUM el 21 de setembre. Dos mesos després, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) va aprovar definitivament el document, però va exigir al consistori que hi incorporés una vintena de prescripcions dels departaments de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) –tant de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) com de la Direcció General d'Habitatge– i d'Agricultura, de la Direcció General de Carreteres i de la Comissió de Patrimoni del Departament de Cultura.

Entre aquestes prescripcions hi havia la demanda d'una memòria social que preveïés les necessitats d'habitatge protegit i garantís que almenys un 20% del nou sostre residencial, tant en sòl urbanitzable com en sòl urbà, es destinaria a aquest tipus d'habitatge. La CTUG exigia que l'Ajuntament corregís els seus càlculs perquè els havia fet a partir del nombre d'habitatges i no del futur sostre residencial.

D'altra banda, el DMAH demanava que el POUM desplaçés el límit est de l'àrea de sòl



Detall del nucli antic de Rupia Foto: Moisès Jordi



Detall del nucli antic de Rupia Foto: Moisès Jordi

urbanitzable prevista per a tallers i magatzems per allunyar-la de la riera de Rupia. El DMAH sol·licitava també que en la urbanització del sector de la Talaia es garantís la conservació dels boscos propers i que no es malmetés la vegetació de ribera de la riera de Santa Margarida amb la construcció d'un dels nous camins previstos. A més, el DMAH va informar desfavorablement sobre la prohibició de construir parcs edílics en tot el terme municipal de Rupia i volia que l'Ajuntament la retirés, ja que el poble és a la zona prevista per a implantar aquest tipus d'instal·lacions.

La CTUG va demanar a l'Ajuntament que presentés un text refós que incorporés aquestes demandes, cosa que el consistori va fer a final de febrer. Finalment la CTUG va donar el vistiplau al text refós a mitjan maig de 2007.

Contenir el creixement i consolidar el sòl urbà

Un dels principals objectius del POUM era delimitar les zones de creixement i determinar-ne els usos i les funcions urbanes de cada una. Al mateix temps, pretenia relligar els

sectors aïllats a la trama urbana, especialment Sobrevila i la Talaia. Aquests objectius s'aconseguien incrementant el sòl urbanitzable i qualificant com a urbanes les zones de sòl urbà no consolidat d'aquests dos nuclis.

Pel que fa al sòl urbanitzable es proposaven tres sectors de creixement concentrats a la corona immediata del nucli de Rupia, a la zona de sòl de protecció preventiva establerta pel Pla director territorial de l'Empordà per a aquest ús. Dos dels sectors eren residencials i el tercer era mixt, per a ús residencial i de petits tallers. Aquests desenvolupaments permetrien un creixement màxim de 80 habitatges.

La resta del creixement residencial es distribuïa pel sòl urbà, en el qual es preveien un total de deu zones diferenciades i dos polígons d'actuació. A part de permetre creixements puntuals i mínims al nucli de Rupia o en continuïtat amb aquest, el POUM atorgava la qualificació de sòl urbà als àmbits de la Talaia i Sobrevila (qualificats com a no urbanitzables a les normes subsidiàries), cosa que permetia ordenar i consolidar aquestes àrees d'edifica-

cions més o menys disperses i aconseguir una vialitat contínua i eficaç amb el nucli de Rupia. En aquestes dues àrees el POUM permetia un total de 36 habitatges nous.

	Normes subsidiàries	POUM
Sòl urbà	8,88 ha	10,72 ha
Sòl urbanitzable	17,70 ha	22,07 ha
Sòl no urbanitzable:		
l'Atalaia i Sobrevila	12,83 ha	8,48 ha
Sòl no urbanitzable	503,59 ha	496,29 ha

Font: Memòria del POUM de Rupia

Durant la tramitació del POUM i encara fins al maig de 2007, l'Associació de Veïns de Rupia va protestar reiteradament perquè entenia que el pla s'havia redactat sense una participació real de la ciutadania i perquè considerava que els creixements previstos eren desmesurats. L'Associació va fer arribar part de les seves al·legacions a càrrecs polítics, a tècnics de la Generalitat i al Síndic de Greuges de Catalunya. Malgrat les seves protestes, la versió definitiva del POUM del mes de maig continuava preveient la construcció de més d'un centenar de nous habitatges.

Una aposta per conservar el sòl no urbanitzable

Pel que fa al sòl no urbanitzable, l'objectiu del POUM era assegurar l'equilibri ambiental protegint les àrees de valor agrícola i natural i les de valor paisatgístic, alhora que volia regular d'una manera efectiva tant el manteniment com la restauració/rehabilitació de les edificacions existents en aquell sòl.

Aquests objectius es traduïen en cinc qualificacions diferents per al sòl no urbanitzable: el sòl de protecció agrícola, el sòl de protecció forestal, el sòl de protecció dels Horts de la Palma i Sobrevila (una zona d'horta propera al nucli de Rupia), el sòl de protecció de la bassa de la bòbila de la Pera (originada en una zona extractiva d'argiles, i que havia esdevingut una zona humida d'especial interès) i la zona d'acumulació de terres de la bòbila de la Pera, on es proposava regular l'alçada dels amuntegaments de terra i es disposava una cuneta per a evacuar les aigües pluvials i evitar així el desplaçament de les terres a les finques agrícoles contigües.

MSM-X3EA

Més informació

ptop.gencat.net/rpucportal
webspobles.ddgi.cat/sites/rupia/default.aspx

171 POUM DE SANT ANDREU DE LLAVANERES



Durant el transcurs de l'any 2007, l'Ajuntament de Llavaneres continua amb el desenvolupament del Pla d'ordenació urbanística municipal, iniciat l'any 2006, que suposa la revisió de les normes subsidiàries vigents al municipi fins aquell moment. El document intenta adequar el planejament a les noves condicions del mercat de l'habitatge i a les actualitzacions requerides en les determinacions de la legislació urbanística del Text refós de la Llei d'urbanisme.



Sant Andreu de Llavaneres és un municipi del Maresme central, veí del municipi de Mataró, que actua com una ciutat intermèdia amb un rol destacat dins del grup de ciutats que formen l'arc metropolità de Barcelona, en ser la capital d'aquest subsistema del Maresme. La seva posició al territori li genera una sèrie de tensions i demandes que responen més a aquesta situació metropolitana que a una situació interna. Sobre tot en matèria de creixement demogràfic, el municipi ha crescut més per moviments interns de l'àrea metropolitana de Barcelona que pel creixement vegetatiu de la seva població autòctona. El municipi té un element natural estructurant de gran importància, la riera de Llavaneres, característic del sistema de rieres de la comarca del Maresme, el qual es complementa amb els espais forestals i naturals de l'àmbit de la Serralada.

La seva localització pròxima a la carretera C-60, que connecta l'autovia A-2 amb l'autopista del mediterrani A-7 (E-15), juntament amb el pas de la carretera N-II i la línia fèrria del litoral català n'afavoreixen l'accessibilitat i li proporcionen bones connexions territorials. La superfície del terme municipal és d'uns 11,9 km² i disposava d'una població de 9.760 habitants, segons dades del padró de població, a començament de 2007.



Continguts generals del POUM i objectius bàsics

El desenvolupament del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) del municipi de Sant Andreu de Llavaneres es posa en marxa a l'efecte de revisar les normes subsidiàries vigents. L'origen de la necessitat de revisar les normes subsidiàries de 1995 respon a dues situacions. En primer lloc, la transformació del mercat actual de l'habitatge i l'augment dels valors i l'escassetat de terra disponible per a nous creixements plantejaven una situació diferent respecte de les esmentades normes. En segon lloc, la necessitat d'actualitzar els continguts de les normes subsidiàries per a adaptar-les als nous requeriments en matèria d'ordenació

urbanística derivats del Text refós de la LLEI D'URBANISME (TRLU 1/2005) [2005:95].

El pla es preveia no solament com una actualització necessària sinó també com una eina de gestió que permetés la realització de les diverses propostes i estratègies plantejades, les quals procuraven la consolidació d'un model de ciutat compacta diversificada i amb un bon nivell de serveis, dotacions i espais lliures.

Els tràmits per a la revisió de les normes subsidiàries vigents es van iniciar el 2005. Des d'aquell moment continua un procés que ha derivat en l'aprovació inicial del document l'abril de 2006 i la seva aprovació provisional el març de 2007, després de superar els diferents processos administratius i les respectives al·legacions.

L'esmentat document, encarregat per l'Ajuntament a l'estudi d'urbanistes Jorner- Llop-Pastor, al costat d'un equip pluridisciplinari, en la seva versió per a l'aprovació provisional, estava integrat per una sèrie de documents que inclouen: la memòria d'ordenació, les normes urbanístiques, els catàlegs de béns arquitectònics i arqueològics a protegir, el registre de masies i cases rurals, l'agenda d'avaluació econòmica i financera, la memòria mediambiental i la memòria social.

Principals línies d'actuació

El document presentava una sèrie d'actua-

cions que els redactors del pla consideraven fonamentals per al correcte desenvolupament del municipi. En concret, són quatre els punts que es consideren línies fonamentals d'actuació:

- Preservació i integració de l'espai lliure de l'entorn natural i dels espais agraris de la costa.
- Diversificació del model actual pel que fa a la producció d'habitatges, concentrat en l'actualitat a l'habitatge unifamiliar. La inserció d'habitatges de protecció oficial en els nous espais de creixement, basats en models plurifamiliars, és l'element que s'utilitzarà per a aconseguir l'objectiu.
- Definició del nou model d'equipaments.
- Reafirmació de l'estructura urbana existent i distribució estratègica del projecte urbà proposat.

Dins d'aquestes línies, el pla fa una aposta per la distribució estratègica de les principals peces que s'han d'incorporar al procés urbà en els pròxims anys. La idea que es proposa és la de reforçar el tronc central de la ciutat que constitueix la riera de Llavaneres, i que estructura el conjunt de la vila, alhora que fa de connector natural entre les diferents parts del municipi.



Vista general d'una àrea residencial de Llavaneres. Foto: Marcela Balliano

Els criteris urbanístics del pla

L'ús del terra en el nou pla intenta atendre a les transformacions dels últims anys i paral·lelament als principals objectius ambientals com ara: preservar la biodiversitat del paisatge, valorar els usos agrícoles i evitar els nous creixements urbans amb elevat consum de terra i deslligats del nucli existent. Atenent aquests criteris, el pla actua desqualificant tres sectors de terra urbanitzable previstos a les normes subsidiàries, amb pendents pronunciats i alt valor paisatgístic, localitzats a la Serralada Litoral. A més, considera que el terra urbà, que ha passat de 279 ha en 1995 a 375 ha d'extensió el 2005 (del qual 281 ha es troben com a terra consolidat), és pràcticament suficient per a afrontar el creixement previst per als pròxims anys, el qual serà incrementat amb 50 ha de sòl nou, que passarà de ser qualificat com a rústic a sòl urbanitzable, la qual cosa representa un increment del 13% del terra urbà actual.

Pel que fa al sòl urbà no consolidat i urbanitzable, el pla estableix els criteris per a afrontar els nous creixements del municipi a través del reconeixement de 4 grans àrees, on s'estableixen 40 unitats de planejament residencial (UPR) i 2 unitats de planejament d'activitats (UPA). A les primeres, s'estableixen plans de millora urbana (PMU), unitats d'actuació urbanística (UA) o plans parcials (PP) que suposen un total de 166,88 ha de sòl nou a consolidar disposats en 29 figures urbanístiques (que es troben entre la categoria de sòl urbà no consolidat i sòl urbanitzable). La major part d'aquestes àrees correspon a sectors delimitats per les normes subsidiàries vigents que no s'han desenvolupat.

Pel que fa a les tipologies urbanes i els usos establerts al municipi, el pla aposta per la continuïtat del desenvolupament residencial deixant les àrees d'activitats en un petit percentatge del total de noves àrees de desenvolupament (2 de 42). D'aquesta manera s'aposta, amb els nous creixements, per aconseguir un nou equilibri en matèria de densitat i compacitat urbana que promogui el desenvolupament de tipologies de més densitat davant la tipologia existent de baixa densitat.

El tractament del sòl no urbanitzable és un dels aspectes al qual el Pla atorga més importància. Un dels principals objectius és la

necessitat d'apostar per la formació d'un sistema d'espais lliures tant municipals com territorials. Es busca com a objectiu genèric integrar el potencial ambiental del territori amb el planejament proposat. Per a això es proposa regular el terra no urbanitzable a través de criteris de manteniment del medi natural i la seva biodiversitat, a partir de la definició d'un conjunt de proteccions que se superposen a la qualificació zonal d'aquest tipus de terra.

Els projectes més importants

Dins de les línies d'acció plantejades i tenint en compte la transformació que es preveu amb les noves incorporacions de terra i les noves àrees de residència, el pla estableix quatre grans projectes o accions que seran els eixos fonamentals sobre els quals es basarà el futur desenvolupament del municipi, és a dir, que permetran materialitzar les estratègies plantejades:

- La urbanització del passeig de la riera
- La construcció de nous equipaments esportius i escolars
- La transformació de l'espai del front marítim
- La nova ordenació de la vialitat

L'habitatge protegit

L'adequació del municipi als nous requeriments en matèria d'habitatge fa necessari un replantejament del model d'ocupació existent per part dels redactors del pla. Aquest model estava basat en l'ocupació extensiva del terra a través d'habitatges unifamiliars. Els nous sectors residencials es plantegen amb una ocupació de més densitat i aposten per un ús racional del territori i per l'optimització dels recursos de consum del sòl.

El pla estableix els diferents criteris amb què s'ha d'afrontar el futur creixement del municipi per als pròxims anys. A partir dels resultats de les hipòtesis de creixement es proposa la intervenció de l'ens públic en el desenvolupament residencial futur, basat en 541 habitatges en règim de protecció oficial més 421 de preu concertat (19,13% i 14,90%, respectivament, del total de nous habitatges). Aquests es reparteixen entre les diferents unitats de planejament residencial, en els PMU i

UA proposats, d'un total de 2.826 nous habitatges que estableix el Pla com a nou marc necessari per a satisfer aquest creixement. A més, es proposa que es facin evitant la concentració excessiva i afavorint la cohesió social i evitant, també, la segregació territorial, és a dir, realitzant una distribució homogènia en el conjunt dels nous sectors.

La tramitació del pla

La tramitació del pla va disposar d'una agenda de participació ciutadana que va afavorir un intens debat i una col·laboració per part dels veïns i de les diverses entitats afectades. Després d'aconseguir l'aprovació inicial, finalment el POUM és aprovat provisionalment en el ple de l'Ajuntament el 5 de març de 2007, on no va tenir els vots a favor dels partits de l'oposició al govern format pel Partit Popular (PP) i el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC). Després de la seva tramitació, el document va ser elevat a la Generalitat per a la seva aprovació definitiva. L'esmentat document no disposava en aquell moment d'alguns dels informes que demana un POUM, d'acord amb la legislació vigent.

Finalment, amb les eleccions de maig de 2007 canvia el govern municipal al capdavant de l'Ajuntament, el qual passa a estar compost per Convergència i Unió, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Gent de Llanerres i el qual decideix retirar el POUM de la Direcció General d'Urbanisme (DGU) del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), a fi d'introduir noves modificacions parcials al document. Entre les esmentades modificacions s'hauran d'incloure les noves MESURES URGENTS EN MATÈRIA URBANÍSTICA [50] publicades al DOGC l'octubre de 2007,¹ i les respostes als informes dels diferents organismes, entre els quals l'informe de l'Aigua (ACA) i l'informe sobre habitatge que depèn del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), entre els més rellevants.

MDD- RCV

Més informació

bloggentdellavaneres.blogspot.com
infodelmaresme.bloc.cat
www.socialistes.cat
www.sosllavaneres.com

1 Aquestes mesures tenen per objecte adaptar la legislació urbanística de Catalunya al text legal de l'Estat espanyol de la Llei del sòl 8/2007, en la qual s'introdueixen alguns canvis respecte a les determinacions que han de contenir els POUM

172 POUM DE SANT SALVADOR DE GUARDIOLA



El període d'informació pública del POUM de Sant Salvador de Guardiola s'acaba el 7 de febrer de 2007 amb l'entrada de 4.500 al·legacions. El pla urbanístic proposat, aprovat inicialment el novembre del 2006 amb el suport de CiU i PSC ha creat un moviment contrari representat per El Grup de Treball per a la Millora del POUM, que aplega sis entitats veïnals i quatre partits polítics. Critiquen principalment el creixement residencial i industrial projectat, i la poca participació ciutadana en l'elaboració del pla. Finalment, amb les eleccions del maig entra al govern Gent pel Canvi, amb el suport d'ERC, i es decideix tornar a començar de zero el pla.



Sant Salvador de Guardiola és un municipi de 37,2 km² situat al sud de la comarca del Bages. La població és de 2.970 habitants (2007) i es reparteix en dos nuclis antics (Guardiola i Salelles), dues urbanitzacions importants (el Calvet, Ca l'Esteve), diversos ravals (el Pinyot, Raval del Sellerès, Raval de Colldarboç, Raval del Parrot i el Graell) i alguns masos dispersos. El nucli antic es caracteritza per una trama urbana compacta i irregular corresponent als assentaments històrics. La tipologia edificatòria predominant són els habitatges unifamiliars adossats i els plurifamiliars de baixa intensitat. Al sud i al nord del nucli es desenvolupen les urbanitzacions i ravals amb un model de ciutat dispersa i amb una tipologia d'habitatges unifamiliars aïllats i adossats.

La població dels darrers anys ha experimentat un creixement important, s'ha duplicat en deu anys i quadruplicat en 65. Aquesta dinàmica demogràfica ha estat fruit d'un augment de la natalitat, però també d'una important immigració nacional i estrangera. Així, després de dècades continuades d'estancament, s'ha iniciat un ràpid procés de recuperació demogràfica.

L'inici del POUM

El 2005 s'iniciava la redacció del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Sant Salvador de Guardiola, que havia de substituir les Normes subsidiàries del 1987 (DOGC, 06/11/1987), per a adaptar-se a la Llei 2/2002, d'urbanisme (LUC), modificada per la Llei 10/2004, i posteriorment al Text refós de la LLEI D'URBANISME [2005:95]. L'avanç del POUM es va presentar el mateix any i el 2 de novembre de 2006 es va aprovar inicialment al ple de l'Ajuntament, impulsat per l'equip de govern de Convergència i Unió (CiU) i el suport del regidor del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC). Seguidament es va començar el procés d'informació pública que, a partir de la publicació de l'anunci, permetria presentar al·legacions o suggeriments durant un termini de 45 dies.

cions o suggeriments durant un termini de 45 dies.

El contingut del POUM

L'elaboració del POUM de Sant Salvador de Guardiola va ser encarregada a l'equip CSA Carracedo-Sotoca arquitectes. El pla que es va aprovar inicialment i constava dels documents següents: memòria informativa, descriptiva i justificativa amb el programa de participació ciutadana, normes urbanístiques, catàleg de béns a protegir, agenda i avaluació econòmica i financera, informe ambiental, estudi d'inundabilitat, estudi de mobilitat, memòria social, catàleg de masies i plànols d'informació i d'ordenació urbanística.

El principal objectiu del nou pla era incrementar el sòl industrial i residencial del municipi, cosa que es va traduir en la classificació següent i en aquestes cessions urbanístiques. (Veure taules a la següent pàgina).

En total es preveien 451 habitatges (280.060 m²) amb una tipologia d'ordenació principalment unifamiliar, distribuïts a l'est del nucli de Sant Salvador de Guardiola i al voltant del polígon indus-

trial de Salelles. Això faria que el municipi assolís cap a l'any 2020 uns 5.000 habitants. El sòl industrial delimitat (340.745 m²) es concentrava al nord de la urbanització de Calvet, concretament entre el projectat desdoblament de la carretera C-37 i la riera de Guardiola, mentre que el sector no delimitat (125.777 m²) se situava al nord del nucli de Guardiola.

Quant al sòl no urbanitzable, el pla el gestionava a partir de sis figures amb usos i règim específic: Veïnats, Poblament dispers, Àrees agroforestal de costers, Agrícola d'especial protecció, Boscos i Espais d'interès natural nuclear. Els Veïnats i Poblament dispers corresponien a les àrees que històricament s'havien establert com a petites agrupacions d'estatges familiars o edificacions aïllades al camp, i es regulaven segons les directrius contingudes al catàleg de masies. D'altra banda, la resta de figures es corresponien amb àmbits previstos al PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL PLA DE BAGES [2006:124] i se n'afavoria la funció productiva vinculada al sector primari, excepte els espais d'interès natural nuclear, que tenien com a objectiu garantir la connectivitat ecològica i presentaven uns usos més restrictius.



Sant Salvador es caracteritza pel predomini dels habitatges unifamiliars. Foto: Àlex Tarroja

Qualificació	Classificació de sòl (ha)			
	Sòl urbà	Sòl urbanitzable delimitat	Sòl urbanitzable no delimitat	Sòl no urbanitzable
Residencial	8,21	19,80	-	
Industrial	-	34,07	12,58	
Total	8,21	53,87	12,58	37.125,34

Cessions urbanístiques	Superfície (ha)
Equipaments públics	4,66
Espais lliures públics	12,64
Viari	10,49
Habitatges protecció oficial	3,55
Total	31,33

L'evolució del POUM durant l'any 2007

Ja des d'abans de l'aprovació inicial, diverses entitats veïnals i grups polítics s'havien mostrat en contra del pla urbanístic, ja que consideraven que havia d'incloure uns creixements més moderats i ser més participatiu. Després de l'aprovació inicial es va constituir El Grup de Treball per a la Milla del POUM –integrat per les associa-

cions veïnals del Calvet, de Ca l'Esteve, de Salelles, del Graell i del Pinyot Vell, els veïns afectats del carrer de la Llum, i els partits polítics d'Entesa pel Progrés Municipal (EPM), Partit Popular (PP), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Gent pel Canvi (GpC) –, que va realitzar un acte per a donar a conèixer als veïns el POUM i va començar a preparar al·legacions. Principalment discrepaven respecte del creixement del municipi amb 451 nous habitatges i el nou polígon al sector de Pladesans (264.080 m²) que implicaria la creació d'un continu industrial de 3 km fins a Salelles. També criticaven la manca de previsió d'infraestructures i serveis i de millores per als barris preexistents, la no-inclusió de tots els habitatges en sòl no urbanitzable al catàleg de masies, i que l'elaboració del nou pla urbanístic s'hagués fet sense la participació veïnal.

D'altra banda, l'equip de govern defensava la proposta de POUM, al·legant que el creixement impulsat era realista per una projecció demogràfica de quinze a vint anys endavant, i que era necessari incrementar el sòl industrial perquè la poca disponibilitat actual suposava que algunes indústries existents manifestessin la voluntat de traslladar-se.

El període d'informació pública del POUM va acabar el 7 de febrer de 2007 amb l'entrada de 4.500 al·legacions, 2.398 de les quals van entrar sense registre per manca de temps. Després d'això, la tramitació va quedar pendent de la resposta a les al·legacions i de tornar a portar el POUM al ple amb les modificacions necessàries.

Les eleccions del 27 de maig van determinar un canvi de govern al municipi: la candidatura de GpC, encapçalada per Albert Miralda, va aconseguir una majoria simple i gràcies a un pacte amb ERC va tenir prou força per a governar. Aquest fet va paralitzar la tramitació del pla i va introduir canvis importants en relació amb la gestió de l'anterior govern. Un dels més significatius va ser la recessió del contracte de l'equip que havia redactat la primera proposta de POUM. La intenció del nou alcalde era començar de zero el pla per a preveure un creixement més moderat, tant industrial com residencial, i potenciar la participació ciutadana. També es van replantejar altres projectes vinculats com la ubicació dels habitatges de protecció oficial i la deixalleria, o el pas de la carretera C-37 pel poble.

A final d'any continuaven vigents les Normes subsidiàries del 1987 i s'estava pendent de convocar un nou concurs per a adjudicar la redacció del POUM a un altre equip.

ATD

Més informació

www.ccbages.cat/santsalvadordeguardiola
www.diba.es
www.idescat.net
www.municat.net
www.santsalvadordeguardiola.cat/



El POUM proposa un continu urbà entre Sant Salvador i la urbanització del Calvet. Foto: Àlex Tarroja

173 POUM DE SANTA CRISTINA D'ARO



Durant els mesos de febrer i març, l'Ajuntament de Santa Cristina d'Aro negocia amb els propietaris afectats per la reducció dels creixements urbanístics que proposa el nou POUM. Respecte de la versió del POUM aprovada inicialment el juliol de 2006, s'introdueixen esmenes relacionades amb la distribució de l'habitatge protegit i els assentaments industrials, i a Solius i Ridaura, s'amplien els espais protegits. L'aprovació provisional del POUM es fa a mitjan març i a final de juliol la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona en fa l'aprovació definitiva.

Antecedents | 2006:170



Santa Cristina d'Aro té un terme municipal extens (67,3 km²) situat a la façana litoral del Baix Empordà. El municipi comprèn part del vessant sud del massís de les Gavarres i del vessant nord del massís de Cadiretes, també conegut com l'Ardenya. El nucli històric de Santa Cristina i les principals infraestructures de comunicació, la C-31 i l'antiga carretera de Castell-Platja d'Aro (GI-662) se situen a la zona central del municipi. Tanmateix, el terme municipal inclou també una desena de nuclis urbans repartits pels vessants dels dos contraforts muntanyosos. Pel sud, el terme s'estén cap al litoral fins a les cales de Canyet, la Corcollada i Vallpresona, i limita amb Sant Feliu de Guíxols i Tossa de Mar.

El creixement urbanístic esdevingut d'ençà de començament dels noranta va evidenciar la necessitat de revisar el planejament municipal vigent, les Normes subsidiàries de 1988. Així, a començament de juliol de 2006, l'Ajuntament va aprovar inicialment el nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM), amb els vots favorables del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), i l'abstenció dels regidors de Convergència i Unió (CiU).



La reducció del creixement endarrerix l'aprovació provisional

Un dels principals objectius del POUM era reduir sensiblement les previsions de creixement residencial apuntades per les Normes subsidiàries. Per fer-ho, però, l'Ajuntament va haver de negociar amb alguns propietaris que, amb el nou planejament, veien com les seves parcel·les deixaven de ser urbanitzables. Aquesta situació afectava sobretot els nuclis de Sant Miquel d'Aro i Romanyà de la Selva.

A Sant Miquel, les Normes subsidiàries preveien un creixement residencial en una zona de vessant. Més enllà del problema

que comportava construir en uns terrenys de fort pendent i amb un important impacte paisatgístic, es dona la circumstància que aquest nucli té tots els serveis en la part inferior, on hi ha la majoria de les parcel·les edificades, la qual cosa obligava a pujar-hi el clavegueram, l'electricitat i els vials. Aquesta opció significava una important despesa en treballs d'urbanització, per la qual cosa l'Ajuntament va decidir requalificar com a no urbanitzables unes 140 parcel·les del nucli classificades fins aleshores com a sòl urbanitzable. Tanmateix, i per tal que aquesta requalificació no comportés la impugnació del POUM per part dels propietaris afectats, l'Ajuntament hi va negociar durant els mesos de febrer i març de 2007.

Una situació semblant es va produir a Romanyà de la Selva, on l'Ajuntament va classificar com a no urbanitzables una quarantena de parcel·les classificades com a sòl urbà a les Normes subsidiàries. En aquest cas, però, la modificació es justificava pel fet que, amb l'aprovació del Pla d'espais d'interès natural (1992) i posterior delimitació definitiva de l'Espai d'interès natural de les Gavarres (2001), el nucli de Romanyà havia quedat inclòs dins dels límits d'aquest espai i per això no s'hi podia continuar construint.

En un altre ordre de coses, a principi de febrer, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va trametre a l'Ajuntament de Santa Cristina d'Aro un informe que obligava a variar la distribució dels habitatges de protecció oficial (HPO), ja que alguns dels sectors d'urbanització no incloïen el 20% d'HPO establert per llei. La redistribució va comportar, a més, un increment, de 130 habitatges d'aquesta mena respecte de l'aprovació inicial, la major part dels quals es van situar a l'àmbit de la riera de Molinets.

Aprovació definitiva del POUM

El grup municipal de CiU va entendre que aquestes modificacions constituïen

canvis substancials en el POUM i que això feia necessari tornar a aprovar inicialment el document i sotmetre'l, de nou, a exposició pública. El PSC, però, es va remetre als informes emesos pels serveis tècnics municipals i l'equip redactor del POUM, d'acord amb els quals no s'havia modificat el model de creixement i d'ordenació del POUM aprovat inicialment i les modificacions puntuals no eren essencials, per la qual cosa no era necessària una nova aprovació inicial. Així, el 15 de març el ple municipal va aprovar provisionalment el POUM amb els vots favorables de socialistes, els contraris del convergents i l'abstenció d'ERC.

El 24 de juliol la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) va aprovar definitivament el POUM de Santa Cristina. A la sessió d'aprovació, el director general d'Urbanisme, Joan Llorc, va destacar l'aposta decidida del nou POUM pel creixement compacte i concentrat entorn del nucli de Santa Cristina i va assenyalar que, d'aquesta manera, s'evitarien nous creixements dels assentaments residencials dispersos. En aquest sentit, va remarcar el fet que es reduïa en uns 300 el nombre d'habitatges previstos a les urbanitzacions i s'establiria, finalment, un sostre residencial total màxim de 1.800 habitatges nous, que representava, segons Llorc, un creixement molt raonat per la ubicació i la mida del municipi.

Redistribució dels assentaments industrials i protecció dels espais lliures

Pel que fa a les activitats econòmiques, el POUM delimitava finalment com a sector industrial, l'àrea situada al sud de la carretera de Sant Feliu de Guíxols. Es reservaven per a aquest ús els sectors del Molí d'EN REIXACH-BERNADES [2004:1600] (21,17 ha) i del Molí d'en Tarrés (14,61 ha).

En el primer, l'edificabilitat s'acumulava a la zona del Pla de Bernades, en conti-



Nucli de Santa Cristina i urbanitzacions a la muntanya. Foto: Moisès Jordi

nuïtat amb el polígon industrial existent al sector veí del Molí d'en Tarrés, i en proximitat a la carretera. D'aquesta manera es reduïa l'impacte ambiental i paisatgístic que l'operació comportava, i alhora es concentrava l'edificació en una àrea més idònia per a aquesta, sobretot pel que fa a l'accessibilitat. A la resta del sector, és a dir, l'àrea corresponent a l'antic PLA PARCIAL DE MOLÍ D'EN REIXACH [2004:160] (12,01 ha), es localitzaven la major part de les cessions corresponents a espais lliures i equipaments.

Si bé a final d'any restava encara per elaborar el pla parcial d'aquest sector, en canvi, a mitjan novembre es va aprovar provisionalment el Pla parcial del Molí d'en Tarrés, un sector ja previst a les Normes subsidiàries i mantingut al POUM. De nou, les esmenes introduïdes en relació amb l'aprovació inicial –que es concretaven en la prolongació del vial central de la zona, la construcció d'un nou vial perimetral i un lleuger increment del sostre màxim edificable per tal d'adaptar-se a les especificacions establertes pel POUM– van provocar que el grup

municipal de CiU en demanés una nova aprovació inicial, opció que va ser desestimada per la resta de partits.

Quant als espais lliures, el POUM garantia la connexió entre els espais PEIN del municipi (Gavarres i Massís de Cadiretes) establint un gran àmbit de connectivitat ecològica que incloïa les Costes de Penedès i Puig Portugal, així com la zona de la vall de Solius, que finalment es va classificar com a àmbit de protecció paisatgística. A més, i recollint les al·legacions fetes per la plataforma ciutadana Salvem Solius, el POUM aprovat definitivament va ampliar el connector biològic Gavarres-Ardenya. D'altra banda, es van qualificar els terrenys de la plana del Ridaura en la categoria de protecció agrícola, i s'hi descartava, així, cap mena d'actuació urbanística. A més, el creixement cap a aquesta plana quedava tallat amb la previsió d'un coixí de sòls destinats a equipaments.

MSM-X3EA

Més informació

www.ardenya.org
www.santacristina.net

174 POUM DE SOLSONA



El 28 d'abril el ple de l'Ajuntament de Solsona aprova provisionalment el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM). El pla preveu un sostre edificable d'1,73 milions de metres quadrats que permetrien un increment de població fins als 26.460 habitants, xifra que queda per sobre de les previsions de creixement d'aquí al 2018. La relació entre la carretera de Manresa a Bassella i el nucli urbà de Solsona és el problema viari bàsic que detecta el POUM, ja que col·lapsa el centre de la ciutat amb trànsit de pas. Per a resoldre-ho es proposa una variant, el traçat de la qual està sent un dels punts més difícils de consensuar en el procés d'aprovació del pla.



El municipi de Solsona, amb una extensió de 1.800 ha i 9.000 habitants censats l'any 2007, pertany a les comarques de Lleida però es troba molt lligat pel que fa als serveis a la ciutat de Manresa, amb qui la uneixen unes comunicacions millors. Territorialment equidista dels eixos intermedis de comunicació següents: 45 km de l'eix Transversal Girona-Lleida (Manresa), 60 km de l'eix Transversal Girona-Lleida (Tàrraga), 42 km de l'eix del Llobregat (Berga), i 22 km de l'eix del Segre Lleida-la Seu (Bassella). D'altra banda, val a dir que representa una posició de centralitat en un anell de comunicacions de segon ordre. La millora experimentada els darrers anys en la xarxa de carreteres i camins rurals que l'apropen als municipis i a les parròquies de la comarca li han permès exercir la capitalitat comarcal amb força, i mantenir-se com a ciutat mercat amb les transaccions comercials a un nivell adequat.

Les normes subsidiàries de planejament actualment vigents foren redactades a l'inici de l'ajuntament democràtic com a document pont entre la disbaixa urbanística anterior i un pla general d'ordenació urbanística (PGOU) que havia de redactar-se immediatament. Amb les normes subsidiàries es va aconseguir aturar els

creixements indiscriminats que només perseguïen el benefici del promotor, però la redacció d'un PGOU que ordenés (ni que fos indicativament) les operacions per a recuperar la ciutat del maltractament urbanístic al qual havia estat sotmesa no es va arribar a tirar endavant. Passats 23 anys des de l'inici de la vigència de les normes subsidiàries el Ple de l'Ajuntament de Solsona, en la sessió del dia 29 de gener de 2004, va aprovar la convocatòria d'un concurs públic per a l'adjudicació del contracte de redacció del POUM.

Els objectius del POUM i les seves línies d'actuació

La redacció del POUM es va encarregar a l'estudi Valeri consultors associats, sota la direcció general de Josep Maria Valeri i Ferret amb Joan Antoni Paez i Berga com a redactor en cap.

La primera de les dues grans àrees temàtiques definides pel POUM feia referència a la discontinuïtat de l'estructura viària, i per tant urbana, de la ciutat. En efecte, Solsona va superar el límit de les muralles del seu centre històric edificant sense una planificació de conjunt: primer al llarg de les carreteres, després d'alguns camins, i finalment sobre propietats, oferint una imatge de desordre i improvisació (més

encara si es comparava amb la potència i homogeneïtat del seu centre històric). Així doncs, les petites operacions de sutura i relació entre buits urbans, fragments dispersos i teixits descontextualitzats es repartien el protagonisme amb un altre punt important d'actuació: la revitalització del centre històric per a pal·liar el progressiu abandonament per part de l'activitat i la residència dels seus veïns autòctons.

La segona gran aposta del POUM respon a la posició de Solsona dins de l'eix viari subpirinenc que es desenvolupa entre Bassella i Ripoll i que té com a funció bàsica servir de connexió directa entre les capitals comarcals del Solsonès, el Berguedà i el Ripollès. La resposta del POUM a aquesta situació va ser proposar una variant de la carretera C-55 Manresa-Bassella per a evitar la circulació de pas per l'interior del nucli urbà (actualment a peu de la muralla del centre històric).

El POUM incidia també en les línies d'actuació següents

- Potenciar l'especialització de carrers per a vianants, com a xarxa verda que connecti els espais lliures i els espais periurbans.



Sectors de sòl urbanitzable residencial al nord-est de Solsona. Foto: Àlex Tarroja



El POUM classificava com a sòl urbanitzable al sud fins la carretera i ampliava el polígon. Foto: Àlex Tarroja

- Posar a disposició prou sòl per als creixements previsibles i fer-ho gradualment en funció de la demanda.
- Obtenir, preferentment per via de cessions, el sòl que calgui per a localitzar-hi els equipaments necessaris.
- Preveure els creixements urbans en diverses tipologies per a garantir l'adequada varietat urbana, i amb l'ajut dels habitatges dedicats a protecció pública garantir l'accés a l'habitatge a tots els ciutadans.

Horitzons de creixement

El POUM situava les principals àrees de creixement residencial a la part nord-est i sud de Solsona. Al nord-est preveia un sector que limitava amb l'àmbit de la constructora Cissa, comprès entre la carretera de Manresa i la Cabana d'en Geli, i al voltant de l'avinguda de Sant Bartomeu i el camí del cementiri. L'expansió cap al sud abraçava una zona a la carretera de Manresa, a tocar de la creu de Sant Joan, i els plans parcials que s'havien d'executar al

voltant dels Masos fins a limitar amb el Camp del Molí. El sòl industrial es concentrava en les 46 ha del futur polígon de Santa Llúcia i l'entorn de Tradema.

Segons les estimacions de l'equip redactor del POUM el 2018 Solsona pot tenir, com a màxim, 14.834 habitants. Tanmateix, la població que podria allotjar tot el sòl residencial que proveeix el pla és un 78% superior. Aquest fet es considerava en la memòria descriptiva i justificativa del pla com un valor raonable, atès que bona part d'aquest sòl només seria desenvolupat d'acord amb el creixement real experimentat per la ciutat.

Les previsions d'habitatges de promoció pública que es concreten en 883 i els de règim lliure en 6.067, deixen un parc edificatori total (existent + previst) de 10.177 habitatges.

Tractament del sòl no urbanitzable

El POUM mantenia el predomini del sòl no urbanitzable en més del 80% del terme municipal, ja que Solsona disposa encara

d'un entorn natural agrícola i forestal de força qualitat. Es distingia entre el tractament del sòl no urbanitzable pla i amb possibles aprofitaments agrícoles i el territori més escarpat, més prepirinenc, boscós o de garriga.

- El pla amb aprofitament agrícola: el POUM donava suport i potenciava el manteniment de l'economia agrícola i ramadera dels nuclis disseminats i habitatges. També sensibilitzava cap al manteniment dels paratges nets com a protecció contra el foc (la comarca va patir incendis molt importants el 1998) i com a generador de paisatge i riquesa econòmica.
- La mitja muntanya i el bosc: el pla proposava concretar les actuacions en un pla marc per a l'estudi de mesures estructurals, econòmiques, socials i d'usos del territori de cara a preservar l'espai forestal, ampliant les propostes de forma supramunicipal (pràcticament d'abast comarcal) tot i no ser competència estricta del POUM.

Hectàres	Residencial	Industrial	Total
Sòl urbà	140,31	47,30	187,61
Sòl urbanitzable			136,37
Delimitat	50,14	45,62	
No delimitat	40,61		
No urbanitzable			1.492,48
Total	231,06	92,92	1.816,46

Els grups de l'oposició i la tramitació del POUM

L'aprovació provisional del POUM va ser un dels eixos que va marcar el mandat a Solsona amb el govern a mans de Convergència i Unió (CiU). Mentre que l'alcalde, Jordi Riart, defensava que el document havia estimat total o parcialment el 80% de les 118 al·legacions presentades, els partits



La nova variant va ser un dels principals elements de debat del POUM. Foto: Àlex Tarroja

de l'oposició, El Comú i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) criticaven la manca de participació ciutadana i política

en la seva elaboració. Després de les eleccions municipals de maig hi va haver canvi de govern i va ser escollit alcalde Xavier

Jounou d'ERC. La principal divergència a l'efecte del POUM entre tots dos partits feia referència al traçat de la variant de la C-55.

El traçat de la variant de la C-55

La Comissió territorial d'urbanisme de Lleida va ajornar l'aprovació del pla a l'espera que l'Ajuntament acordés un dels dos traçats de la variant de la C-55 presentats per la Direcció General de Carreteres. De les dues alternatives presentades, una es desenvolupa pel nord-est i l'altra pel sud de Solsona.

El futur acord amb la Comissió per assolir l'aprovació definitiva del POUM es preveu per a començament del 2008.

PPC-CSA

Més informació

www.ajsolsona.net

www.idescat.net



La revisió del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Tarragona arriba després de set anys de treballs a la seva aprovació inicial. Aquest tràmit es realitza en plena campanya de les eleccions municipals i amb tan sols un vot de diferència. El canvi en el consistori tarragoní i els milers d'al·legacions rebudes (especialment de veïns afectats per demolicions) provoca que es decideixi tornar a refer el document i a presentar-lo a aprovació inicial. Malgrat que la previsió era de fer aquest tràmit al novembre, l'any finalitza mentre continuen les negociacions amb els veïns per a reduir l'afectació sobre les seves propietats.

Tarragona té un terme municipal de 62,24 km² situat al marge esquerre de la desembocadura del riu Francolí. Amb 134.163 persones empadronades l'any 2007 i un increment relatiu que supera el 30% en les dues darreres dècades, concentra el 23% població de l'àmbit funcional del Camp de Tarragona.

El planejament en vigor data de l'any 1995, document que va constituir la tercera modificació del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de 1984. A partir de l'any 2000 es va iniciar una nova revisió per a presentar un document adaptat al nou context territorial, social i legislatiu. En finalitzar l'any 2006 encara no s'havia produït la seva aprovació inicial.

Els principals elements del document provisional del nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) eren la compactació de la ciutat cap a ponent i l'expansió cap a llevant amb nous barris com Terres Cavades o la Budallera de prop de 5.000 habitatges cadascun. A l'est també es planejaven noves urbanitzacions com Móra 2, un dels elements més polèmics entre l'equip de govern de Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP) i l'oposició formada per Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV). Globalment el document plantejava la construcció de 29.593 habitatges en nous polígons i 6.328 en zona urbana per tal d'assolir una població de 190.000 habitants.

Una aprovació inicial que no arriba

El 10 de gener el portaveu de l'equip de govern tarragoní, Joan Aregio (CiU), va assegurar que la revisió del POUM s'aprovaria inicialment el mes de febrer "amb o sense els vots del senyor Ballesteros" (portaveu del grup municipal del PSC).

Segons Aregio el PSC "posava pals a les rodes en assumptes importants com el pla ur-

banístic". Per la seva banda Josep Fèlix Ballesteros contestava dient que "els treballs no estaven prou avançats per fer aquest tràmit i que si ho aconseguïen seria un mal document". Una posició semblant manifestava Sergi de los Rios (ERC) que afirmava que "no donarien suport a un POUM sense consens" i afegia que era "molt trist no assolir un resultat positiu després de set anys de treball".

Per la seva banda, el consistori també es queixava que "el Ministeri de Foment (MIFO) bloquejava la reforma de la façana marítima". El diputat del PSC al Congrés, Francesc Vallès, contestava a les crítiques i afirmava: "la subvenció està garantida però no han treballat cap projecte que s'hi adequi".

Al cap d'uns dies, el grup municipal socialista tornava a recordar que "era tècnicament impossible fer l'aprovació inicial al febrer". En aquest sentit recordaven que encara calia aprovar l'avanç del Pla i posar-lo a informació pública durant un mes. Així mateix el regidor Carles Castiello (PSC) considerava que "seria políticament indecent aprovar el POUM a dos o tres mesos de les eleccions", ja que possiblement "l'equip de govern canviaria". També el portaveu d'ICV Lluís Balart s'afegia a les crítiques i qualificava "d'absoluta irresponsabilitat" intentar aprovar un POUM per majoria simple "a dos dies de les eleccions".

A començament de març la situació continuava estancada, tot i que l'alcalde, Joan Miquel Nadal (CiU), va advertir que l'aprovació inicial seria abans de les eleccions municipals del mes de maig "amb consens o sense". El batlle tarragoní va fer aquestes declaracions en presentar cinc documents del pla: la memòria, la normativa, l'estudi de mobilitat, l'ambiental i el de participació ciutadana que, segons Nadal, "no tenia semblança amb altres de Catalunya ja que era molt més ampli". D'aquesta manera només mancava l'estudi econòmic.

Així mateix, Nadal feia referència al polèmic projecte de TERRES CAVADES [138] –paralitzat per les vinculacions entre el regidor d'Urbanisme, Àngel Fernández (CiU), i les empreses promotores–, el qual mantenia l'edificabilitat ja que "la paralització res tenia a veure amb aspectes urbanístics" però que augmentava el nombre d'habitatges, de 4.872 a 5.582, per "adaptar-se a la legislació vigent que obliga a augmentar les llars de protecció oficial". Per l'oposició, era més prioritari potenciar i equilibrar l'oest de la ciutat abans d'expandir-se cap a llevant amb plans com el de Terres Cavades? afec-



Cartell contrari al POUM de Tarragona Foto: Àlex Tarroja

tant espais verds. La idea de Nadal era, tal com va relatar davant dels empresaris convocats per la Cambra de Comerç, "assemblar-se més a Niça que a Marsella", és a dir, mantenir una ciutat poc densa i que no arribés als 200.000 habitants.

Tanmateix, l'estabilitat de l'equip de govern (CiU i PP) es complicava. Després de governar uns mesos amb dos regidors que havien deixat el PP per passar al Grup Mixt (Maria Mercè Martorell i Esteve Ortiz), el 8



de març el regidor de Medi Ambient, Agustí Mallol, abandonava CiU. La reacció de Nadal va ser fer fora del govern els tres regidors i quedar en minoria (11 a 16) respecte de l'oposició. En aquest context el portaveu del PSC, Josep Fèlix Ballesteros, afirmava que "aprovar el POUM en precari era una temeritat" mentre que Esquerra ho qualificava "d'irresponsabilitat" i suggeria a Nadal que en minoria tan sols "gestionés el dia a dia fins a les eleccions".

El 22 de març l'equip de govern torna a fixar una data per a l'aprovació inicial: el 15 d'abril. Des de l'oposició, en canvi, es reclama tota la documentació i un mes per a estudiar-la. Finalment, el Grup Mixt proposava aprovar el catàleg de Patrimoni de manera independent, ja que comptava amb el consens de tots els grups. L'aprovació del POUM no estava ni molt menys garantida, ja que tot i que disposava del el suport dels dos exregidors del PP, l'exregidor de Medi Ambient, Agustí Mallol, havia anunciat que donaria suport al PSC en les properes eleccions i que el seu vot oscil·lava entre l'abstenció o el no.

Aprovació inicial en campanya electoral

Malgrat la voluntat de Nadal de votar el POUM el mes d'abril, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) havia d'aprovar l'informe ambiental, fet que retardava un mes el procés. Per tot plegat, el ple que havia de discutir la qüestió es va celebrar amb la campanya electoral per a les eleccions municipals iniciada. Al llarg de la precampanya va tornar a sorgir amb força la qüestió del FORTÍ DE LA REINA [197], un edifici del segle XVIII que acull un restaurant i que una sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) obligava a demolir per unes obres del 2001 en un espai qualificat de zona verda. L'alcalde Joan Miquel Nadal pretenia salvar-lo per mitjà de l'aprovació del nou POUM i modificant la normativa sobre béns culturals d'interès nacional (BICN) en zona verda. En canvi, des d'ERC Sergi de los Ríos entenia que era una via sense sortida i apostava per modificar de manera puntual el POUM vigent i deixar la revisió per a la legislatura següent. Per altra banda, s'arxivava la causa penal de Terres Cavades i es tornava a desencallar el pla urbanístic, fet que suposava un nou focus de polèmica entre govern i oposició.

Finalment, el ple extraordinari i darrer de l'alcalde Nadal, que es retirava? per aprovar inicialment el POUM es va convocar el 15 de maig. Per al batlle era molt positiu ja que "es fomentava el debat ideològic del qual els comitès anaven mancats", mentre que l'oposició ho rebutjava de manera frontal. Final-



Detall del barri de les Cases Barates Foto: Àlex Tarroja

ment el document es va aprovar amb els 14 vots de CiU, PP i els 3 regidors del Grup Mixt, inclòs Mallol? que ja feia campanya pel PSC?, tot i que va afirmar trobar-hi a faltar l'Agenda 21. En canvi els 13 regidors del PSC, ERC i ICV van votar-hi en contra lamentant que no s'hagués intentat el consens, les premses i l'electoralisme del procés. Des de l'Associació Provincial de Promotors i Constructors (APPC) i el Col·legi d'Arquitectes (COAC) de Tarragona es considerava necessari fomentar un major suport polític i animaven els partits a "assolir el consens" en els dos anys que restaven per a l'aprovació definitiva. Finalment, la Confederació Empresarial de la Província de Tarragona (CEPTA) entenia que la "paràlisi" de la ciutat no era a causa del retard del pla sinó de la "ineficiència" del consistori en atorgar permisos de construcció, tràmit que podia arribar a dos anys segons la patronal.

Finalment el 27 de maig les eleccions municipals deixaven un panorama capgirat amb la victòria del PSC (vora el 40% dels vots i 13 regidors), mentre que CiU baixava fins a 8 edils i s'obria un nou escenari amb el pacte de socialistes i republicans que sumaven 15 regidors per 13 entre els convergents i el PP. Per la seva banda, ICV, Ciutadans així com Tarragona Grup Independent? on hi havia part dels regidors del grup mixt? quedaven fora del consistori. Una de les primeres decisions que hauria de prendre el nou alcalde era sobre la demolició del Fortí de la Reina. El govern en funcions, però, havia comunicat al TSJC que la suspensió de llicències que comportava l'aprovació inicial del POUM suposava la impossibilitat d'executar un enderrocament que tenia com a data màxima el 30 de maig.

Un altre element de tensió se situava en la demolició de 150 habitatges situats a les avingudes d'Andorra, de la República Argentina, al carrer Covadonga i a les Cases Barates per tal de construir-hi blocs nous. Paradoxalment, dues de les finques afectades havien rebut el mes de maig el permís per a realitzar-hi la reforma integral. L'alcalde en funcions assegurava que "no s'expropiaria ningú i que, en tot cas, es real·lotjaria els veïns afectats", mentre que el regidor Carles Castiello (PSC) intentava tranquil·litzar els veïns assegurant que "tot el que hi havia al Pla es podia canviar". En canvi qui posava llenya al foc era el regidor d'Urbanisme en funcions, Jordi Sendra (CiU), ja que reconeixia no saber res dels enderroc: "El responsable únic i directe del planejament era l'alcalde Nadal".

La situació d'alarma pels efectes del nou POUM anaven *in crescendo*, ja que el 8 de juny es feia públic que 250 habitatges del barri de Torreforta més unes quantes desenes a la Part Baixa també estaven afectades. Per a reconduir la situació el regidor electe d'ERC, Sergi de los Ríos, es va reunir amb els veïns de Torreforta i les Cases Barates i els va mostrar el compromís de refer el POUM "des del consens" i completar la documentació que no existia o era incompleta: informe de mobilitat, l'agenda o l'avaluació econòmica i financera.

Per la seva banda, el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) afirmava detectar greus mancances en l'informe de sostenibilitat del POUM? especialment en l'estudi d'inundabilitat i els espais verds? i en demanava l'anul·lació de l'aprovació inicial. Entre altres qüestions assenyalaven que el mapa d'inundabilitat aprovat no coincidia

amb el de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) i que a les proximitats del l'aqüeducte del Pont del Diable ?el pulmó verd de la ciutat segons els ambientalistes? s'hi volia construir 3.500 habitatges.

Un nou escenari

El nou equip de govern de Tarragona format per PSC i ERC va decidir que el POUM aprovat el 15 de maig es tornés a sotmetre el ple. Davant l'allau d'al·legacions _unes 3.700 i més de quaranta entitats havien demanat entrevista al regidor d'Urbanisme, Josep Lluís Navarro (PSC), per exposar la seva oposició al pla_, l'executiu optava per redissenyar-ne la tramitació. Una vegada finalitzés el període d'exposició pública el 25 de juliol els tècnics ho analitzarien i redactarien un nou document que es presentaria a aprovació inicial cap al mes de novembre. Navarro advertia que "apostaven per canviar conceptualment el document ja que ha generat una vertadera alarma social a la ciutat". També la regidora de Medi Ambient, Carme Crespo (PSC), explicava que s'inclourien preceptes inclosos en l'Agenda 21 en redacció.

Al llarg del mes de juliol es van continuar presentant al·legacions, tant per part de veïns afectats com per entitats com la Cambra de Comerç, ICV i l'Assemblea de l'Habitatge Digne de Tarragona. En aquests darrers dos casos es proposava reiniciar totalment la tramitació ja que consideraven que els defectes del POUM eren "intrínsecs". Per la seva banda, el regidor republicà Sergi de los Rios assegurava que de manera urgent estudiarien les al·legacions dels veïns que "estaven en situació d'alarma" com els de Torreforta, República Argentina i Cases Barates, entre altres. Alguns d'aquests veïns es van organitzar a través de la Coordinadora POUM. Per altra banda, una desena d'entitats juvenils, independentistes i veïns "contraris a la línia ideològica de l'altra coordinadora" _segons el seu



Terrenys del Pla parcial 2 amb la presó de Tarragona al fons Foto: Àlex Tarroja

portaveu Hèctor Lamela_ organitzaven la Plataforma Retirem el POUM. La Plataforma que pretenia fer de manera prioritària "feina de carrer" va organitzar una concentració el 22 d'agost amb una trentena d'assistents i una manifestació el 29 de setembre que va reunir un centenar de joves.

Paral·lelament l'Ajuntament de Tarragona va començar a estudiar les 4.387 al·legacions _unes 600 havien arribat per correu certificat_, de les quals 3.200 eren de veïns de Torreforta, els carrers Covadonga i Andorra, les Cases Barates, la Muntanyeta de Sant Pere i Sant Pau, les parcel·les Rion i el camí de l'ermita de la Salut. A final d'agost el tinent d'alcalde de Territori Josep Lluís Navarro (PSC) va iniciar-hi una roda d'entrevistes per tal de "tranquil·litzar-los" i comunicar que les seves esmenes formarien part del "nou pla", que es presentaria el mes de novembre. Per la seva banda, l'alcalde va exigir la dimissió dels líders de CiU i el PP per ser els "responsables directes del patiment de milers de famílies tarragonines".

Una situació que s'allarga

La sobtada mort a final de setembre de Josep Lluís Navarro va endarrerir una situació ja prou complicada. L'equip de govern va garantir que totes les gestions de Navarro _substituit per Xavier Tarrés (PSC)_ continuarien per tal de solucionar les afectacions veïnals del POUM. Tanmateix, ja es veia impossible complir la previsió de presentar un document per portar a l'aprovació inicial el mes de novembre. En aquest sentit, a mitjan desembre continuaven les converses. Xavier Tarrés va reafirmar als veïns de Torreforta que "no hi hauria cap expropiació". En canvi, el compromís amb els 64 afectats de la Muntanyeta de Sant Pere i Sant Pau "no els expropiaria forçosament" però se'ls oferiria l'alternativa voluntària de real·lotjar-los en pisos de nova construcció i de protecció oficial a la mateixa àrea. En aquesta zona verda es preveïen construir fins a tres vials i dos blocs de pisos. Tanmateix, finalment només se'n construiria un per als veïns afectats per la reordenació del barri.

Tarrés va celebrar la bona sintonia amb els veïns atès que "era un dels col·lectius amb què era més difícil l'entesa". L'any finalitzava a l'espera que l'equip de govern presentés la revisió del POUM per a fer-ne l'aprovació inicial i continuar una tramitació que s'havia iniciat el 2000.

AUV-MMM

Més informació

www.tarragona.cat



Terrenys del Pla parcial 2 amb l'Hospital Joan XXIII al fons Foto: Àlex Tarroja

176 POUM DE VILALLER



La revisió del planejament de Vilaller s'inicia el 2006, quan s'aprova l'avanç del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM). El pla, que s'aprova inicialment el febrer de 2007, preveu un fort creixement residencial i d'activitats industrials i turístiques basat en una disponibilitat de sòl que comença a mancar a la resta de la comarca. Paral·lelament, bona part dels regidors es veuen immersos en un presumpte cas de corrupció urbanística. El pla rep l'aprovació provisional el desembre de 2007.



El terme municipal de Vilaller, de 58,68 km², s'estén al sector nord-oest de la comarca de l'Alta Ribagorça. Limita al nord amb els termes de Viella i Salardú (Vall d'Aran), a ponent amb Montanui (Ribagorça aragonesa), al sud i sud-est amb el terme de Pont de Suert i a l'est amb la Vall de Boí.

El terme consta de dos sectors units només per un petit territori de difícil accés al vessant occidental del tossal de l'Orri. El sector meridional, on hi ha Vilaller, s'estén per la vall de la Noguera Ribagorçana a ambdues bandes del riu. El sector septentrional, on s'ubica Senet, és molt més extens, i comprèn tot el vessant esquerre de l'alta vall de Barravés, amb el Noguera Ribagorçana com a límit.

Municipi de base turística i ramadera d'alta muntanya, amb 656 habitants el 2007, està format per quatre nuclis urbans, ubicats entorn de l'eix de l'N-230: Vilaller (amb 543 residents), el poble de Senet (108 habitants), el llogaret de Cierco (5 veïns) i el nucli de l'Artiga, ara despoblat. L'oferta turística consta de 4 hostals (amb 67 habitacions), 4 restaurants, 5 bars, 7 cases de pagès (amb 76 llits), 1 centre equestre i 5 cases de colònies.

S'inicia la renovació del planejament vigent

El planejament vigent al municipi, les normes subsidiàries de planejament aprovades definitivament en data de 25 de setembre de 1985, va experimentar diverses modificacions parcials fins a la seva darre- ra actualització el febrer de 2004.

El PLA TERRITORIAL PARCIAL DE L'ALT PIRINEU I ARAN [2006:127] aprovat el juliol de 2006 va incloure el nucli de Vilaller dins la categoria de creixement mitjà, considerant-lo l'espai idoni per a satisfer la demanda tant d'habitatge com d'activitat econòmica en una comarca amb escassetat de sòl. El pla proposava l'estratègia de completació i millora urbana per al nucli de Senet.

La redacció del nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) va ser encarregada a l'equip format pels arquitectes Bernardo Gordún Quiles i Mònica Nogueras Peroy, mentre que l'informe de sostenibilitat ambiental fou redactat pels enginyers Lluís Florit Molina, Pep Pueyo Farrero i Josep Maria Sánchez López.

En la fase de criteris i objectius desenvolupada el 2006, es va seguir un programa de divulgació als veïns del municipi del procediment de tramitació del POUM, i es va celebrar un acte públic obert, on es van exposar els criteris que calia seguir i es va convidar a la participació, així com a diverses reunions per a debatre propostes d'ordenació per a la banda oest del riu Noguera Ribagorçana.

Segons l'alcalde de Vilaller, Jaume Monsó, dels Independents per Vilaller (IV), el pla es basava en la duplicació de l'àrea urbanitzada, la construcció d'un polígon industrial i l'ampliació de l'àrea esportiva actual. El projecte preveia també la reserva de sòl per a la futura variant de l'N-230 (AUTOVIA A-14 LLEIDA-VELLA I TÚNEL DE VIELLA [13]), la construcció d'un nou pont cap a Aragó i un pla especial de regulació urbanística del nucli històric.

En el ple de 19 d'octubre del 2006, l'Ajuntament de Vilaller va acordar aprovar l'avanç de POUM que incloïa la justificació, objectius i propostes d'ordenació. Durant el termini d'exposició pública que es va obrir a continuació es varen presentar 16 escrits de particulars amb suggeriments.

L'acord d'aprovació inicial del POUM es va dur a terme en el ple extraordinari del 10 de febrer de 2007, amb els vots dels cinc edils independents i el regidor de Convergència i Unió (CiU) i el vot en contra del representant del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC). L'alcalde del municipi, Jaume Monsó, va afirmar que Vilaller necessita un nou projecte de futur per a respondre a les expectatives generades per la pròxima ampliació de l'estació d'esquí de Cerler cap a Castanesa.

Tot seguit es va obrir un termini d'un mes d'informació pública, que va finalitzar amb 80 al·legacions, de les quals 11 van ser presentades per Departaments de la Generalitat (Departaments de Salut (DS), Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), de



El POUM proposa un sector de sòl urbanitzable no delimitat entre el riu i la futura variant de la N-230. Foto: Àlex Tarroja

Cultura i Mitjans de Comunicació (DCMC), Agricultura, Alimentació i Acció Rural (DAR), Medi Ambient i Habitatge (DMAH), i Governació i Administracions Públiques (DGAP)), 1 pel Ministeri de Foment (MIFO) i 68 per particulars.

Característiques del nou POUM

Els objectius del nou POUM eren la preservació del paisatge natural, la connectivitat territorial i la biodiversitat existent al municipi; la regulació i ordenació dels teixits urbans de caràcter residencial ja consolidats històricament i dels no consolidats amb propostes per a una organització, una disposició i un encaix millor a la trama urbana i per a una dotació de serveis i espais lliures; l'aportació de nou sòl de serveis i industrial i la constitució de noves àrees de creixement amb usos residencials en continuïtat amb el nucli urbà, mitjançant la classificació de sòl; la definició d'un nou model de mobilitat mitjançant el traçat de nous carrers que permetin els desplaçaments interns entre la part històrica i els nous creixements residencials i de serveis; i la preservació el patrimoni arquitectònic, cultural i etnogràfic.

La delimitació de la superfície municipal provisional preveia 28 ha de sòl urbà i 34 hectàrees de sòl urbanitzable, a parts iguals entre sòl delimitat i no delimitat, i 5.862 ha de sòl no urbanitzable.

El POUM també definia un model de creixement urbà enfocat a un desenvolupament urbanístic que permetés lligar les necessitats de creixement amb la preservació del medi, a fi de garantir la qualitat de vida dels seus habitants. L'aportació de nou sòl per al creixement residencial amb tipologies de baixa i mitjana densitat es concretava a Vilaller i Se-



El POUM proposa l'extensió del nucli fins la Noguera Ribagorçana. Foto: Àlex Tarroja

net, amb la previsió d'un màxim de 1.936 nous habitatges, que es complementava amb la promoció de 3,14 ha de sòl per a activitats industrials i terciàries, i la previsió de construir diversos hotels.

El conjunt dels sectors residencials s'estructuraven a Vilaller en continuïtat amb el nucli urbà i fins al límit determinat pel riu, zona de fàcil connexió amb l'N-230 i amb la vialitat urbana preexistent. A Senet es mantenia la zona sud de creixement prevista a les anteriors normes subsidiàries, amb els nous sectors pensats per a millorar l'accés a l'entrada i zona est del nucli.

Els espais verds que calia promoure a Vilaller se situaven als marges de la Noguera Ribagorçana i el barranc de Casós amb la voluntat de crear un parc fluvial que enllacés el nucli amb la zona esportiva.

El POUM seguia les prescripcions de la normativa urbanística vigent amb la previsió de 587 habitatges de protecció pública.

Regidors imputats per presumpta corrupció urbanística

El juny de 2007 l'alcalde, Jaume Monsó, i el regidor de cultura, Marc Moreno, van declarar al jutjat de Tremp per presumptes irregularitats urbanístiques i tràfic d'influències. El 9 d'octubre quatre regidors més van prestar declaració com a imputats en el mateix cas, que es remuntava a l'octubre de 2005, quan el consistori va comprar dues finques per a fer-hi habitatges socials i un poliesportiu. El nou POUM en va variar l'ús a residencial i llavors la família anteriorment propietària va presentar una denúncia per estafa. L'Ajuntament de Vilaller va aprovar un decret d'alcaldia on s'acordava l'anul·lació de la compra de les finques.

Un POUM condicionat pel canvis legislatius i de planejament

El POUM va rebre aprovació provisional el desembre de 2007, amb els vots a favor dels membres de l'equip de govern i l'abstenció dels 3 regidors d'Independents per Vilaller - Progrés Municipal (IV-PM).

L'aprovació definitiva del POUM es preveia durant el 2008, un cop enllestida l'ampliació del període d'exposició pública de l'aprovació inicial per tal d'adequar-se a la nova normativa, alhora que restava pendent de les determinacions del Pla director urbanístic de l'Alta Ribagorça, en fase de redacció.

JRMR

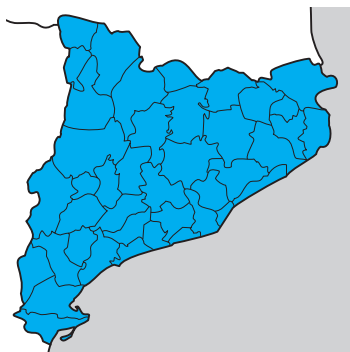
Més informació

vilaller.ddl.net/pla.htm



El POUM preveu la construcció de 2.000 habitatges, amb extensions al nord i l'altra banda del riu. Foto: Àlex Tarroja

177 PROGRAMA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL



El 2007 es desplega la quarta convocatòria de la Llei de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen una atenció especial, i en surten beneficiats 24 barris. A aquestes quatre convocatòries, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha destinat 396 MEUR, i es calcula que la inversió global ha estat aproximadament de 800 MEUR per a 71 plans integrals de millora. Aquests plans integrals s'han anat desenvolupant a bon ritme i han rebut diverses aportacions d'altres departaments i organismes públics.

Antecedents | 2004:103; 2005:175; 2006:174



El Programa de barris i àrees urbanes d'atenció especial es va posar en marxa des del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) per mitjà del desplegament de la Llei de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen una atenció especial, aprovada l'any 2004. La Llei tenia com a principal objectiu actuar en aquells barris i viles on s'havien detectat problemes urbanístics i socials importants. Considerava que existien espais on s'havia d'actuar d'una manera integral, tenint en compte tant la rehabilitació urbanística com el desenvolupament de projectes socials i econòmics que contribuïssin al foment de la cohesió social.

Per tal de finançar projectes d'intervenció global que evitessin la degradació urbanística i els problemes socials, i que alho-

ra afavorissin el benestar de la ciutadania i el desenvolupament econòmic, es disposava del Fons de Foment del Programa de barris. Es preveia invertir fins al 2011 aproximadament 600 MEUR, el 50% aportats per la Generalitat i la resta pels ens locals i altres organismes. El desenvolupament dels projectes es feia en un període de quatre anys durant els quals es rebia l'aportació econòmica de manera gradual.

A final de 2004 es va resoldre la primera convocatòria d'ajuts. De les 66 sol·licituds analitzades per la Comissió de Gestió de Fons de Foment del Programa de barris, es van adjudicar els ajuts a 13 projectes. Això suposava una inversió de 198 MEUR, dels quals el 50% aniria a càrrec de la Generalitat (99 MEUR) i la resta a càrrec dels ajuntaments be-

neficiaris i d'altres administracions públiques.

Un any més tard, el juliol de 2005, es va resoldre la segona convocatòria, a la qual es van presentar 75 ajuntaments. Es van atorgar els ajuts a 17 projectes integrals de 19 barris. Com en el cas de la primera convocatòria, la inversió que aportava la Generalitat era de 99 MEUR i s'estimava que la inversió global seria de 200 MEUR.

A final de maig de 2006 es va fer pública la resolució de la tercera convocatòria del Programa de barris. Els municipis que havien sol·licitat l'ajut van ser 57, dels quals 16 van ser seleccionats (17 projectes). Des de la primera convocatòria 47 projectes havien estat subvencionats, és a dir, aproximadament 55 barris de Catalunya estaven rebent una atenció especial per tal de millorar la qualitat de vida dels seus residents.

A principi d'any s'obria la quarta convocatòria del Programa de barris que es preveia resoldre cap a l'estiu amb un import de 99 MEUR, com en les darreres ocasions. Es calculava que amb aquesta convocatòria més d'un milió de persones serien beneficiàries dels ajuts del Programa de barris des del seu inici.

Barris amb projectes

El mes de març el DPTOP va organitzar la jornada "Barris amb projectes" a Sabadell. En aquesta es va constituir la Xarxa de barris amb projectes, un espai d'intercanvi d'informació i experiències entre els diferents projectes d'intervenció integral receptors dels ajuts de la Llei de barris. Amb l'objectiu de generar coneixement a partir de les diferents experiències d'intervenció es van organitzar una sèrie de tallers on es van posar en comú un seguit d'intervencions que s'havien realitzat en alguns dels plans integrals subvencionats.

El DPTOP pretenia elaborar un catàleg de bones pràctiques on constessin alguns



Instal·lació d'escaleres mecàniques al carrer París a Collblanc, l'Hospitalet de Llobregat Foto: Àlex Tarroja





dels projectes desenvolupats en el marc d'un pla integral. Amb això es pretenia crear un cos de coneixement sobre operacions de regeneració integral que fos útil per a futures intervencions.

Una altra iniciativa per a conèixer altres plans d'intervenció integral va ser l'intercanvi d'experiències que a principi d'any va organitzar l'Institut de Desenvolupament de l'Erm (IDE), organisme encarregat d'executar la rehabilitació integral dins del Programa de barris del barri de l'Erm de Manlleu. Una delegació integrada per personal de l'IDE, altres membres del consistori i del DPTOP van visitar la ciutat francesa de Saint Etienne que també estava aplicant un pla integral.

Ajudes complementàries

L'Institut Català del Sòl (Incasol), en el marc de col·laboració de la Llei de barris, va desenvolupar diferents accions durant aquest any. A l'abril, dins del pla d'intervenció integral dels set barris fronteres de la SERRA D'EN MENA [2006:101] (quatre corresponents al municipi de Badalona i la resta a Santa Coloma de Gramenet) va pre-

sentar el projecte per a construir 124 habitatges protegits, alguns dels quals es destinarien al reallotjament de veïns afectats per altres actuacions del pla.

El mes següent, l'Incasol i l'Ajuntament del Prat de Llobregat van signar un conveni de col·laboració per tal de fomentar la creació d'un espai per a la indústria cultural catalana dins del barri de Sant Cosme en el marc del seu Pla integral (2005-2009). Així doncs, l'Incasol es comprometia a atorgar el dret de superfície per a la construcció d'un edifici de 9.000 m² de sostre de sòl per a ús terciari a la Cooperativa Abacus i el Grup Cultura 03.

A això se sumava la inauguració aquell mateix mes de la nova seu de la Fundació Catalana de l'Esplai al barri de Sant Cosme. En els 10.000 m² de superfície de què constava també incloïa l'alberg de joventut més gran de Catalunya, així com diversos serveis adreçats al món educatiu, associatiu i del benestar social que han de fer d'aquest centre un espai de dinamització, no només del barri sinó de tota la comarca del Baix Llobregat.

La quarta convocatòria

A final de juny es va resoldre la quarta convocatòria d'ajuts del Programa de barris. En aquesta ocasió s'havien presentat 38 ajuntaments amb 39 projectes de remodelació integral. D'aquests, es van atorgar els ajuts a 24 projectes de 23 municipis. De les comarques gironines s'havien beneficiat 4 plans integrals, al Camp de Tarragona 3 i a Lleida 1 (el nucli antic de Ponts). La resta de projectes pertanyien a la província de Barcelona: 4 al Barcelonès i al Maresme; 2 al Vallès Occidental, Alt Penedès i al Baix Llobregat, i 1 al Bages i l'Anoia..

Entre els beneficiats destacaven aquells barris que s'havien presentat en anteriors ocasions. Ripollet, amb el barri de Can Mas, o el Pla integral del CENTRE HISTÒRIC DE MONTBLANC [95] s'havien presentat a totes les convocatòries anteriors i finalment en aquesta van aconseguir els ajuts de la Llei de barris. Malgrat de Mar, amb el barri del Castell, també repetia però aquest cop es presentava amb un projecte de remodelació integral elaborat a partir d'un procés participatiu encetat a principi d'any per captar l'opinió del veïnat. Altres municipis

beneficiats que ja s'havien presentat anteriorment eren Mataró (barri de Rocafonda-el Palau) o Palamós amb el projecte "Palamós millora".

Gairebé la meitat dels projectes subvencionats eren plans de regeneració urbanística i física de nuclis històrics de viles i ciutats que estaven immersos en processos de degradació urbanística, deteriorament, amb pèrdua de comerç de proximitat i d'activitat econòmica i cultural i, en alguns casos, amb problemes d'accessibilitat i tendència a la desertització. Els nuclis històrics de Vilanova del Camí, Súria, el Vendrell, Besalú, Sant Joan de les Abadesses, Móra d'Ebre, Montblanc o TARRAGONA [88] obtingueren els ajuts del Programa de barris per a desenvolupar plans integrals de regeneració dels respectius centres. Es preveien actuacions com ara la rehabilitació d'habitatges, l'esponjament per a facilitar l'accessibilitat, la instal·lació d'ascensors o la ubicació de nous equipaments que contribuïssin a regenerar la vida econòmica i cultural, entre altres.



Carreró de la Part Alta de Tarragona Foto: Àlex Tarroja

Pel que fa a l'àrea metropolitana de Barcelona, Badalona, amb el Pla integral dels barris d'Artigues, Sant Roc i el Remei, rebia el segon ajut per a desenvolupar projectes d'aquesta mena. El primer ajut l'havien obtingut a la primera convocatòria, amb el projecte d'intervenció integral dels set barris fronteres de la Serra d'en Mena.

La ciutat de Barcelona es beneficiava dels ajuts per al BARRI DE LA BORDETA [85] (del

districte de Sants) i el COLL [94]. Aquests se sumaven als cinc barris barcelonins on s'estaven aplicant actuacions integrals. A la primera convocatòria (2004) van rebre ajuts el barri de Roquetes i SANTA CATERINA [2004:192], a la segona (2005) el Poble Sec i a la tercera els beneficiats van ser alguns dels barris del districte de Nou Barris (TORRE BARÓ [91] i Ciutat Meridiana, de la zona nord, i Trinitat Vella). En total, la inversió global del Programa de barris a la ciutat

de Barcelona era d'aproximadament 108,9 MEUR.

Per tant, amb la quarta convocatòria, ja hi havia un total de 71 projectes d'intervenció integral que s'estaven beneficiant d'uns ajuts ascendien a 396 MEUR. Respecte a la inversió global, es calculava que havia estat, com a mínim, de 762 MEUR, sense tenir en compte els ajuts complementaris d'altres departaments, organismes públics o ens privats.



Instal·lació d'ascensors al polígon de l'Espirall de Vilafranca del Penedès Foto: Àlex Tarroja

Més recursos per al Programa de barris

A l'octubre el Govern de la Generalitat i els agents socials van signar el PACTE NACIONAL PER L'HABITATGE [103] 2007-2016 amb l'objectiu de donar una resposta immediata a les necessitats d'habitatge de la ciutadania. Un dels seus principals objectius era reforçar els programes de remodelació de barris i l'establiment de mecanismes de prevenció de la degradació dels barris (objectiu 2.1). Per tal d'assolir els objectius del Pacte, al desembre es va aprovar la LLEI PEL DRET A L'HABITATGE [78] que va recollir els vots favorables de tots els partits polítics que formen el govern de la Generalitat (Partit dels Socialistes de Catalunya –PSC–, Esquerra Republicana de Catalunya –ERC– i Iniciativa per Catalunya-Verds i Esquerra Unida i Alternativa –ICV-EUiA–) i desfavorables del Partit Popular (PP) i Convergència i Unió (CiU) i Ciutadans-Partit de la Ciutadania.

Al desembre, el Departament de Treball va anunciar la posada en marxa del programa “Treball als barris” en 48 projectes integrats que s'estaven desenvolupant en el marc del Programa de barris. Amb un pressupost de més d'11 MEUR, l'objectiu principal era desenvolupar polítiques actives d'ocupació per tal de fomentar el desenvolupament econòmic d'aquestes zones d'especial atenció. Aquesta iniciativa es basava en una experiència pilot que va aconseguir la inserció laboral del 70% dels participants en una sèrie de programes de qualificació professional i plans d'ocupació. L'ERM DE MANLLEU [2006:96] era un dels 48 barris que rebien el 2008 els ajuts del Departament de Treball.

També a final d'any el DPTOP i el Ministeri d'Economia i Hisenda obrien una convocatòria específica per a la Iniciativa Urbana (URBAN) que es coordinaria amb les que es realitzessin en el marc de la Llei de barris. Es considerava que tant el Programa de barris com la Iniciativa Comunitària URBAN coincidien en objectius i mitjans, ja que perseguen la millorade la situació de barris i àrees fràgils amb seriosos problemes estructurals i consideraven que la

millor manera de fer-ho era mitjançant una actuació integral que permetés un desenvolupament urbà i social sostenible.

Els plans integrals es posen en marxa

A mitjan any, diversos comitès d'avaluació i seguiment del Programa de barris (integrats per membres del DPTOP, membres de l'Administració local beneficiària i entitats i agents socials) es van reunir per segon cop. Aquest és el cas del Comitè d'Avaluació del Pla integral del barri de l'Erm (Manlleu) i de la Serra d'en Mena (primera convocatòria) o el de Santa Eugènia (Girona) i de Sabadell (segona convocatòria).

A final d'any es van constituir nous comitès d'avaluació de diferents plans integrals, la majoria de la tercera convocatòria del Programa de barris. A tall d'exemple, es van constituir els comitès del projecte de Pubilla Cases (l'Hospitalet de Llobregat), del NUCLI ANTIC DE VILANOVA I LA GELTRÚ [96] i de Cervera o del projecte integral de la Vila Vella de Martorell. De la segona convocatòria es va organitzar el comitè d'avaluació i seguiment del barri de la Ribera, de Montcada i Reixac.

A més a més, es van signar els convenis de col·laboració per a la rehabilitació de barris de la quarta convocatòria del Programa de barris. Així doncs, els nous projectes integrals del Maresme que rebien l'ajut del Programa de barris –Argentona amb el barri de Sant Miquel del Cros, Arenys de Mar amb Sant Elm i Mataró amb Rocafonda-el Palau– van acabar l'any donant el primer pas per a iniciar els seus plans de millora integral.

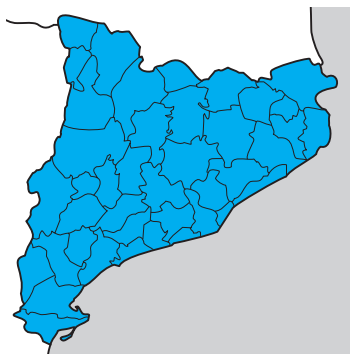
Per al 2008 es preveia una cinquena convocatòria d'ajuts de la Llei de barris que suposarà més de 400 MEUR invertits pel DPTOP per a millorar els barris. Tanmateix finalitzaran els projectes integrals subvencionats per la primera convocatòria i es podrà avaluar la repercussió d'aquest ajuts als barris.

RCN

Més informació

www10.gencat.net/ptop

178 PROJECTE DE LLEI SOBRE ELS CENTRES DE CULTURE RELIGIÓS



El 20 de novembre de 2007, el conseller de la Vicepresidència de la Generalitat, Josep Lluís Carod-Rovira, presenta el Projecte de Llei sobre els centres de culte o de reunió amb fins religiosos, que pretén acabar amb el buit legal existent i establir els criteris tècnics adients per a la concessió de llicència d'obertura d'activitat, que atorga l'administració local. A més a més, la llei obliga els ajuntaments a preveure, en el seu planejament urbanístic, sòl amb la qualificació adequada per a ús d'activitats religioses.



L'any 1980 es promulgava la Llei orgànica 7/1980, de llibertat religiosa i de culte, d'abast estatal, que desenvolupava l'article 16 de la Constitució Espanyola. Aquesta llei, però, no concreta ni especifica quins criteris s'han d'emprar per a concedir l'obertura d'un centre de culte.

D'aleshores ençà, la població catalana ha experimentat un fort increment demogràfic a causa de moviments migratoris constants i de procedència diversa (latinoamericans, africans, asiàtics, de l'Europa de l'Est, etc.). L'establiment definitiu al nostre país d'aquesta nova població ha generat la necessitat d'habilitar espais perquè aquesta hi pugui practicar lliurement el culte que vulgui. Però això ha comportat, els darrers anys, nombrosos problemes a l'hora de concedir i obtenir els permisos adients per a obrir centres de culte (MESQUITA DE LLEIDA [81] i MESQUITA DE BADALONA [2006:89]).

Un cop vista la problemàtica, la Direcció General d'Afers Religiosos de la Generalitat va encarregar a la Facultat de Ciències Jurídiques de la Universitat Rovira i Virgili (URV) un estudi sobre la qüestió. L'informe resultant, Aproximació jurídic-teòrica sobre els locals de culte o oratoris, va veure la llum el 2005 i va ser l'antecedent del projecte de llei. El març del 2007, el conseller de la Vicepresidència de la Generalitat, Josep Lluís Carod-Rovira, va presentar el Mapa de les religions, un document que identifica quines són les confessions que hi ha a Catalunya i que fa un recompte dels centres de culte respectius. Dels 3.449 temples existents a Catalunya el gener del 2007, un 73% són de culte catòlic (2.534). La resta, un 27%, es reparteixen en 13 confessions, i entre les més nombroses hi ha les esglésies evangèliques (435), oratoris islàmics (169), salons del regne dels Testimonis de Jehovà (147), centres budistes (42), hinduistes (30) i esglésies ortodoxes (18). Del total de centres no catòlics (915), 200 s'han obert en els darrers tres anys.

Presentació del Projecte de Llei de centres de culte

El 20 de novembre del 2007, el Govern català va aprovar el Projecte de Llei sobre els centres de culte o de reunió amb fins religiosos amb l'objectiu de garantir la llibertat de culte, donar suport a les administracions locals per a facilitar l'exercici d'aquest dret, vetllar perquè es donin les condicions adequades de seguretat, higiene i dignitat dels locals, evitar problemes a terceres persones i posar fi al buit legal existent que provocava disparitat de criteris. Els ajuntaments, responsables d'adjudicar les llicències corresponents, aplicaven normatives diferents, quan n'aplicaven, amb resultats diversos i sovint conflictius.

Aquest projecte de llei és la primera normativa en aquest àmbit de la Unió Europea (UE), i només se'n coneix de similars als Estats Units d'Amèrica i a Mèxic. Segons Carod-Rovira, la proposta de llei es va elaborar en col·laboració amb 27 centres de les 13 confessions religioses que conviuen a Catalunya.

Com a aspecte important cal destacar que obliga els plans d'ordenació urbanístics municipals a preveure, en el període de tramitació o revisió, sòl amb qualificació de sistema d'equipament comunitari que admeti un ús religiós, sense determinar-ne la proporció. Altrament, els municipis que no estiguin en aquest procés disposaran de deu anys per a adaptar el seu planejament urbanístic a aquests usos. A més a més, les administracions es veuen obligades a donar un tracte igualitari a qualsevol confessió pel que fa a l'adjudicació de llicències, i tan sols es requereix que estiguin inscrites al Registre Estatal d'Entitats Religioses. L'entrada en vigor de la nova llei es preveu per al setembre del 2008.

Llicències municipals d'activitats

El permís per a l'obertura de centres de culte es concedirà a través de la llicència municipal d'activitats que atorga cada ajuntament i que serà de caràcter obligatori. En el termini màxim d'un any, el Govern preveu despla-

gar el reglament que determinarà les condicions tècniques que caldrà complir per a obtenir l'esmentada llicència, i que se centraran en criteris de seguretat i salubritat. Els centres s'hauran de sotmetre, també, a la legislació sobre contaminació acústica, a fi d'evitar de perjudicar terceres persones. Quedaran exclosos d'obtenir el permís els temples inclosos en l'Inventari del Patrimoni Cultural Català, que destaquen pel seu valor artístic o arquitectònic – que representen la meitat de les esglésies catòliques –, i els centres ubicats en hospitals, centres penitenciaris, tanatoris o en espais públics o privats destinats a altres activitats. La resta de centres ja existents disposaran d'un termini de cinc anys per a adaptar-se a la normativa. Mentre no s'aprovi el reglament, l'administració local concedirà llicències provisionals sempre que es donin garanties de seguretat del local.

Com a mesura sancionadora, es preveu el tancament o precintament de les instal·lacions en casos de perill o incompliment de la normativa acústica. Un cop esmenada la situació, es podrà procedir a la sol·licitud de llicència i reobertura del local.

La veu dels afectats

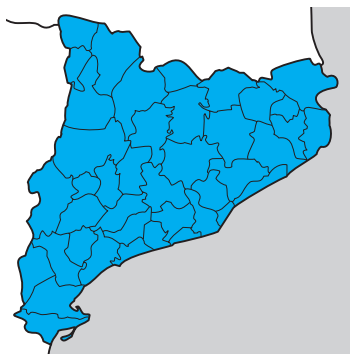
Els col·lectius més crítics amb el Projecte de llei han estat els catòlics i evangèlics, els quals creuen que la llei podria anar en detriment de la llibertat religiosa. Els catòlics consideren que la llei hauria de controlar els oratoris islàmics i protestants i tenen por del poder que es dona als alcaldes per a il·legalitzar un temple. Els evangèlics assenyalen la facilitat amb què els ajuntaments cedeixen davant la pressió veïnal i critiquen l'obligació d'obtenir un permís per poder practicar lliurement el seu culte. En canvi, el col·lectiu musulmà es mostrava satisfet en considerar que la legislació permetrà eliminar la desigualtat de criteris i l'ambigüitat.

NTB

Més informació

www.gencat.net





Durant el 2007 continua la manca de precipitacions que s'arrossegava des de la primavera de 2006. Amb aquesta situació el Govern català aprova a l'abril el Decret de sequera amb tres nivells d'alerta. Abans de l'estiu totes les conques internes estan en la fase 1, la qual cosa suposa la disminució d'usos com el reg agrícola o els desembassaments hidroelèctrics; altrament, la Muga és l'única conca on es decreta la fase 2. A final d'any es prorroga el Decret i s'anuncia l'acceleració de projectes per a millorar l'abastament i la qualitat dels recursos hídrics. Altrament, se situa per a mes de març la data per a possibles restriccions domèstiques.

Antecedents | 2005:179

El 8 de maig de 2006, després de sis mesos d'augment continuats en les reserves dels embassaments de les conques internes de Catalunya (CIC), es va produir un punt d'inflexió. En aquell moment els pantans estaven en un 84,44% de la seva capacitat però una primavera extremament seca –va ploure un 30% de la mitjana– i un hivern amb molt poca neu feien presagiar l'inici d'un nou cicle de sequera (el cinquè de la darrera dècada). L'anterior havia afectat Catalunya entre els estius de 2004 i 2005 i havia obligat a redactar un altre decret de sequera.

El mes de juny la situació va empitjorar i va afectar sectors com els productors de blat –Unió de Pagesos (UP) va denunciar la pèrdua del 50% de la collita per valor de 63 MEUR–; les pastures al Pirineu; l'hidroelèctric –es van tancar set centrals del Segre, la Noguera Pallaresa i la Ribagorçana–, i domèstics: seixanta municipis de les comarques centrals, de Ponent i de l'Alt Pirineu van tenir problemes de subministrament.

La situació de sequera es va mantenir i es va agreujar gradualment al llarg de la tardor de 2006. En aquest sentit, durant tot el 2006 va ploure un 70% de la mitjana, la qual cosa va fer que es repetís un tercer any consecutiu amb dèficit pluviomètric segons el Servei Meteorològic de Catalunya (SMC).

S'aprova el Decret de sequera

La manca de pluges importants va provocar que l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) a començament de març de 2007 redactés el Decret de sequera. Talment com l'any 2005 es van incloure tres escenaris (excepcionalitat de nivell 1 o alerta, excepcionalitat de nivell 2 i emergència) i s'hi afegia el de prealerta, consistent en un reforç de la informació i la sensibilització. L'ACA preveia que l'escenari d'excepcionalitat es podia activar a la conca de la Muga l'abril de 2007 –si la reserva de Bodadella baixava per sota del 41%–, mentre

que per al sistema Ter-Llobregat les previsions eren per a mitjan abril (per sota de 270 hm³ embassats). El dia 2 d'abril el Govern de la Generalitat va aprovar finalment el Decret 84/2007 malgrat l'episodi de pluges que va afectar arreu de Catalunya durant cinc dies. Es tractava de les precipitacions més importants des de setembre de 2006 però només van aportar el 10% de les reserves necessàries per a superar la situació de sequera.

El dia 6 d'abril la conca del Llobregat entrava en la fase d'excepcionalitat 1. Es tractava de 282 municipis –entre els quals tota l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)– que havien de garantir una dotació domèstica màxima de 270 litres per habitant i dia, disminuir el reg de parcs i jardins, reduir un 15% la dotació als conreus, restringir l'ús d'aigua potable per a la neteja de carrers, optimitzar l'ús d'aigua per a activitats lúdiques com els parcs aquàtics i anular els desembassaments per a usos exclusivament hidroelèctrics.

El mes de juny el conseller de Medi Ambient Francesc Baltasar (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV) va afirmar que “no s'arribarien a situacions d'excepcionalitat superiors a les actuals” i que, com a mínim, es retardarien fins a la tardor. En aquest sentit, i malgrat que pocs dies després les conques del Fluvià i la de les rieres de Garraf-Ribes també es van declarar en fase d'alerta, es va deixar clar que es garantia que cap conca no entraria en fase d'emergència al llarg de l'any 2007.

La resta de conques (la Garona, el Daró, la Tordera, el Ridaura, el Besòs, el Foix, la riera de la Bisbal, el sistema Gaià-Franco-lí, el sistema Siurana-Riudecanyes i el Ter) es van declarar en fase d'excepcionalitat 1 el 15 de juliol. Tanmateix, el conjunt del sistema Ter-Llobregat –xarxa regional d'ABASTAMENT A L'ÀMB [1]–tenia 30 hm³ per sobre del llindar d'alerta. L'única conca que encara no ho estava –la Muga– va entrar-hi l'1 d'agost.

Per altra banda, la situació de sequera no només preocupava Catalunya. En aquest sentit, el responsable de les polítiques d'aigua de la direcció general de Medi Ambient de la Comissió Europea, Peter Gammeltoft, reclamava l'aplicació del principi segons el qual “qui contamina paga” en matèria d'estalvi dels recursos hídrics. La Comissió considerava que calia premiar econòmicament els més estalviadors a partir del fet d'apujar el preu de l'aigua fins al seu valor real. Es tractava, per tant, d'aplicar la “recuperació integral de costos”, un element que, malgrat figurar en els primers documents de la Directiva marc de l'aigua (DMA) 2000/60/CE, a la redacció final havia perdut part de l'obligatorietat.

Altrament, la ministra de Medi Ambient Cristina Narbona (Partido Socialista Obrero Español, PSOE) va proposar al marc del Consell de Ministres europeu la conversió del Centre Temàtic Europeu dels Usos del Sòl (ETC-LUSI) –amb seu central a la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB)– en l'Observatori de la Sequera i la Desertificació per tal de coordinar les polítiques d'àmbit comunitari sobre aquest tema.

S'acceleren obres per a l'abastament

El Govern de la Generalitat va aprovar a la primavera de setembre un paquet de 21 actuacions a realitzar en una quarantena de municipis per valor de 46 MEUR. Es tractava de projectes ja inclosos als diversos documents de planificació de l'ACA com el Pla sectorial d'abastament d'aigua a Catalunya (PSAAC) o el Programa de sanejament d'aigües residuals urbanes (PSARU) però que s'executarien per via d'emergència en virtut d'una de les accions previstes al Decret 84/2007. Les actuacions consistien a millorar el subministrament d'aigua potable; a dotar diverses localitats de noves capacitacions; a reforçar les canalitzacions existents; a millorar la qualitat dels recursos, les estacions depuradores i les estacions de



tractament d'aigua potable; a millorar el control dels recursos hídrics i també l'ampliació del sistema d'informació de la xarxa. Territorialment la majoria d'accions corresponien a la xarxa Ter-Llobregat però també es van incloure obres a comarques que no formen part de grans xarxes i que de manera sistemàtica pateixen problemes d'abastament com la Segarra, el Solsonès, Osona, el Berguedà, el Baix Empordà i el Ripollès.

La situació empitjora lentament

L'11 de novembre la conca de la Muga va entrar en la fase d'excepcionalitat 2. Era la primera demarcació hidrogràfica que assoliria aquest nivell tot i que en general les reserves embassades havien continuat disminuint. Aquest nou llindar del Decret suposava limitar les dotacions de reg –només l'imprescindible per a garantir la supervivència de l'arbrat–, la prohibició d'usos lúdics com piscines públiques, privades i parcs aquàtics i la reducció d'altres usos que no fossin per a abastament humà, com els ambientals. Segons el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) si la tardor continuava essent "atípicament seca" la situació d'excepcionalitat al conjunt de les conques s'allargaria més enllà del 2007.

Per la seva banda, el president de la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE) José Luís Alonso afirmava que "encara era massa aviat per parlar de sequera hidràulica" i que calia esperar a la primavera per si arribaven les precipitacions. Tanmateix, reconeixia que en moltes zones de la conca les precipitacions assolien tan sols el 50% de la mitjana.

La manca de precipitacions preocupava molt el sector agrari, i en aquest sentit Unió de Pagesos alertava que es malmetien els cereals que havien començat a créixer i s'impossibilitava el naixement als més tardans. Altrament, el coordinador nacional d'UP Joan Caball es mostrava molt crític amb la gestió del transvasament del Ter cap a Barcelona, ja que s'incomplia tant la Llei de 1959 com la de cabals ecològics.



Rètol de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú Foto: Àlex Tarroja

El 27 de novembre el Govern català va aprovar el Decret 257/2997 que prorrogava fins a desembre de 2008 el text aprovat a l'abril a causa "de l'extraordinària escassetat de precipitacions al llarg del 2007". Dies més tard el conseller Baltasar marcava com a possible data d'inici de restriccions domèstiques el mes de març si no plovia a les capçaleres dels rius.

El president de la Generalitat José Montilla el 14 de desembre es va traslladar al pantà d'Oliana per tal de constatar la "situació excepcional" que vivia Catalunya. Montilla va recordar el gran esforç que havia fet la Generalitat per a evitar restriccions amb la re-

cuperació d'aqüífers, la reutilització d'aigua regenerada i l'acceleració en la construcció d'obres com la DESSALADORA DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA EL PRAT DE LLOBREGAT [2006:51], la duplicació de la de Blanes i la definició de l'emplaçament d'una tercera planta entre Barcelona i Tarragona –que finalment es va decidir construir a CUNIT [52]–. Altrament, va negar que el Govern es plantegés un transvasament del Segre cap a l'AMB, però en canvi sí que va recordar projectes de millora de l'abastament a comarques com la Segarra –des de l'embassament de Rialb–, al Maresme Nord –connexió a la xarxa d'Aiguës Ter Llobregat (ATLL)– i al Bages-Cardener des de la Llosa del Cavall.

L'any es tancava amb bona part dels embassaments de les CIC per sota del 30%. Els embassaments encarregats de l'abastament a l'AMB, la Baells, Sau i Susqueda tenien unes reserves del 28,5%, del 20,1% i del 30,7%, respectivament. En altres conques la situació era similar: Boadella (32,5%), Sant Ponç (49,8%), Llosa del Cavall (22%), Riudecanyes (19,5%) i Siurana (16,3%).

AUV-MMM

Més informació

mediambient.gencat.net/aca/ca/planificacio/sequera/gestio_sequera_2007
www.chebro.es
www.uniopagesos.cat

L'AIGUA PROMESA

José Luis Gallego

Periodista ambiental

L'estalvi i l'eficiència en l'ús són les principals reserves d'aigua a què podem recórrer per afrontar l'escassetat del recurs a Catalunya. Cap transvasament no aportaria més cabal a les diferents xarxes d'abastament que el que s'aconsegueix a través del consum responsable de la que ja hi corre i de l'adequat manteniment de la mateixa.

Les dades sobre la falta d'eficiència en el reg agrícola, les pèrdues d'aigua a la xarxa de distribució urbana i el nivell de malbaratament en els diferents àmbits de consum (industrial, urbà i domèstic) són punts incontestables sobre aquest aspecte. I és que si aconseguíssim evitar les pèrdues d'aigua derivades d'aquestes males pràctiques, obtindríem pràcticament el mateix volum de litres que aportaria el tan esmentat i sempre polèmic transvasament del riu Roine. Però encara hi ha més teca.

La dessalinització no és la solució ideal a causa de l'alt consum energètic que demana. Però cal assenyalar que al llarg dels últims anys els principals avenços tecnològics aplicats a les noves plantes dessalinizadores s'han dirigit precisament a reduir la demanda energètica dels diferents processos. I se n'estan aconseguint retalls importants, fins al punt que, si bé és cert que la despesa energètica encara és massa alta, es presenten com una opció cada vegada més sostenible.

Així, la planta en construcció situada al Prat de Llobregat aconseguirà de reduir el consum d'energia en tres quilowatts hora per metre cúbic respecte a les que funcionen actualment. Però és que, a més, rendirà tres vegades més: tota soleta subministrerà 60 hectòmetres d'aigua. Per si això fos poc, l'entrada en funcionament de la planta, prevista per a l'any que ve, alleugerirà notablement la pressió sobre el Ter i el Llobregat, fet que afavorirà el manteniment dels cabals ecològics d'ambdós rius. Aquí sí que val allò d'aigua per a tots:

nosaltres i els habitants del riu, és a dir, la naturalesa.

De fet, si sumem el conjunt de plantes de dessalinització que funcionaran a Catalunya cap al 2015 (Tordera I i II, el Prat i Cunit), sumarien un guany de 160 hectòmetres cúbics per a les nostres reserves. I aquesta, aquesta justament, és la quantitat d'hectòmetres que aportaria el tan esmentat transvasament del Roine. Un transvasament que en tot cas, si les obres s'adjudiquessin aquest mateix any (una cosa absolutament impensable perquè el Govern català i els partits que el sustenten han manifestat el seu total rebuig a la proposta), no portaria aigua a Catalunya fins a l'any 2015, just quan tindríem totes les dessalinizadores injectant aigua de primera qualitat a la xarxa.

Però és que, a més, el cost ecològic i econòmic del transvasament del Roine és altíssim. El metre cúbic d'aigua que aconseguiríem fomentant l'estalvi i l'eficiència en l'ús i el transport, i amb l'ajut de la dessalinització, sortiria per poc més de mig euro, mentre que el preu final del metre cúbic d'aigua del Roine, captada més enllà de Montpeller, després de transitar per les entranyes de sis centrals nuclears i un centre de processament de plutoni, i transportat per una gegantina canonada que clivellaria tot el territori des d'allà fins a Cardedeu, rondaria l'euro sencer. Gairebé el doble.

Tanmateix, malgrat que la comparació de les dades sembla conduir a una resposta categòrica en contra del transvasament i a favor de la nova cultura de l'aigua, basada en la gestió eficient de la demanda i l'educació en l'estalvi, cal reconèixer que el projecte de portar aigua des del Roine fins a Catalunya té destacats defensors entre el món científic i universitari, per la qual cosa potser es mereixeria un debat serè. Un debat contrastat i reflexiu que en tot cas s'hauria de mantenir

completament al marge de la disputa entre partits polítics, i molt més en dies com aquests, quan el tema de l'aigua es fa servir massa sovint com a punxó electoral en lloc de ser respectat com el que és, una reserva integral per al consens.

En aquest sentit sorprèn la falta de rigor

i l'atreviment amb què alguns polítics afronten aquests dies el debat sobre el problema de l'aigua prometent solucions immediates a cop de transvasament.

I és que prometre aigua és fàcil.

El que és difícil és gestionar-ne de manera responsable l'escassetat.



Durant el 2007, després de les dificultats per ubicar una subestació elèctrica al barri del Gorg, es finalitzen les obres i es posa en funcionament la línia T5. En paral·lel continua la proposta d'un nou ramal, anomenat T6, que unirà les actuals línies T5 i T4 en forma de bucle, previst finalment per al 2008.

Antecedents | 2003:118; 2004:184; 2005:181; 2006:177

El Trambesòs, nom amb el qual també és conegut el Tramvia del Besòs, connecta Barcelona amb Sant Adrià de Besòs i Badalona, a través de l'avinguda Diagonal i la Gran Via de les Corts Catalanes. El Trambesòs consta de dues línies: la T4, que uneix Ciutadella-Vila Olímpica amb l'estació de Renfe de Sant Adrià de Besòs i la T5, entre l'Estació del Nord de Barcelona i la del Gorg a Badalona.

El 2004, amb la inauguració del Fòrum de les Cultures, es va posar en funcionament la línia T4. L'any següent es començaren els treballs de construcció de la T5, tot i que l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) va paral·litzar temporalment les obres a causa d'una avaria en una subestació elèctrica, que havia de subministrar energia a la mateixa línia. Mentrestant el govern es plantejava la connexió entre el Trambaix (que uneix Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat i 5 ciutats del baix Llobregat) i el Trambesòs per la Diagonal i alhora la unió de les dues línies a través d'un ramal al barri de la Mina.

El 2006 va entrar en servei el nou tram de la línia T5 i es va proposar un nou ramal de la línia, que faria una espècie de bucle per a enllaçar els finals de les línies T4 i T5,

que s'anomenaria T6. En paral·lel diversos partits polítics i associacions en demanaven la **CONNEXIÓ PER LA DIAGONAL** [2005:180], mentre que veïns del barri del Gorg demanaven l'aturada de les obres d'una subestació elèctrica que alimentava el tramvia al seu pas per Badalona.

L'estudi d'ampliació de la xarxa de tramvies al Baix Llobregat i al Barcelonès també es preveia en el **PLA D'INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT A CATALUNYA (PITC)** [2006:116] presentat a final de 2006.

Nou canvi d'ubicació de la subestació elèctrica

El 2007 continuava la polèmica de la subestació elèctrica, que havia de donar cobertura al tramvia de Badalona. De fet, ja s'havia reubicat tres cops, sempre a l'avinguda del Marquès a Badalona.

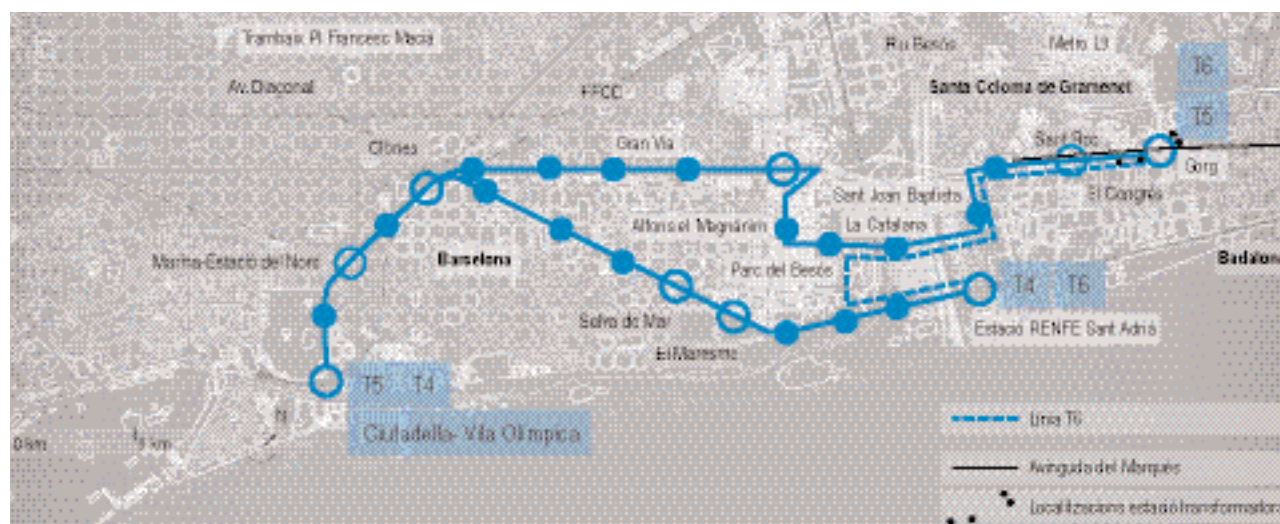
El 2005, l'estació transformadora estava ubicada al davant del CEIP Baldomer Solà, però les pressions de la comunitat educativa van aconseguir que l'Ajuntament de Badalona aturés les obres, tapés el forat i en decidís el trasllat a uns 200 m en direcció a Mataró. Llavors les pressions dels veïns de Joaquim Ruyra van aconseguir que l'Ajuntament aturés les obres i

decidís la ubicació davant la plaça Tarra-dellas, a 300 m de distància, on es van trobar amb més pressions veïnals i a més amb problemes amb fangs al sòl.

Al gener l'empresa constructora Tramvia Metropolità SA (TramMet) feia anàlisis geològiques per a determinar si es podia instal·lar en un altre punt del mateix solar amb més bones condicions del terreny, o si s'havia de buscar una altra solució. Per la seva banda, les pressions veïnals i les demandes per part del grup municipal d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) i Convergència i Unió (CiU) sol·licitaven diàleg a l'Ajuntament per a pactar la nova ubicació.

A final de mes, l'Ajuntament de Badalona es va pronunciar a favor de canviar l'emplaçament de la subestació elèctrica al mateix solar, però més cap al mig, a uns 75 m enrere, i més a prop dels carrers Alfons XII i Antoni Bori. La diferència amb les propostes anteriors és que en aquest cas l'ATM no pagaria les obres, sinó que ho hauria de fer el mateix Ajuntament.

Des del consistori, l'alcaldessa Maite Arqué (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) va justificar el nou canvi per a evitar la crispació social que havia portat la su-



bestació elèctrica i va destacar la importància de resoldre-ho amb el màxim d'acord entre els diferents agents implicats.

El tramvia comença a funcionar en període de proves

A mitjan mes de març el tramvia va començar a funcionar en període de proves entre les estacions de Besòs a Barcelona i Encants de Sant Adrià, a través de les estacions de Parc Besòs, la Catalana i Sant Joan Baptista, abans de posar-se comercialment en servei.

Així, a final del mes d'abril es va iniciar la marxa en buit, on els tramvies circulen per les parades amb la mateixa freqüència de pas que hi haurà quan entri en servei el mes de maig, sense admetre passatge.

Entra en funcionament un nou tram

En paral·lel, a principi del mes de maig entrava en servei el nou tram de 2,2 km de longitud de la línia T5: Alfons el Magnànim, Parc del Besòs, la Catalana i Sant Joan Baptista. Aquest nou recorregut permetria l'arribada del Trambesòs fins a la confluència de l'avinguda Catalunya i l'avinguda de les Corts Catalanes, de tal manera que creuaria tot Sant Adrià de Besòs. El nou recorregut suposava una inversió de 25 MEUR per part de la Generalitat a través de l'ATM.

L'arribada d'aquest transport públic permetria als veïns de Sant Adrià la connexió en tramvia amb els barris més pròxims de Barcelona, ja que la T4, que també arriba al municipi, només ho fa en un extrem del terme municipal.

Mentrestant, es preveia l'arribada del Trambesòs a Badalona, de cara al mes de setembre, ja que les obres pel canvi d'emplaçament de l'estació transformadora al barri del Gorg havien provocat nous retards.

Per la seva banda, el secretari per a la mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Manel Nadal (PSC), va recordar que el tramvia és una eina essencial per a apropar l'àrea metropolitana. En el mateix sentit es va expressar l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu (PSC), que va indicar que amb el nou servei feia que Barcelona i Sant Adrià es donessin la mà. Igualment, el president de TramMet, Albert Vilalta, va dir que la línia T5 eliminaria la barrera del riu Besòs.

Servei en proves i inauguració de la línia

Al setembre va entrar en funcionament el servei en proves del tramvia a Badalona mitjançant el sistema de la marxa en buit, sense provocar incidències.



Estació de Parc del Besòs del Trambesòs, al barri de la Mina Foto: Àlex Tarroja

També al setembre es van inaugurar 3 parades més del Trambesòs de la línia T5, a través de 2 km de recorregut. La connexió es feia a través de l'estació d'Encants de Sant Adrià, Sant Roc i Gorg a Badalona, que comunica aquestes dues poblacions amb Barcelona. En el tram final, les dues estacions connectarien amb les terminals homònimes de L2 del metro.

La inauguració va estar presidida pel president de la Generalitat, José Montilla (PSC), que va destacar la millora de la mobilitat que suposava aquest mitjà de transport. En la mateixa línia Joaquim Nadal (PSC), conseller de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP), va destacar que la nova línia suposaria un pas endavant per a Badalona i Sant Adrià.

Al mateix temps, l'alcalde de Badalona, Maite Arqué, va felicitar-se pel nou servei, i va recordar que l'obra no havia estat fàcil per les pressions veïnals. Alhora Arqué va demanar una futura ampliació per la línia costanera, en detriment del tren. A l'acte també hi va assistir l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, que va destacar igualment la connexió entre Sant Adrià i Badalona amb Barcelona.

Amb aquestes noves parades, la T5 arribava als 7 km de longitud i 13 parades, amb una freqüència de pas de 8 minuts en hora punta. El perllongament fins a l'estació de Gorg va suposar una inversió total de 33 MEUR en obra civil i 7 MEUR en sistemes, que havia aportat la Generalitat. Paral·lelament, en el decurs de les obres es va aprofitar per a millorar les zones urbanes per on té pas el nou Trambesòs.

La línia T6

Durant el 2006 hi havia la voluntat que la nova línia T6 entrés en funcionament a partir del segon semestre de 2007, però els retards de

construcció en la línia T5 i les millores urbanes relacionades amb el nou tram van fer esperar la construcció d'aquest nou ramal.

La intervenció permetria la reforma dels barris situats a la zona limítrofa entre els municipis de Badalona i Sant Adrià de Besòs, on se soterrarien les vies del tren al seu pas pel barri, l'obertura d'un nou vial d'ample entre la futura estació de la Sagrera i el Fòrum i la reforma del barri de la Catalana. Aquest es veia en bons ulls pels municipis per on havia de passar, ja que acostaria el servei de Renfe als ciutadans de la zona sud de Badalona i als del centre de Sant Adrià.

L'obra aprofitaria la infraestructura original de la T4 i la T5 per a crear una nova línia, la T6, que sortiria des de la parada el Gorg a Badalona i faria el mateix recorregut fins a la rambla de la Mina (MILLORA URBANA DE LA MINA [87]) i des d'aquest punt descendiria per a enllaçar amb l'estació de Sant Adrià, de la línia T4. D'aquesta manera la inversió seria mínima, ja que aprofitaria l'estructura de les dues línies ja construïdes.

Amb la voluntat de posar en marxa la nova línia T6, es preveia que aquesta entrés en funcionament finalment de cara al 2008. Segons l'ATM, la nova línia tindria el mateix recorregut que la T5 des de Badalona fins a l'estació de Sant Adrià, essent un ramal simple que uniria les dues línies, la T5 i la T4.

AJF

Més informació

www.gencat.cat/ptop
www.laptp.org
www.tramvia.org



El projecte d'implantar una xarxa de tramvia al Camp de Tarragona continua present, especialment per la insistència dels ajuntaments i altres organismes polítics i econòmics de la zona. Aquests presenten múltiples suggeriments a l'Avantprojecte del Pla territorial parcial del Camp de Tarragona presentat al setembre que no incorpora el projecte del tramvia al Camp de Tarragona. Paral·lelament el Govern de la Generalitat accepta finalment incorporar en els seus pressupostos l'elaboració d'un estudi de viabilitat del Tramcamp.

Antecedents | 2006:178

La idea de connectar els principals nuclis de població del Camp de Tarragona mitjançant un tramvia va aparèixer l'any 2001, quan la Direcció General de Ports i Transports va encarregar al Gabinet Gaudí SL un estudi de viabilitat del projecte. En aquest informe s'assenyalava que cada dia es generaven aproximadament 235.000 desplaçaments entre Tarragona i Reus, 134.700 entre Reus i Cambrils i 161.000 entre Cambrils i Tarragona i conclouia que el projecte del denominat també Tramcamp era econòmicament i tècnicament viable.

El desembre de 2002 es va aprovar el Pla de transports de viatgers de Catalunya (PTVC) on es feia esment de la construcció d'un tramvia al Camp de Tarragona; malgrat això, s'indicava que era un projecte a llarg termini.

Un pas més per a consolidar el projecte va ser la creació l'any 2003 del **CONSORCI DEL TRANSPORT PÚBLIC DEL CAMP DE TARRAGONA (CTPCT)** [2006:47]. Un dels objectius fundacionals era la participació en el disseny i implantació d'un model de desenvolupament del transport públic en el Camp de Tarragona. En aquest sentit, apostaven decididament per la construcció d'un sistema tramviari. Aquest organisme estava format per la Generalitat i diferents administracions locals com ara els ajuntaments de Tarragona, Reus, Valls, Cambrils, Salou i Vila-seca, a més a més dels consells comarcals del Tarragonès, el Baix Camp i l'Alt Camp i un representant de l'Administració General de l'Estat.

La inclusió final del Tramcamp al PITC

A principi de l'any 2006 es va fer públic el **PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC) (2006-2026)** [2006:116]. Aquest no incloïa el projecte del Tramcamp, ja que el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) era més partidari de millorar el servei d'autobusos que no pas de construir una infraestructura d'aquest tipus. Conside-

rava que no hi havia demanda suficient i instava tots els organismes a presentar al·legacions al pla si ho consideraven convenient.

Diversos ajuntaments tarragonins i múltiples entitats com ara l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) van presentar al·legacions tot demanant la inclusió del Tramcamp en el pla d'infraestructures.

Paral·lelament, al maig el govern català va donar a conèixer el seu projecte d'implantar un tren urbà per a millorar la connexió entre les ciutats tarragonines. La llarga distància entre les localitats tarragonines havia decidit inclinar-se per un transport que pogués funcionar dins de les ciutats com un tramvia (entre 30 i 50 km/h) i a fora com un tren (aproximadament 80 km/h).

Trets generals del futur Tramcamp

Finalment, el PITC va incloure el projecte de la construcció d'un tren tram amb una estimació pressupostaria de 200 MEUR. El pla es va aprovar el juliol del 2006 per part del govern de la Generalitat, format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), Iniciativa per Catalunya-Verds i Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA).

Tot i no detallar el recorregut, es dibuixaven tres línies. La primera amb un traçat de 23 km i amb 22 o 23 parades entre Tarragona, Salou i Cambrils; la segona entre Reus, Vila-seca i Cambrils, amb 24 km i també 22 o 23 parades; finalment, una darrera que connectaria Tarragona i Reus (23 km i entre 21 i 24 parades). S'assenyalava, a més a més, la intenció d'impulsar un intercanviador de transport de viatgers, tot confluint els serveis d'alta velocitat, Regional, Rodalies, trens tramvia i autobusos.

Per a implantar el Tramcamp, al PITC s'establien dues fases. A la primera (2006-

2016) es pretenia reforçar la xarxa de transport públic del Camp de Tarragona, tot aprofitant les línies fèrries existents, especialment aquelles alliberades d'usos amb la posada en funcionament del **FERRROCARRIL DEL CORREDOR DEL MEDITERRANI** [2006:71].

A partir del 2016 s'iniciaria la construcció de nous vials per al Tramcamp i l'obra finalitzaria l'any 2026. D'aquestes obres s'encarregaria l'Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM), denominació nova adoptada pel CTPCT el setembre de 2006.

Passos cap la construcció del Tramcamp

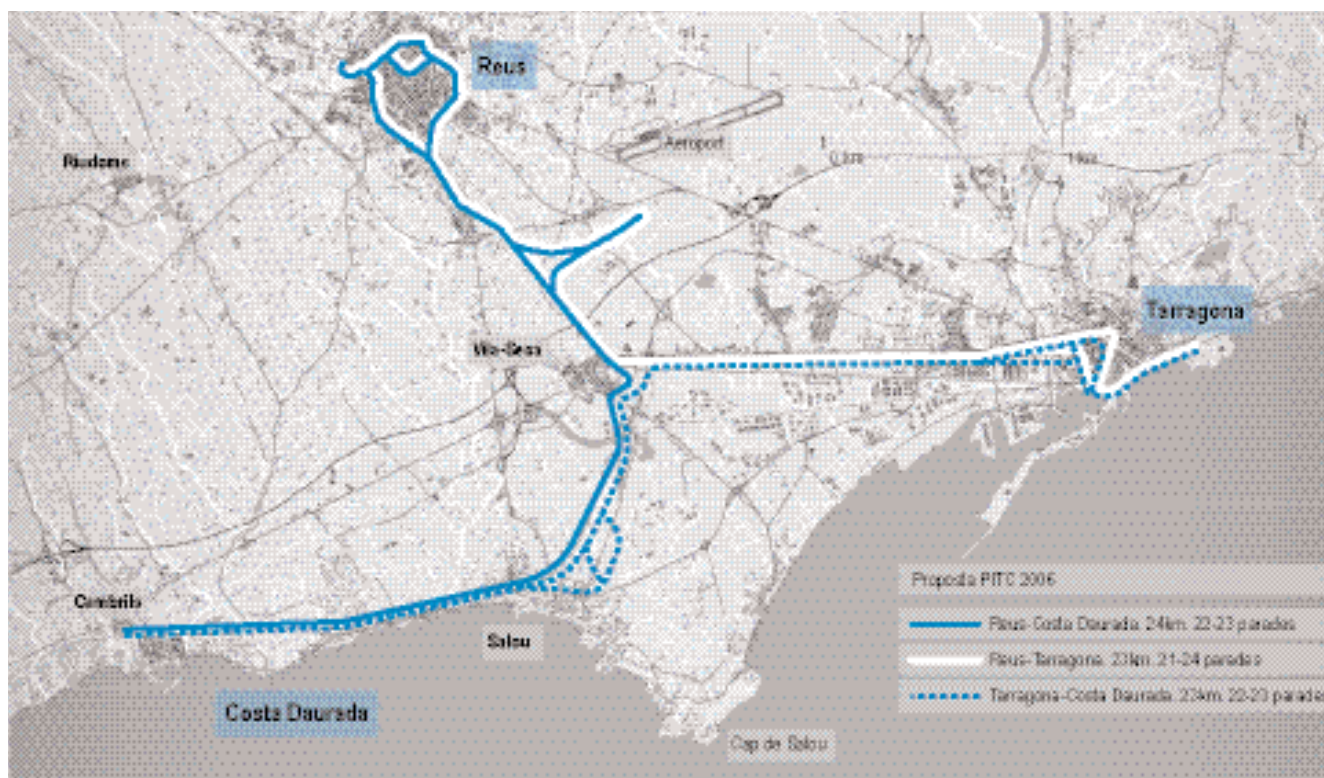
El setembre de 2007 es va iniciar el període de consulta pública de l'Avantprojecte del **PLA TERRITORIAL PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA** [134], full de ruta d'ordenació i desenvolupament territorial. En aquest primer esborrany es planificava la construcció d'un nou corredor de transport públic entre les zones de Cambrils, Salou, Port Aventura, Reus i l'aeroport, però no s'especificava que fos un tramvia.

També durant aquest mes, en el debat de política general del Parlament, es va aprovar una resolució en què s'instava el govern a iniciar els tràmits perquè el tramvia tarragoní fos una realitat. Posteriorment, el Consell Executiu va donar llum verd per a encarregar l'estudi informatiu d'aquesta infraestructura, tot incorporant una partida als pressupostos de la Generalitat del 2008.

Les demandes d'ampliació del tramvia

La Cambra de Comerç de Tarragona va manifestar la seva satisfacció a tirar endavant l'estudi i va assenyalar algunes recomanacions com ara, no només connectar les localitats de la comarca del Tarragonès, sinó enllaçar el tramvia també amb el Baix Penedès. També van indicar la neces-





sitat de reservar sòl de la carretera T-11, si no per a la implantació del tramvia, per a un altre transport públic.

En aquest sentit també es va manifestar l'Associació de Petites i Mitjanes Empreses de Catalunya (Pimec), la qual va remarcar que la connexió del tramvia amb la comarca del Baix Penedès permetria vertebrar el territori del Camp de Tarragona.

A l'octubre, el Consell Comarcal de l'Alt Camp va aprovar una moció per a demanar que l'estudi informatiu del tramvia tingués en compte la inclusió d'aquesta comarca. Demanava no estar exclosa de la connexió amb la resta de comarques i especialment amb les estacions de tren d'alta velocitat.

La inclusió del projecte de tramvia a diferents plans

Al final d'any va passar a informació pública el PTVC 2008-2012 on es proposava la implantació de trens tramvia aprofitant la xarxa existent per tal de proporcionar un servei ferroviari de proximitat, però deixa-

va per a estudis posteriors les especificitats del sistema tramviari proposat.

Altrament, al desembre, diferents ajuntament i organismes van començar a presentar els suggeriments o recomanacions a l'avantprojecte del Pla territorial parcial del Camp de Tarragona. La Cambra de Comerç de Reus va anunciar que presentaria suggeriments a l'avantprojecte del pla territorial molt similars a les presentades per l'Ajuntament de Riudoms, localitat situada a l'est de Reus. Entre les modificacions que recomanava, demanava la incorporació del municipi a la xarxa tramviària, així com l'augment de la freqüència de pas de busos entre Reus i Riudoms.

Esquerra Unida i Alternativa del Camp de Tarragona també va presentar recomanacions a l'avantprojecte. Respecte al projecte de tramvia, assenyalaven com a prioritària la implementació del Tramcamp entre Reus, l'aeroport, l'estació intermodal de Vilanova i la Geltrú, Port Aventura, Vilafortuny, Cambrils i l'Hospitalet de l'Infant.

Entre les observacions a l'avantprojecte presentades per l'Ajuntament de Reus es deia que el pla territorial no recollia les propostes del PITC quant a la construcció d'una xarxa tramviària, sinó que rebaixava la proposta plasmada al PITC.

El Tramcamp pendent del futur

Per al proper any es preveu que surti l'anunci públic per a elaborar l'estudi que concreti la proposta del tramvia del Camp de Tarragona. Per tal de proporcionar solucions a curt termini, el Govern de la Generalitat a final d'any va obrir una línia de subvencions per a millorar el transport públic. La ATM serà l'encarregada el 2008 de gestionar la subvenció que permetrà obrir noves línies d'autobusos i millorar la freqüència de les existents.

RCN

Més informació

www.gencat.cat/ptop

TRANSFORMACIÓ URBANA DE CAN FÀBREGAS (MATARÓ) 182



L'Ajuntament de Mataró exclou del catàleg de patrimoni l'antiga fàbrica Fàbregas i de Caralt situada al centre històric. L'empresa municipal d'urbanisme té el projecte d'enderrocar la nau i la xemeneia per tal de construir uns grans magatzems al solar. La plataforma veïnal Salvem Can Fàbregas i de Caralt s'oposa a l'actuació i demana convertir l'espai en centre social i veïnal.

Mataró, capital de la comarca del Maresme, es troba en un procés de terciarització de la seva economia degut a la crisi del sector industrial. Amb una població de 119.035 habitants, segons dades del padró de 2007, la ciutat ha esgotat el sòl disponible per al desenvolupament urbà, però estudis elaborats per l'Ajuntament preveuen unes necessitats d'entre 8.888 i 11.000 habitatges per als propers deu anys. Per donar resposta a aquestes previsions el govern local, format pels partits Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) i Esquerra Unida i Alternativa (EUiA), ha optat per la reconversió de diversos sectors de sòl industrial obsolets o infrutilitzats en sectors residencials i terciaris (PLANS URBANÍSTICS DE MATARÓ [2006:147]).

Un d'aquests sectors se situa als voltants de la fàbrica Can Fàbregas, a prop del centre històric. Els recents creixements de la ciutat han integrat aquesta antiga zona industrial dins del nucli residencial. El gener de 2007, el ple de l'Ajuntament va iniciar una modificació puntual del Pla general d'ordenació per transformar aquesta àrea en un sector residencial i establir la implantació d'un centre comercial. El Pla de millora ur-

bana que desenvoluparà la zona preveu la ubicació d'uns grans magatzems de 22.000 m² a la cantonada entre el carrer Miquel de Biada i la Ronda Alfons XXII, la construcció de 250 habitatges dels quals cent 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 a construir un passeig comercial.

Els objectius que es vol assolir amb el Pla són transformar el teixit industrial existent en un sector mixt d'habitatge i terciari que s'adeqüi al caràcter residencial del conjunt i transformar la zona en una nova centralitat de la ciutat. Integrar la fàbrica catalogada Fontdevilla i Torres, situada al mateix àmbit. Aconseguir una peça d'equipaments públics mitjançant les cessions a l'àmbit de la fàbrica Fontdevilla i Torres per a implantar-hi un centre escolar. Obtenir les cessions de sòl per a espai públic, a fi de transformar el carrer Biada en un eix cívic de connexió amb el centre que amplii la secció actual de 15 m fins a 35 m i crear una plaça adjacent a l'equipament escolar.

Per tal d'encabir els grans magatzems, l'Ajuntament preveu enderrocar la fàbrica

Can Fàbregas i de Caralt, una antiga fàbrica del 1879 construïda pel mestre d'obres Ignasi Caballol Sala. El conjunt industrial, situat al carrer Biada número 15, estava inclòs dins del Catàleg de patrimoni i el novembre de 2006 el ple municipal va aprovar una modificació puntual del Pla especial del patrimoni arquitectònic amb la intenció de reduir la protecció de l'edifici a un nivell només documental i fer possible l'enderroc i la construcció del centre comercial.

L'empresa municipal PUMSA va encarregar a l'equip d'arquitectes Martorell-Bohigas-Mackay una proposta d'ordenació urbanística dels entorns del carrer Biada. L'abril de 2007, l'empresa municipal va aprovar les bases del concurs públic per a vendre el solar. El plec de condicions fixava un preu de 24 MEUR. A més, el guanyador del concurs hauria de compensar l'Ajuntament amb 1,8 MEUR, destinats a la rehabilitació del conjunt industrial de Can Marfà, situat al centre històric, i una aportació d'1,5 MEUR per a millorar els carrers de l'entorn. Entre els vials que l'Ajuntament ha prioritzat hi ha els carrers Unió, Cuba, Iluro, Sant Benet, Sant Josep, l'avinguda O'Donnell, la muralla de Sant Llorenç i el Camí del Mig.

Oposició veïnal

El projecte d'enderrocament de la fàbrica ha tingut una forta oposició veïnal. Un grup de veïns constituït en assemblea el gener de 2007 van decidir crear la plataforma Salvem Can Fàbregas i de Caralt per lluitar contra la desaparició de l'edifici. El moviment ciutadà considera un atemptat al patrimoni de la ciutat la decisió d'enderrocar l'edifici. Denuncien que la decisió ha estat presa sota la pressió dels interessos econòmics del centre comercial i reclamen l'espai per a realitzar-hi activitats culturals i veïnals. La plataforma va entregar 2.700 signatures i 70 al·legacions a l'Ajuntament i unes 600 persones es van manifestar als carrers de Mataró el març de 2007.



Façana de la fàbrica Can Fàbregas i de Caralt Foto: Àlex Tarroja



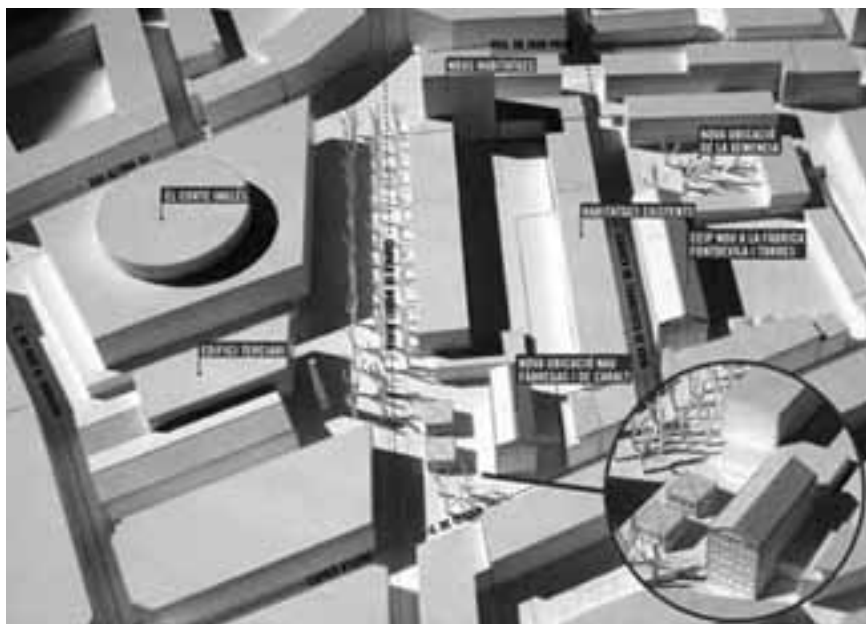
Els partits de l'oposició tampoc no recolzen la proposta. El candidat de Convergència i Unió (CiU) a Mataró, Joan Mora, va presentar al Registre General de l'Ajuntament un plec d'al·legacions per a demanar l'anul·lació de la votació que es va fer al Consell Municipal del Patrimoni Arquitectònic sobre la descatalogació de Can Fàbregas i de Caralt. Segons Mora, que les votacions fossin secretes comporta una infracció de la normativa.

Proposta de trasllat de l'edifici

Com a alternativa a l'enderroc del conjunt industrial el govern va proposar de traslladar la fàbrica a un altre solar, al sector de la fàbrica Fontdevila. Aquest trasllat implica el desmuntatge dels elements arquitectònics d'interès i la reconstrucció de la fàbrica a l'altra banda del carrer. Segons paraules de l'alcalde, Joan Antoni Baron, "la solució resol la implantació dels grans magatzems al solar del carrer Biada, i permet conservar un element del patrimoni històric de la ciutat".

Aquesta opció no va satisfer els veïns. La plataforma Salvem Can Fàbregas continuava oposant-se al trasllat, ja que entenen que el patrimoni té valor pel lloc a on està situat. La plataforma assegurava que segons la Direcció General de Patrimoni de la Generalitat, moure de lloc el conjunt industrial es pot fer sense necessitat de descatalogar la fàbrica, però en tot cas, és del tot imprescindible que no es perdin els valors culturals que van justificar-ne la protecció.

L'oposició tampoc no es mostrava satisfeta amb aquesta proposta. CiU i el Partit Popular de Catalunya (PPC) defensaven la solució d'integrar els elements catalogats de la fàbrica amb els futurs magatzems. Segons el candidat nacionalista, Joan Mora, canviar de lloc les naus és una despesa innecessària.



Maqueta de l'àmbit afectat per la transformació urbana. Font: Ajuntament de Mataró

La voluntat del govern municipal en relació amb la nova proposta és que una empresa privada adquireixi l'antiga factoria i que sigui la mateixa companyia la que s'encarregui de pagar els treballs per a canviar-la de lloc i reconstruir-la. A canvi, el promotor podria dur a terme, al nou espai d'ubicació 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 el sostre residencial que havia d'anar al lloc on anirà a parar la fàbrica. La futura fàbrica se situarà a uns 150 m del lloc originari, dins el mateix sector dels entorns del carrer Biada, en un espai pendent d'una reforma urbanística i destinat a ús residencial. El trasllat de la fàbrica costarà 1,4 MEUR i obligarà a traslladar també els habitatges previstos i a concentrar-los ara a la nova torre.

Adjudicat el concurs per al centre comercial

El mes d'abril, els representants dels grans magatzems el Corte Inglés es van reunir amb el govern de Mataró que va resoldre a favor de la cadena el concurs per a adjudicar el futur centre comercial del carrer Biada.

A final d'any la plataforma Salvem Can Fàbregas continuava manifestant la seva oposició al trasllat de la fàbrica i desenvolupant un calendari d'activitats culturals i assemblees al conjunt industrial. Durant el 2008 estava prevista l'aprovació del Pla de millora urbana dels entorns del carrer Biada.

PPG

Més informació

www.mataro.org
www.salvemcanfabregas.org

TRANSFORMACIÓ URBANA DE CAN GLOBUS (ARENYS DE MUNT) 183



El projecte urbanístic que afecta la finca de Can Globus, també conegut com a Ca l'Espàrrrec, a Arenys de Munt, en preveu l'enderrocament per fer-hi pisos i un equipament destinat a biblioteca. L'espai, però, ha esdevingut al llarg d'aquest any 2007 un cas més de confrontació entre els diferents agents urbans amb visions oposades respecte del tractament que ha de rebre el patrimoni arquitectònic municipal.

Arenys de Munt es troba a la comarca del Maresme i consta, el 2007, d'una població de 7.807 habitants. Les edificacions de Villa Josefa, de principi de segle xx, i Mas Talleda, que conserva l'estructura original del segle xvii, ambdues dins la finca coneguda amb el nom de Ca l'Espàrrrec o també Can Globus, es troben situades a la part alta de la **RIERA D'ARENYS** [2006:176] dins el nucli urbà d'Arenys de Munt. En la proposta d'aprovació inicial del Pla general d'ordenació urbanística (PGOU), el novembre del 2001 la finca va quedar emmarcada dins la Unitat d'actuació 10 (UA-10), en la qual es pretenia obtenir un espai lliure central del nucli urbà i mantenir les dues edificacions existents catalogades com a construccions singulars. No obstant això, en l'aprovació provisional del PGOU de juny del 2002 va desaparèixer l'objectiu de mantenir les dues edificacions, que també va desaparèixer en l'aprovació definitiva de maig de 2003. La finca va ser adquirida l'any 2006 per l'empresa Valjov, any en què es va aprovar provisionalment el pla especial que havia de desenvolupar la UA-10 "Rambla de l'Eixample".

El projecte preveia la construcció inicial de 26 habitatges que passaven a ser 75 a final del 2007, la construcció d'un pàrquing soterrani per a uns 150 cotxes i un equipament destinat a biblioteca, en compliment d'un acord que l'Ajuntament va subscriure amb els propietaris dels terrenys perquè aquests cedissin gratuïtament l'espai per a construir-la. La construcció dels blocs de pisos passava, segons el projecte, per enderrocar les edificacions existents, ja que aquestes no tenien cap figura de protecció que ho pogués evitar.

Reaccions contra l'enderrocament

El 16 de gener del 2007 es va aprovar al ple el Text refós del pla especial de la UA núm. 10 "Rambla de l'Eixample", però no fou fins al 15 de maig que l'empresa Valjov, S.L. presentava la sol·licitud d'enderroc de les dues edificacions existents.

El 16 de juny, després de les eleccions municipals, es va constituir el nou equip de govern de l'Ajuntament format per quatre representants d'AM2000, tres de CiU i dos del PSC. El 3 de juliol l'oposició, formada per tres regidors d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i un regidor de la Candidatura d'Unitat Popular (CUP), va fer públic que l'enderroc de les dues masies ja havia estat sol·licitat per part de l'empresa immobiliària. Simultàniament, la Plataforma Salvem Can Globus es va formar amb l'objectiu d'evitar l'enderrocament de les dues edificacions de Ca l'Espàrrrec, i basava la seva demanda en la pèrdua que aquest fet tindria per a la identitat del poble i l'oportunitat que es perdria de rehabilitar-les perquè poguessin ser utilitzades com a equipaments. Tant Salvem Can Globus com els partits de l'oposició es van oposar a l'enderrocament de les edificacions.

El 13 d'agost la Direcció General de Patrimoni Cultural (DGPC) va emetre un certificat segons el qual les dues masies formaven part del patrimoni cultural català i estaven incloses a l'inventari del patrimoni arquitectònic de la DGPC.

L'Ajuntament, però, va argumentar que el tràmit administratiu de l'actuació no va rebre cap al·legació en contra, i que com que la propietària ja tenia uns drets adquirits caurien en un delictes de prevaricació.

Informe del Departament de Cultura

El dia 29 d'agost, el Departament de Cultura, a través de la DGPC, va emetre un informe d'inspecció a petició del grup municipal ERC d'Arenys de Munt, en el qual es demanava un dictamen que avalués la rellevància de les dues edificacions situades a la finca de Ca l'Espàrrrec, amb l'objecte d'aturar-ne l'enderroc. En aquest informe, la DGPC va manifestar que convindria que fossin protegides per la legislació vigent, recomanant la seva declaració com a bé cultural d'interès local

(BCIL), ja que les dues edificacions eren incloses a l'inventari del patrimoni arquitectònic del Departament de Cultura des de l'agost del 2007. La competència, per a la declaració de BCIL, però, corresponia al ple de l'Ajuntament d'Arenys, en tractar-se d'un municipi de més de 5.000 habitants.

L'oposició presenta alternatives

El 26 de juliol, la CUP i ERC van presentar diverses alternatives per tal d'evitar l'enderrocament de Ca l'Espàrrrec i Villa Josefa. Per una banda, ERC proposava permutar amb la propietat el solar de la rambla de Sant Martí, núm. 17 per tal d'absorbir el sostre edificable corresponent als edificis d'habitatges que suposaven l'enderroc de les finques de Ca l'Espàrrrec. En una altra alternativa es proposava la reducció de la superfície del nou equipament i agrupar tot el sostre edificable davant la rambla de l'Eixample, concentrant-hi l'edificabilitat.

La CUP proposava desplaçar l'equipament i el vial previstos per tal de poder conservar les edificacions. En ser una zona d'edificabilitat inferior a la prevista pels habitatges, es proposava cercar una nova finca que compensés la propietat: compensar econòmicament les pèrdues o aixecar una planta més a les finques previstes. En una darrera alternativa també es proposava suprimir l'equipament.

L'Ajuntament es va defensar sota la impossibilitat de disposar de sòl públic per a canviar l'edificabilitat i al·legant que les possibles indemnitzacions que s'haurien de pagar per tal d'aturar el projecte buidarien el consistori, fet que impossibilitaria realitzar altres projectes necessaris al municipi. El 28 d'agost es va presentar un informe elaborat per l'arquitecte municipal que rebutjava les propostes alternatives de desenvolupament urbanístic dels grups polítics de l'oposició. El mateix dia, la Plataforma pel Patrimoni d'Arenys de



Munt va entrar al registre de l'Ajuntament 1.200 signatures que es van recollir durant el mes d'agost per tal d'evitar l'enderrocament de les dues edificacions.

El mes d'octubre ERC va presentar un informe jurídic que pretenia resoldre si l'Ajuntament tenia potestat per a aturar l'enderrocament de les edificacions de Can Globus. L'informe posava de manifest la potestat del consistori per a modificar el PGOU, tot aprovant paral·lelament un catàleg de béns a protegir com a document integrant del PGOU, que a data de 31 de desembre no estava en vies de realització. Aquesta modificació hauria d'anar acompanyada d'una suspensió de llicències, per a un període d'un any, amb els termes previstos a l'article 71 i 72 de la Llei d'urbanisme, amb la possibilitat d'aturar l'enderrocament de les masies i la indemnització que pertocaria a la persona física o jurídica titular.

L'aparició el mes d'octubre de la figura d'un comprador que oferia 2 MEUR per comprar Villa Josefa per tal encabir-hi un negoci va representar una oportunitat per a salvar de l'enderroc les edificacions. L'Ajuntament, per la seva banda, oferia la possibilitat de desmuntar la masia de Mas Talleda i reconstruir-la al costat del cementiri a fi que funcionés com a tanatori. La propietària, Valjov S.L, que va comprar la finca per 4,5 MEUR, tant sols va oferir la possibilitat de vendre les dues edifica-



Edificacions de Villa Josefa i Mas Talleda, a la finca de can Globus Foto: Àlex Tarroja

cions conjuntament per 9 MEUR, oferta que va impossibilitar l'operació per part del comprador i també per part de l'Ajuntament, que sempre va manifestar la impossibilitat de comprar la finca per tal de no hipotecar altres inversions necessàries al municipi.

A mitjan desembre, l'empresa Valjov va presentar una instància en la qual es comprometia a conservar els elements que es consideressin més rellevants de les edificacions, mentre l'Ajuntament anunciava traslladar aquests elements a altres ubicacions del poble.

Davant l'enderroc imminent de les edificacions de Ca l'Espàrrec, el 31 de desembre, la CUP d'Arenys de Munt va presentar un recurs de reposició per a revocar la llicència d'enderroc per incompliments del PGOU, ja que en aquest recurs es preveu que aquesta llicència s'ha de tramitar simultàniament amb la llicència de les obres.

ABB-U:50MIL

Més informació

www.salvemcanglobus.org

TRANSFORMACIÓ URBANA DE CAN ZAM (SANTA COLOMA DE GRAMENET) 184



Tot i haver arribat a una proposta inicial de remodelació del parc de Can Zam de màxim consens, durant el 2007 no s'ha avançat gens el projecte. De fet, ni tan sols s'ha aprovat provisionalment, i el veïnat afectat per les expropiacions continua les mobilitzacions per a evitar-les. A més a més, el malestar veïnal augmenta per la presència de les formigoneres que es munten i es desmunten segons les necessitats de les obres de la línia 9 de metro. Per tot plegat, el veïnat amenaça amb mobilitzacions i el consistori s'obre per a negociar i reunir-se amb els veïns amb la voluntat d'apaivagar les tensions.

Antecedents | 2005:182; 2006:181

Can Zam és un espai per a urbanitzar que pretén ser en un futur no massa llunyà un dels parcs urbans més extensos de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). Es troba situat a la part occidental de Santa Coloma de Gramenet, al costat del barri de Singuerlin, i delimita d'una banda amb el riu Besòs (PARC FLUVIAL DEL RIU BESÒS [2003:84]) i el districte barceloní de Sant Andreu, i de l'altra, amb la falda de la SERRALADA DE MARINA [106].

Can Zam té una extensió aproximada de 30 ha, aconseguides gradualment des del principi dels anys vuitanta fins als noranta, gràcies a l'adquisició per part de la Mancomunitat de Municipis de 25 ha. El pas de titularitat privada a pública va significar un gran avanç per a aconseguir que Can Zam fos un parc urbà i perquè fos una realitat la reivindicació ciutadana que es remuntava als anys setanta.

Un altre pas endavant va ser la inauguració l'any 2000 de la primera fase del parc de Can Zam que va habilitar aproximada-

ment 10 ha, un terç del sector, com a zona verda i d'oci. La segona fase es va iniciar el 2005 amb un procés participatiu. Aquest procés va implicar totes les entitats ciutadanes i el veïnat en general, i els Serveis Territorials de l'Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet van ser els encarregats d'elaborar el planejament urbanístic de Can Zam amb les aportacions ciutadanes.

Durant el procés participatiu es van viure moments de tensió davant la proposta del grup socialista d'edificar habitatges a Can Zam. Les entitats en contra de la iniciativa es van mobilitzar i van crear la Plataforma per a la Defensa de la Serralada de Marina, Can Zam i el Riu. Finalment la proposta no va ser recollida pel planejament urbanístic, que es va aprovar a començament de l'any 2006 al Consell General de la Ciutat, òrgan participatiu format per membres del consistori, tècnics i entitats locals. La Plataforma va donar llum verd al projecte ja que suposava l'ampliació de la zona verda i el soterrament del vial del riu.

El futur parc

El febrer de 2007, el ple municipal va aprovar inicialment el planejament de la segona fase del futur parc de Can Zam. Finalment es destinaven 170.000 m² a espai lliure, 35.000 m² a vials (12%) i 122.000 m² a equipaments (el 37% de la superfície). Pel que fa als vials, es preveia soterrar el que avança paral·lel al riu Besòs i ampliar l'amplada de la carretera de la Roca (avinguda Francesc Macià) que marcava els límits del parc per la banda nord. També es preveia la modificació del carrer Anselm del Riu i desaparèixia el carrer Girona.

Respecte als equipaments, la Plataforma va deixar clar que, tot i la seva satisfacció general amb el planejament, no estaven d'acord amb la ubicació d'alguns equipaments i lamentaven la falta de concreció respecte d'altres. Hi havia previst un equipament metropolità (7.400 m²), a més d'un centre de recursos per a la reactivació econòmica, el "porta Can Zam", i un complex esportiu amb dos camps de futbol de gespa artificial, al costat de l'autopista B-20. Una bona part del cost del complex esportiu anava a càrrec de l'empresa pública Gestió d'Infraestructures SA (GISA), atès que al subsòl s'havia previst de construir les cotxeres de la LÍNIA 9 [82] de metro.

Aquesta transformació urbanística preveia l'expropiació d'una vintena de famílies que vivien al cor del futur parc, al barri del Pilar, i d'una dotzena de famílies residents a la zona de l'avinguda Francesc Macià. Els afectats mostraven la seva disconformitat amb el planejament urbanístic i es negaven a deixar els seus habitatges a canvi de pisos de protecció oficial (amb preu fixat durant trenta anys), com proposava l'Ajuntament. Aquests van iniciar una campanya de mobilitzacions i es van constituir com l'Associació Can Zam.

La pressió veïnal continua

A començament d'any l'Associació Can Zam continuava organitzant mobilitza-



Imatge del futur parc de Can Zam. Foto: Marta Casas



cions en contra de les expropiacions previstes, especialment en contra de les que afectaven l'avinguda Francesc Macià. L'Associació havia obtingut el recolzament de diverses entitats ciutadanes i el consistori no descartava modificar l'opció inicial.

A més a més, al març l'Associació de Veïns Riu Nord va demanar al ple municipal el tancament i desmantellament de la formigonera ubicada a la part sud de Can Zam, propietat de l'empresa Promotora Mediterrània-2 SA (PROMSA), atès que generava fums i contaminava. El consistori va respondre que al febrer s'havia dictat l'ordre de cessament de l'activitat i que s'estava pendent de fer-la efectiva. Finalment, la formigonera es va desmantellar poc temps després dels comitès locals de la darreria de maig.

El nou govern local, format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) en solitari, va iniciar el nou mandat amb tensions veïnals, ja que, a l'estiu, es va instal·lar una altra formigonera a 50 m de l'anterior. El veïnat es va queixar i l'Ajuntament va assenyalar que es necessitava per a les obres de la línia 9 de metro. Carmen Moraira, segona tinent alcaldessa de l'àrea de Serveis Territorials, va indicar que l'Ajuntament havia estat molt estricte amb l'empresa i va informar que es reuniria

amb el veïnat. Aquests demanaven solucions i amenaçaven amb mobilitzacions. Al desembre va tenir lloc la reunió on es va informar que el termini màxim de funcionament de la formigonera era l'agost del 2008.

El projecte del parc continua

A l'octubre, el consistori va aprovar l'adquisició de vuit finques del barri del Pilar afectades per la segona fase de construcció del parc. Així doncs, quedaven sis finques per adquirir, però el consistori, davant les pressions de l'Associació Can Zam i del recolzament veïnal que havien obtingut en la seva lluita per a evitar l'afectació dels seus habitatges, estava analitzant solucions alternatives a l'expropiació.

D'altra banda, al ple de final d'octubre, el grup municipal d'Iniciativa per Catalunya-Verds-Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA) va manifestar el seu desacord amb els pressupostos presentats pel nou govern, tot assenyalant que es mantenien incògnites sobre temes rellevants com ara el parc de Can Zam, ja que als pressupostos s'anunciaven actuacions quan encara no s'havia aprovat provisionalment el projecte.

Aquesta objecció també la van posar en relleu durant el debat sobre el Pla d'acció

municipal (PAM) (2008-2011) en l'últim ple de l'any. ICV-EUiA va assenyalar que el PAM havia de prioritzar algunes actuacions, com ara la construcció del parc de Can Zam, perquè era una acció compromesa i no s'estava realitzant. En aquest sentit, la Plataforma en Defensa de la Serralada de Marina i Can Zam i Gent de Gramenet (partit de ciutadans independents que es va presentar a les eleccions locals) van criticar el procés d'elaboració del PAM i van manifestar la seva insatisfacció respecte del projecte del parc de Can Zam perquè consideraven que el consistori l'havia deixat inacabat.

Per al 2008 s'esperava que finalitzessin les obres de les cotxeres de la línia 9 de metro i que es desmantellés la formigonera. Això suposaria, d'una banda, reduir el malestar del veïnat i, de l'altra, donar un pas més per a la realització de la segona fase del parc de Can Zam.

RCN

Més informació

www.gramenet.cat

TRANSFORMACIÓ URBANA DE FECSA I CASERNA (SANT BOI DE LLOBREGAT) 185



Després de convocar un concurs d'idees i de preparar un procés de participació ciutadana l'Ajuntament encarrega la redacció del projecte de transformació dels sectors Fecsa-Endesa. La històrica reivindicació veïnal per a traslladar la caserna militar i la subestació elèctrica del nucli urbà de Sant Boi serà possible gràcies als convenis signats entre l'Ajuntament, l'Institut Català del Sòl, el Ministeri de Defensa i Fecsa-Endesa.

Sant Boi de Llobregat és una ciutat amb un població de 80.456 habitants i una superfície de 21,90 km² segons dades municipals, ubicada al marge dret del riu Llobregat, en contacte amb el municipi de Prat de Llobregat. La Junta de Govern de l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat aprovava a final de setembre de 2005 convocar un concurs d'idees per a redactar el Pla de millora urbana (PMU) del sector Fecsa i Caserna. Es tracta d'un àmbit localitzat, dins del nucli urbà, en l'illa delimitada pels carrers Cerdanya, Pau Claris, Antoni Solanas i Sant Ramon, ocupat històricament per una caserna militar construïda durant la segona meitat dels anys quaranta i destinada a parc militar d'automobilisme. Aquesta tenia una subestació elèctrica de l'empresa Fecsa-Endesa, estratègica per a subministrar energia a l'aeroport.

Els criteris per al seu desenvolupament urbanístic havien quedat definits en la Modificació puntual del Pla general metropolità (PGM) redactada per l'Ajuntament i aprovada definitivament el gener de 2004 amb l'objectiu de delimitar el PMU. Es definia un sector amb una superfície de 162.738 m² amb un únic polígon d'execució i es determinava un coeficient d'edificabilitat màxima de 1m2st / 1m2sl corresponent a 162.738 m² de sostre, dels quals un 85% corresponia a usos residencials amb una densitat màxima de 100 habitatges/ha i un 20% del total d'habitatges destinats a règim de protecció oficial. El nou sector havia de connectar els barris de ponent de Camp Blancs i Casablanca amb la resta de la ciutat.

La modificació s'havia redactat després d'haver signat amb Fecsa, l'any 2003, un conveni marc per al trasllat de la subestació. Respecte del necessari trasllat de la caserna, el Ministeri de Defensa havia manifestat la seva conformitat amb la previsió de traslladar-la al sector Prologis ubicat a la zona industrial de municipi.

Malgrat aquests acords inicials, encara faltava concretar els dos trasllats i signar els convenis definitius.

Durant el mes d'abril de 2006, les propostes presentades per cinc equips tècnics van ser exposades al públic a la biblioteca Jordi Rubió i Balaguer, iniciant d'aquesta manera el procés de participació ciutadana que es completava amb una sèrie de sessions informatives per tal que els ciutadans poguessin votar quina era la seva proposta preferida.

Un jurat format per polítics, tècnics municipals i professionals van valorar les cinc propostes, i van seleccionar la proposta "Sant Boi 2012" elaborada pels equips Serra-Vives-Cartagena SL i BAMMP SL com la més adequada per al desenvolupament del sector. La participació ciutadana a través de les sessions informatives havia triat la mateixa proposta, mentre que la totalitat dels vots recollits a l'exposició havien escollit majoritàriament la proposta "Teixits robats".

La proposta guanyadora plantejava la integració de les vies de l'entorn urbà així

com una sèrie de places urbanes vinculades a nous equipaments i el repartiment equilibrat per tot el sector dels usos de serveis i comerç.

El 24 de juliol de 2006 el ple de l'Ajuntament de Sant Boi aprovava per unanimitat el conveni de col·laboració que havia signat conjuntament amb l'Institut Català del Sòl (Incasòl) en el qual s'acordava crear un consorci per a gestionar el desenvolupament del sector Fecsa-Caserna. La comissió de seguiment del nou consorci assumia el seguiment del procés de negociació amb el Ministeri de Defensa i Fecsa-Endesa per acordar els termes del trasllat de les dues infraestructures i el desenvolupament del pla econòmic i financer de l'operació urbanística. Al conveni també es manifestava el compromís conjunt de vincular adequadament el projecte de desenvolupament d'aquest àmbit amb el sector Saló Central i el barri de Casablanca, en procés d'aplicació del Pla de millora urbana integrat en el marc de la LLEI DE BARRIS [2004:103] i obria la possibilitat que l'Incasòl s'incorporés a l'Oficina del Projecte de Millora Integral de Casablanca i que donés suport finan-



Subestació transformadora de FECSA de Sant Boi. Foto: Àlex Tarroja

cer a diferents operacions de construcció d'habitatge protegit.

Pas endavant

El ple de l'Ajuntament de Sant Boi, en sessió ordinària de 7 de maig de 2007, ratificava el conveni de col·laboració per al desenvolupament del sector Fecsa i Caserna signat per Montserrat Gibert, alcaldessa de Sant Boi de Llobregat i Francesc Baltasar, en representació de l'Institut Català del Sòl (Incasòl) el dia 25 d'abril, que reformulava el que s'havia signat el mes de juliol de 2006, com a conseqüència dels canvis que havien tingut lloc al govern de la Generalitat. L'objectiu del conveni era la constitució d'un consorci urbanístic, participat al 50%, així com l'establiment d'un marc de col·laboració i coordinació en la materialització de la política de sòl i en la promoció d'habitatges protegits en el conjunt dels àmbits Fecsa i Caserna, Saló Central i Casablanca.

En el mateix ple s'aprojava el conveni de col·laboració entre l'Ajuntament i Fecsa-Endesa que concretava i desenvolupava els continguts del conveni marc signat per totes dues parts el mes de febrer de 2003, pel que fa a la planificació, programació, coordinació i finançament de les actuacions necessàries per al compliment dels acords. Segons l'acord, Fecsa-Endesa s'encarregaria del desmantellament de l'actual subestació i de la construcció de dues noves instal·lacions que la substituïssin en el mateix terme municipal de Sant Boi.



La Caserna militar separa els barris de Camp Blancs i Casablanca del centre de Sant Boi. Foto: Àlex Tarroja

Més habitatges protegits

Amb l'objectiu d'incrementar la previsió d'habitatges protegits del sector, i en coherència amb el Pla local de l'habitatge 2007-2012, el Ple municipal aprovava el 20 de setembre una modificació de paràmetres urbanístics que significava un augment del total d'habitatges del sector a gairebé 2.000, dels quals 427 destinats a protecció en règim general i 299 en règim concertat. També s'afegien més d'un centenar d'habitatges dotacionals.

Últim pas

El president de la Generalitat, José Montilla, va presidir el 10 de desembre la signatura del protocol per a traslladar la caserna

militar, per part del ministre de Defensa, José Antonio Alonso, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Francesc Baltasar, i l'alcalde de Sant Boi de Llobregat, Jaume Bosch. Segons l'acord la nova caserna se situarà en un solar propietat municipal en el sector logístic Prologis Parc Sant Boi.

Després de l'acte, l'alcalde del municipi, Jaume Bosch, anunciava que el desenvolupament del sector començaria l'any 2010.

XMA

Més informació

www.santboi.cat

TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA CARRETERA DEL MIG (L'HOSPITALET DE LLOBREGAT) 186



El polígon de la carretera del Mig és un sector industrial de 104 ha enclavat al mig del terme municipal de l'Hospitalet, entre els barris del Centre i Bellvitge. La demanda d'habitatge i la necessitat de dotar la ciutat d'una nova estructura urbana que unifiqui els barris han motivat la reconversió progressiva del polígon en sòl per a habitatge. Així, durant el 2007 es va aprovar i definir el primer projecte de reconversió d'aquest àmbit que preveu la construcció de 622 habitatges en una gran illa dissenyada pels arquitectes Jean Nouvel i Josep Ribas.

L'Hospitalet de Llobregat, amb 251.848 habitants el 2007, és el segon municipi de Catalunya en població com a conseqüència d'haver esdevingut antigament una de les zones de recepció de les intenses onades migratòries dels anys seixanta i setanta que van provocar la urbanització del 90% del terme municipal d'aquest municipi, de només 12 km².

Aquest procés d'urbanització configurarà una ciutat estructurada en diferents nuclis al voltant dels eixos de comunicació amb Barcelona on els espais intersticials entre centres van ser ocupats per polígons industrials.

Aquest és el cas del polígon de la carretera del Mig, que ocupa un 11% de la superfície total del municipi i que està delimitat pels barris del Centre-Sant Josep al nord, Bellvitge al sud, la línia de tren de Vilanova a l'est i Cornellà de Llobregat a l'oest.

Amb l'arribada dels ajuntaments democràtics i el final dels processos migratoris es va veure la necessitat de dotar la ciutat d'una nova estructura que integrés els diferents barris i que traslladés les zones industrials intersticials al polígon de Gran Via-Pedrosa al sud de la ciutat.

Presentació i debat del PRAIH

En aquest sentit, el 28 de juny de 2002 l'Ajuntament va aprovar el Pla de reconversió d'àrees industrials de l'Hospitalet (PRAIH) que volia donar resposta a la creixent demanda d'habitatge de la ciutat mitjançant la reconversió de 15 sectors industrials en més de 8.000 habitatges i activitats terciàries. Dintre dels sectors delimitats pel PRAIH, hi destaca el polígon de la carretera del Mig, on es considerava l'espai de la rambla de la Marina (avinguda que uneix el Centre i Bellvitge) com un punt de transformació preferent.

Per tal de desenvolupar el PRAIH, el 29 de desembre el ple de l'Ajuntament de l'Hospitalet va aprovar inicialment una modificació del Pla General Metropolità (PGM) al polígon de la carretera del Mig que delimitava una primera transformació de la part

oest, a través de quatre plans de millora urbana (PMU) entorn de la rambla de la Marina que pren el nom de rambla del Mig.

L'any 2003 el PRAIH va continuar la seva fase de debat públic, del qual cal destacar la celebració al març d'una jornada monogràfica organitzada pel sindicat Comissions Obreres (CC.OO.) on tant els sindicats com l'Associació Empresarial de l'Hospitalet i el Baix Llobregat van mostrar el seu neguit per la possible reconversió completa d'aquest àmbit industrial on treballen més de 16.000 persones.

Transformació de la rambla del Mig

El mes de setembre de 2004 es va inaugurar la nova rambla de la Marina en l'espai de la carretera del Mig dissenyada com si fos un passeig central dotat de carril bici i amb dues calçades laterals per a vehicles motoritzats. Aquest eix permetia la circulació de vianants i bicicletes al llarg de més de 2 km entre els barris del Centre i Bellvitge.

El 29 de setembre d'aquell mateix any es va produir l'aprovació provisional per part de l'Ajuntament de l'Hospitalet de la modificació del PGM al polígon de la carretera del Mig que va ser aprovada definitivament el 14 de desembre per al Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB).

Un cop aprovada la modificació del PGM, l'octubre de 2005 es va presentar i aprovar inicialment per part de l'Ajuntament el PMU de la rambla del Mig I. Aquest pla delimitava una primera fase de reurbanització de l'entorn de la rambla de la Marina entre les avingudes del Carrilet i el carrer Pau Casals on es preveia la construcció de 622 habitatges, un 30% dels quals serien destinats a habitatges protegits (HPO), i un nou vial perpendicular a l'avinguda carrilet.

Aprovació del primer PMU i inclusió al Pla d'habitatge

El 2007 el PMU de la rambla del Mig I arriba a la seva darrera fase de tramitació i el projecte de reconversió de la carretera del

Mig pren un nou impuls gràcies a l'aprovació el 23 de febrer del Pla d'habitatge 2007-2011. Aquest pla preveu la construcció de més d'11.000 habitatges, amb un 40 % d'HPO, un terç dels quals en l'àmbit de la carretera del Mig.

Més concretament, s'estableixen 5 sectors corresponents als 4 plans de millora urbana delimitats per la modificació del PGM i 1 nou sector entorn de l'avinguda Leonardo da Vinci de 20.000 m². En total, al polígon de la carretera del Mig es preveu la construcció de 3.231 habitatges fins al 2011 gràcies a l'execució del planejament pendent.

El 28 de març el ple de l'Ajuntament de l'Hospitalet va aprovar provisionalment el PMU de la rambla del Mig I i traslladà l'acord a la CTUB perquè en fes la corresponent aprovació definitiva.

Posteriorment el 13 d'abril es presentà en públic el projecte de la rambla del Mig I dissenyat pels arquitectes Jean Nouvel i Josep Ribas que preveu la creació d'una nova illa de cases on s'edificaran 4 edificis amb 622 habitatges, 4.000 m² de comerços i 2.000 m² d'equipaments disposats al voltant d'una gran plaça central de 12.000 m².

Finalment, el 20 de setembre de 2007 la CTUB va aprovar definitivament el PMU de la rambla del Mig I, completant així la tramitació del primer PMU.

Per als propers anys es preveu la tramitació dels plans de millora urbana de la rambla del Mig II on es vol construir 854 habitatges, la rambla del Mig III (1.075 habitatges), el Camí de la Riereta (303 habitatges) i la nova modificació del PGM a Leonardo da Vinci, amb 325 habitatges més.

NCL

Més informació

www.l-h.cat



187 TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA CASERNA DE LA GUÀRDIA CIVIL (SABADELL)



La ciutat de Sabadell projecta impulsar un parc de salut a les actuals dependències de la guàrdia civil al municipi, avui en dia amb una activitat pràcticament residual. Grups de l'oposició obren un contenciós administratiu a l'equip de govern contra el conveni i les condicions signades entre l'alcalde i el Ministre de l'Interior pel retorn de la caserna a la ciutat. Consideren injustificada la donació econòmica i patrimonial a l'Estat d'una finca inscrita al Registre de la Propietat a nom del consistori.



Les dependències de la Guàrdia Civil a Sabadell, situades davant de l'Hospital Taulí entre el barri de la Creu Alta i el del Centre, ocupen un espai d'uns 8.000m² entre els carrers de Vilarrúbies, del Taulí i de Batlle-vel, i acullen actualment una activitat molt residual amb tan sols una unitat que s'encarrega de delictes i infraccions mediambientals (Seprona) i un dipòsit d'intervenció d'armes de foc. Al seu lloc, emmarcat en el projecte municipal de Gran Via Digital, es preveu construir un parc de salut.

Antecedents

El desembre de 1912 es va constituir la Junta Constructora del Cuartel de la Guàrdia Civil per a gestionar les obres d'edificació de la caserna. Un cop finalitzada la construcció, l'Ajuntament va acordar, en sessió plenària del 9 de març de 1928, cedir l'edifici per a l'ús i l'allotjament de la Guàrdia Civil sota la condició que quedaria sense efecte quan es deixés d'utilitzar amb aquesta finalitat. El 1944 es va ratificar l'acord, i un any més tard la Junta Constructora va atorgar en escriptura pública la cessió dels terrenys i l'edifici al consistori.

El Parc de Salut, que rep ajudes del Fons Europeu de Desenvolupament Regional (FEDER) i del consistori, es va començar a gestar i impulsar l'any 1997 per iniciativa de l'Ajuntament de Sabadell, la Corporació Sanitària Parc Taulí i la Fundació Parc Taulí, amb el suport del Departament de Salut de la Generalitat. L'equipament preveu un espai per a la docència, la investigació i la innovació en l'àmbit de la medicina i la salut, en el qual l'element clau serà el Centre per a la Innovació en Noves Tecnologies Aplicades a la Medicina (CINTAM) que actuarà com a pol d'atracció d'activitats relacionades amb aquest sector i altres.

L'11 de juny de 1998, Antoni Farrés, aleshores alcalde de Sabadell (Iniciativa per Catalunya), i el director general de la Guàrdia Civil, Santiago López Valdivielso, van signar un conveni en el qual donaven per finalitzat el contracte de 1945 i en què la direcció general de la Guàrdia Civil no s'oposava a la reversió de l'immoble al patrimoni de la ciutat. Setmanes més tard, el Registre de la Propietat incloïa el ple domini de la finca de l'Ajuntament per títol de reversió.

A principi de maig de l'any 2000, l'alcalde del Partit dels Socialistes per Catalunya, Manuel Bustos, i López Valdivielso van signar l'autorització d'una prorrogació d'ús per part de la Guàrdia Civil fins que s'acabessin els projectes amb els quals es volia assignar un nou ús a l'immoble.

Més tard, l'any 2004, el govern municipal va aprovar la segregació de 1.700m² del total de la superfície del solar, qualificat com a equipament (clau c1), per a la construcció d'habitatges de renda lliure. La superfície restant es destinava a l'edificació de les instal·lacions del Parc de Salut.

Recurs contenciós contra la signatura del conveni

L'octubre de 2006, l'alcalde Bustos i el Ministre de l'Interior Alfredo Pérez Rubalcaba signaven un conveni per al desallotjament de l'immoble de la caserna de la Guàrdia Civil al municipi. En l'acte de signatura també hi assistiren el delegat del govern a Catalunya, Joan Rangel, el president de la Corporació Sanitària Parc Taulí, Pere Fonolleda, el president de la Fundació Parc Taulí, Ramon Pasqual, i el president de la Caixa de Sabadell, Lluís Brunet.

Dos mesos més tard, els partits locals d'Iniciativa per Catalunya Verds-Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA), l'entesa per Sabadell (ES), Convergència i Unió (CIU) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) presentaven un recurs administratiu contra el protocol, el qual exposava que l'abandó de la caserna es faria mitjançant la cessió d'un solar i una aportació de 3 MEUR al Ministeri d'Interior per part de l'Ajuntament. Els partits que havien presentat el contenciós consideraven injustificat tant el pagament, ja que consideraven que l'Ajuntament era el propietari del solar, com el compromís de cedir un solar de 5.000m² valorat en uns 5 MEUR al futur parc empresarial de Sant Pau de Riu-sec, situat a l'entrada sud del nucli urbà per l'autopista C-58. A més a més, aquests quatre grups polítics consideraven incorrecte l'actitud



L'antiga caserna s'integrarà en l'ampliació del parc de salut Taulí. Foto: Àlex Tarroja



L'antiga caserna ja ha estat parcialment enderrocada. Foto: Àlex Tarroja

del govern local de valorar el solar amb cost zero per tal de no haver de debatre el conveni al ple municipal, ja que qualsevol acord en què l'Ajuntament hagi de pagar un import inferior a 3 MEUR es pot aprovar legalment per decret només de l'alcaldia.

Així doncs, els primers mesos de 2007, l'oposició expressava la seva opinió en diversos comunicats de premsa i el 20 de febrer, l'alcalde suspenia de manera preventiva les obres d'enderroc per tal de no veure's sotmès a una impugnació judicial i, alhora, demanava als quatre partits signants dels contenciós que el retiressin. Davant les acusacions rebudes, el tinent alcalde d'Urbanisme i Patrimoni, Joan Carles Sánchez, explicava que la Gerència d'Infraestructures i Equipaments de Seguretat de l'Estat (GIESE) s'havia acollit a la Llei de patrimoni de les administracions públiques i, alhora, s'havia negat a reconèixer el conveni signat i ratificat pels dos alcaldes en el seu moment perquè, segons deia, Valdivielso no tenia competències per a autoritzar el traspàs. D'aquesta manera, Sánchez justificava la decisió de negociació de Bustos durant la tardor de 2007 i l'aval de les contrapartides ofertes per l'Estat.

Controvèrsies entre partits i agents implicats

Entretant, els representants de la Fundació Parc Taulí responsabilitzaven les forces poli-

tiques de l'oposició de posar en perill i endarrerir el projecte. Els caps de llista, Isidre Soler (ES), Carme García (ICV-EUiA), Carles Rossinyol (CIU) i Magí Rovira (ERC), refutaven les acusacions i reafirmaven en tot moment el seu suport a l'enderroc de la caserna i per tant a la construcció del Parc de Salut i especificaven que només es mostraven contraris a l'ús incorrecte dels recursos econòmics i patrimonials municipals.

Abans de la celebració del ple municipal de la darrera setmana de febrer, tots els grups municipals, inclòs el Partit Popular (PP), acordaven parilitzar les mocions i estudiar conjuntament, en el termini d'un mes, la legalitat de la signatura del document per part del director general de la Guàrdia Civil i les possibles afectacions del recurs contenciós al desenvolupament del Parc de Salut.

Malgrat tot, durant el mes de març i enmig de l'inici de la campanya per a les eleccions municipals, les pugnes electoralistes i els retrets per una mala gestió es feren evidents en diverses compareixences tant al congrés dels diputats com en diversos comunicats de premsa. Els partits de l'oposició recordaven que el conveni signat el mes d'octubre amb el ministre Rubalcaba preveia el termini d'un primer pagament el mes de maig i, un dies més tard, el govern local (PSC) replicava que s'havia demanat una moratòria de tres mesos

pel primer pagament. L'Ajuntament també manifestava que pel fet d'aquest endarreriment el Ministeri de l'Interior no impediria la continuïtat de les obres. Al mateix temps, l'oposició exigia a l'equip de govern que col·laborés amb la justícia, ja que la jutgessa encarregada del cas havia hagut de sol·licitar diverses vegades la documentació del conveni en no rebre resposta.

Amb tot, a mitjan abril, la Federació d'Associacions de Veïns (FAV) organitzava un debat per tal de ser informats del procés de transformació de la caserna, al qual assistiren i exposaren les seves opinions els representants municipals de l'ES, ICV-EUiA, ERC i CIU, mentre que el PSC va declinar la invitació.

El 25 d'abril es feia el debat en el ple municipal sobre les mocions presentades dos mesos abans. Cada membre va exposar la seva posició sense arribar a cap consens: els partits que donaven suport al contenciós proposaven retirar-lo a condició de negociar el preu amb el Ministeri, mentre que des del PSC es considerava una qüestió inviable. Durant el debat també sorgiren discrepàncies dins els partits d'ICV-EUiA i CIU amb dimissions i abstencions d'alguns dels seus membres. Amb les eleccions del mes de maig, el PSC es mantenia com la força més votada a Sabadell i persistien les divergències entorn de la signatura del conveni de la caserna.

A final d'any, es constituïa la Fundació Parc de salut com a nou òrgan gestor del Parc de Salut,¹ encarregat de vetllar pel finançament, el desenvolupament i la construcció del projecte, mentre que el contenciós administratiu continuava obert i sense resoldre.

MBE

Més informació

www.cspt.es/webcspt/FPT/default.htm
www.entesa.org
www.recuperemelpatrimoni.org
www.sabadell.cat

¹ El seu patronat estava format per l'Ajuntament de Sabadell, la Corporació Sanitària Parc Taulí i la Fundació Parc Taulí i es preveia que també en formessin part el Departament de Salut i la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB).

188 TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA CIUTAT ESPORTIVA DEL RCD ESPANYOL (SANT ADRIÀ DE BESÒS)



L'àmbit de la ciutat esportiva del RCD Espanyol, ubicat al límit del terme municipal de Sant Adrià de Besòs amb Barcelona, ha estat l'escenari sobre el qual s'han construït infraestructures d'abast metropolità amb un enorme impacte sobre aquest sector. Aquest fet n'ha provocat la invalidació com a espai urbà. La Modificació puntual del PGM, l'avançament de la qual es presentà a final d'any, té com a objectiu redreçar aquesta situació.



El marge dret del riu Besòs constitueix un dels àmbits de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) sobre els quals hi ha més iniciatives de planejament en curs. Tot i que, ja des del Pla Cerdà, s'entenia que aquest sector havia d'esdevenir el pulmó verd de la ciutat, la realitat és que el pas de diverses infraestructures de caràcter territorial ha anat minvant les potencialitats urbanes del sector. Amb la Modificació puntual del Pla general metropolità (MPGM) a l'àmbit del marge dret del Besòs de l'any 1993 s'inicia la revisió conjunta del planejament sobre aquesta part del territori. El document delimitava 5 sectors que havien de ser desenvolupats per figures de planejament més concretes. D'aquests, únicament el Sector 1 "Verreda-Can Picas" no havia estat objecte d'un document específic que revisés les determinacions del Pla general metropolità (PGM) de l'any 1976. En aquest àmbit hi ha localitzades, des de l'any 2001, les instal·lacions de la ciutat esportiva del RCD Espanyol.

Presentació del document

El 23 de novembre de 2007 fou presentat a l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs el document de la MPGM a l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal i el mar-

ge dret del Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via. Tot i que inicialment la delimitació de l'àmbit deixava fora els terrenys de la ciutat esportiva del RCD Espanyol, la necessitat d'endregar definitivament tots els terrenys compresos entre el ferrocarril i el marge dret del riu Besòs va aconsellar ampliar l'àmbit fins al riu. Es pretenia, d'aquesta manera, dotar d'un planejament global i definitiu d'un sector que, després de la MPGM de l'any 1993 havia estat objecte de tres modificacions parcials.

Tal com afirmà en la presentació Sebastià Jornet, director de l'equip redactor, els objectius que la modificació es marcava eren: l'obertura del carrer de Sant Raimon de Penyafort i la definició de la seva façana; la millora dels espais lliures inclosos en el sector i la seva connexió amb els teixits existents; l'establiment de les condicions necessàries que permetessin un creixement residencial i terciari, urbà i central, generador d'una nova imatge urbana i capaç d'equilibrar les càrregues que havien de suposar el cobriment de les vies del tren.

Objectius de la proposta

Un cop enunciats els objectius, la memòria del document desenvolupa els contin-

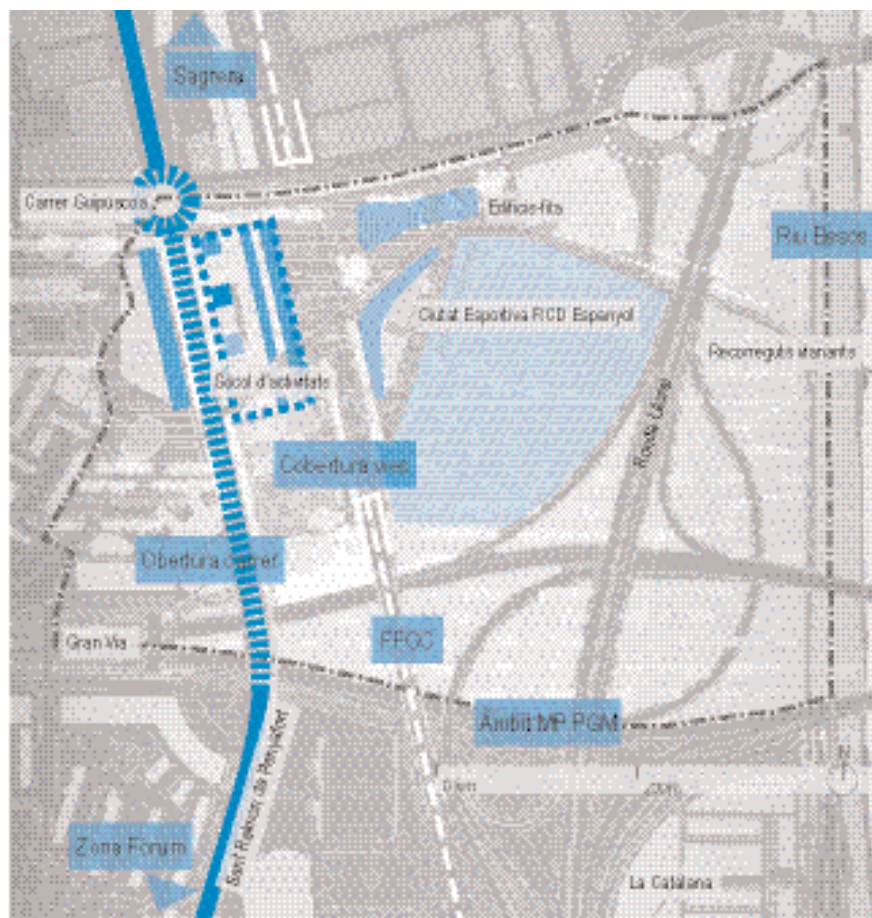
guts de la proposta urbanística, que es poden resumir en tres punts essencials: la correcta relació d'aquest àmbit amb la resta del territori metropolità, la cerca d'unes condicions que garanteixin la sostenibilitat social de la proposta i l'establiment d'unes condicions de gestió que facin viable i equilibrada la transformació del sector.

Amb l'obertura del carrer de Sant Raimon de Penyafort, eix connector entre la ZONA FÒRUM [191] i la Sagrera, es garantia la centralitat d'aquest àmbit. Aquesta qualitat, inèdita fins al moment en aquest entorn, és l'argument a partir del qual la proposta determinava les condicions per al sector, basades en els conceptes d'intensitat i de connectivitat urbana, tal com desenvolupava la memòria del document. La definició d'un nou skyline a partir d'una arquitectura direccionada i en alçada, la localització d'edificacions fita al carrer Guipúscoa i la definició d'un eix estructurador a partir de l'obertura del carrer St. Raimon de Penyafort caracteritzaven la formalització d'aquest nou sector de la ciutat.

Pel que fa a la sostenibilitat social, la proposta s'organitzava partint de tres estratègies: en primer lloc, la construcció



Ciutat esportiva del RCD Espanyol a Sant Adrià de Besòs Foto: Àlex Tarroja



d'un edifici continu en forma de sòcol de tres plantes en el qual s'hi localitzaven aquelles activitats capaces de generar interacció social; en segon lloc, la permeabilització de les principals infraestructures de l'àmbit, ja fos mitjançant la cobertura del tren com la definició de recorreguts per a vianants que, passant per sota dels viaductes, arribessin al riu Besòs; finalment la proposta garanteix una important oferta de sostre per a serveis i equipament tant públics com privats que havien de cobrir les necessitats de veinat-

ge i d'intercanvi entre els nous residents i la resta de ciutadans.

L'últim gran objectiu de la proposta havia de ser l'establiment d'unes condicions de gestió que garantissin la viabilitat del sector. L'equilibri entre l'aprofitament del sector, establert a partir de les capacitats del territori, i les càrregues derivades de les importants transformacions urbanes i d'infraestructures s'entenia com a essencial a la memòria del document. Per altra banda, les condicions del planejament

proposat apostava per possibilitar-ne una execució fraccionada i seqüencial, mitjançant la definició de polígons d'actuació equilibrats entre sí i capaços d'assumir de manera equitativa les càrregues externes del sector.

Dades generals de la proposta

Un cop determinats els objectius, la transformació de l'àmbit aposta pel repartiment d'usos com a estratègia per a garantir intensitat urbana, destinant el 25% del nou sostre proposat (26.000 m²) a usos terciaris i un 75% (78.000 m²) a usos residencials, dels quals un 20% es reservava per a habitatge protegit de règim general i un 20% per a habitatge en règim concertat. Pel que fa al nombre d'habitatges, el document estimava que dels 940 previstos per al total de l'àmbit, uns 425 es destinarien a algun règim de protecció. Pel que fa als costos de la transformació del sector, l'avanç de planejament estimava que aquests es podien situar entorn dels 45 MEUR.

Amb l'aprovació inicial de la MPGM, aquesta part de la ciutat iniciava la seva transformació definitiva, tal com assenyalà en l'acte de presentació pública el regidor d'Urbanisme Joan Callau. Una transformació, però, que no significava, en cap cas, el trasllat de les instal·lacions del RCD Espanyol, tal com assenyalà Daniel Sánchez Llibre, president del club, en la mateixa presentació. Aquest havia de ser el primer pas d'un procés que, previsiblement, havia de finalitzar amb l'aprovació definitiva del document pels volts de l'estiu de l'any següent.

ASG-CSA

Més informació

www.consorc-i-besos.com
www.sant-adria.net

189 TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA CIUTAT ESPORTIVA DEL RCD ESPANYOL (CORNELLÀ DE LLOBREGAT)



El Reial Club Esportiu Espanyol (RCD Espanyol) avança des del 2002 en el projecte de construir el seu nou estadi i un centre comercial adjacent en uns terrenys entre Cornellà de Llobregat i el Prat de Llobregat. El nou estadi de Cornellà-el Prat, amb un cost de 40,2 MEUR, preveu un aforament de 39.500 persones, sales de conferències, criteris d'accessibilitat i plaques fotovoltaiques. El complex incorpora 3.278 places d'aparcament subterrani tot i que planteja problemàtiques de mobilitat a la zona. El 2007 continuen les obres i al final de l'any es treballa en les graderies i en el tancament de tot l'anell de l'estructura del camp.

Antecedents | 2004:148



El lloc escollit per a l'emplaçament del nou estadi del Reial Club Esportiu Espanyol (RCD Espanyol) va ser el terreny anomenat la plana del Galet, de 35.000 m² d'extensió, situat a la façana fluvial del riu Llobregat de Cornellà de Llobregat, a la comarca del Baix Llobregat i al costat de l'autovia A-2. Tanmateix, l'espai s'ubica entre els municipis de Cornellà de Llobregat (53%) i el Prat de Llobregat (47%), ja que una part de la zona més pròxima a l'autovia A-2 és del municipi del Prat tot i que es troba a la façana fluvial de Cornellà.

El projecte del nou estadi va prenent forma

El 2002 el RCD Espanyol va anunciar la compra dels terrenys i l'inici dels tràmits per a construir l'estadi en règim de propietat. Els blanc-i-blaus van rebre la conformitat de la ubicació dels terrenys del futur camp per part dels ajuntaments de Cornellà i el Prat. El març del 2003 el RCD Espanyol va signar el conveni de cooperació amb la Generalitat, i els ajunta-

ments de Cornellà i del Prat per a la construcció del camp. El maig del 2003 es va col·locar la primera pedra de l'estadi de Cornellà-el Prat.

El febrer del 2004, la Generalitat va aprovar la modificació del Pla general metropolità (PGM) que donava per vàlida la nova qualificació d'usos i la construcció del nou complex lúdic i comercial situat a la façana fluvial de Cornellà de Llobregat, al costat del camp però també entre els municipis de Cornellà i el Prat. El desembre del 2004, el president del RCD Espanyol, Daniel Sánchez Llibre, va inaugurar la primera fase de les obres amb l'entrada de les excavadores per a realitzar el trasllat del camp de rugbi, ja que era als terrenys on s'havia de construir el nou estadi blanc-i-blau.

L'octubre del 2005 es va presentar públicament el projecte definitiu del nou estadi de Cornellà-el Prat. Un mes més tard es van signar els contractes d'adjudicació de les obres del camp amb les empreses constructors: Fomento de Construcciones y Con-

tratas (FCC) i Copisa. També el novembre del 2005 van entrar les primeres màquines als terrenys per executar la fase inicial del projecte constructiu consistent en el tancament del solar, la neteja i la preparació.

El gener del 2006 Daniel Sánchez Llibre va lliurar el nou camp de rugbi i d'atletisme a la ciutat de Cornellà. El RCD Espanyol va finançar el nou camp de rugbi i la pista annexa que es van haver de traslladar i que limiten amb el parc esportiu del Llobregat, dins el terme municipal de Cornellà, un complex de 40.000 m² amb un pavelló per a usos esportius i cívics, una piscina coberta i una àrea de bany a l'aire lliure, un gimnàs i altres dependències.

Durant el 2006 es va assentar el terreny per a garantir l'estabilitat del centre de l'estadi amb la substitució del terreny existent per terres adequades compactades en capes de 50 cm i amb geomalla, fins a una profunditat de 5 metres. Al final del 2006 la Generalitat va aprovar la llicència comercial i també van començar les obres d'urbanitza-



Obres de construcció del nou estadi del RCD Espanyol Foto: Àlex Tarroja

ció, que constaven de les clavegueres, els carrers, les entrades i una zona verda de 10 ha al voltant del camp.

Avança el projecte de l'estadi de Cornellà-el Prat

El projecte del nou estadi de Cornellà-el Prat, el van dissenyar els arquitectes Fenwick-Gasulla. L'obra preveia la construcció d'un recinte gairebé cobert en la seva totalitat, el 95% de les localitats, amb un aforament per a 39.500 persones, sales de conferències, amb zona VIP i construït amb criteris d'accessibilitat per a persones amb discapacitat. També es projectava la instal·lació de 3.900 plaques fotovoltaiques en 7.000 m² de la coberta. El cost del nou estadi blanc-i-blau es va adjudicar per 40,2 MEUR, dels quals FCC n'executava un 70% i Copisa el 30% restant. A més, s'havien de sumar entre 17 i 24 MEUR més per a la urbanització dels voltants del camp.

Adjacent al camp de futbol, s'hi projectava una zona de 55.000 m² definida com a lúdica i familiar, que havia d'acollir el centre comercial Cornellà-el Prat amb restaurants, comerços, uns multicinemes i un hotel, entre altres establiments. El complex de l'estadi i el centre comercial havia de tenir 3.278 places d'aparcament subterrani.

L'estadi s'ubicava a la façana de l'autovia A-2, amb accés directe per als vehicles des d'aquesta via a través de la sortida del recinte firal de Cornellà, la sortida 610. També s'hi podia accedir des de la sortida 15 de la ronda de dalt. Amb transport públic s'hi arribava des de les estacions properes de Cornellà Riera i d'Almeda de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), de Cornellà i Gavarra de la línia 5 de metro i per la futura estació del TRAMBAIX [2005:180]. Des del Prat, s'hi podien acostar caminant i amb bicicleta



Horts al sector Ribera-Salines, entre Cornellà i el Llobregat Foto: Àlex Tarroja

seguint el camí del Sorral i un cop a l'alçada del camp una passarel·la d'1 km de longitud i 3,46 m d'amplada creuava el riu Llobregat.

L'estadi i el centre comercial en obres

Al gener el RCD Espanyol ja tenia les llicències d'obres dels ajuntaments de Cornellà i el Prat i els operaris van començar a instal·lar el total de 1.800 puntals de 22 m. Així mateix, s'estaven executant els elements d'unió entre aquests puntals, les encapades, les bigues per a travar i els murs de contenció de les terres interiors.

Al febrer la immobiliària Acciona va anunciar la compra als promotors Lar y Grosvenor del 100% del capital del centre comercial annex al camp del RCD Espanyol, que s'estava construint. El grup Lar y Grosvenor es va adjudicar el 2003 la propietat i explotació del centre comercial per 39 MEUR mitjançant un acord amb el RCD Espanyol, presentat pel club com una garantia de la viabilitat econòmica del projecte de l'estadi.

Al maig s'havia executat el 80% de l'estacada del terreny, el 40% de la fonamentació i un 7% dels forjats, i ja es començaven a

veure les estructures dels vestidors i de les sales de reunions.

Al novembre s'insinuava l'esquelet de l'estadi i faltava el 40% de l'estructura de formigó, col·locar la grada superior i l'estructura metàl·lica de la coberta, amb 4 grans bigues al damunt de 8 pilars de recolzament. Entre 160 i 180 operaris treballaven cada dia a l'obra. Al desembre s'estaven executant les graderies de la futura tribuna principal i el gol nord, i s'estava tancant tot l'anell de l'estructura del camp.

L'estadi a punt per al 2008 i el centre comercial per al 2009

Es projectava que al final del 2008 el RCD Espanyol havia de poder estrenar el nou estadi. Tanmateix, encara no es preveia que estiguessin acabats la gran rotonda sobre l'autovia A-2 i el vial que l'havia d'enllaçar amb el complex esportiu i comercial. La infraestructura depenia del Ministeri de Foment i tenia dotació pressupostària. Segons el secretari d'Estat d'Infraestructures, Víctor Morlán, s'havia de resoldre l'accessibilitat durant el 2009. També durant el 2009, al final de l'any, s'esperava l'obertura del centre comercial del costat del camp del RCD Espanyol.

Per altra banda, per al començament del 2008 es preveia que la banda oest de la mateixa façana fluvial de Cornellà de Llobregat, un sector classificat com a urbanitzable en el PGM, entrés a les propostes per a desenvolupar una àrea residencial estratègica, ARE, (DECRET LLEI DE MESURES URGENTS EN MATÈRIA URBANÍSTICA [50]), concretament al sector Salines-Serrallo de Cornellà de Llobregat, un espai de 48,19 ha.

XCN

Més informació

www.aj-elprat.cat
www.cornellaweb.com
www.rcdespanyol.com



Horts al sector Ribera-Salines, entre Cornellà i el Llobregat Foto: Àlex Tarroja

190 TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA GRAN VIA (L'HOSPITALET DE LLOBREGAT)



El 2007 ha estat una any d'avenços en la transformació de la Gran Via en el seu pas per l'Hospitalet. La inauguració de la plaça d'Europa, centre neuràlgic del districte econòmic de la ciutat, i la finalització de les obres d'ampliació de la Fira de Barcelona al recinte Gran Via, donen una idea de la nova imatge urbanística d'aquesta zona. D'altra banda, continua la preocupació de diferents institucions i organitzacions sindicals sobre la mobilitat i el possible futur col·lapse viari. La constitució de la Taula de Mobilitat i l'elaboració d'un pla provisional són les actuacions que s'han anat desenvolupant durant aquest any.

Antecedents | 2003:112; 2004:189; 2005:185; 2006:185



La transformació urbana de la Gran Via al seu pas per l'Hospitalet de Llobregat és un projecte molt ampli i complex que aglutina diferents actuacions a l'avinguda de la Gran Via, al tram comprès entre els carrers Miguel Hernández i Escultura (tocant al terme municipal de Barcelona) i les zones adjacents. Es va iniciar l'any 2001 amb la signatura d'un conveni de col·laboració per a començar els treballs de reforma i ordenació urbanística per part de l'Ajuntament de l'Hospitalet, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), mitjançant l'Institut Català del Sòl (Incasol). Un any més tard, el febrer del 2002, aquestes institucions van crear el Consorci per a la Reforma de la Gran Via que tenia com a objectiu desenvolupar i coordinar les diferents actuacions urbanístiques.

La plaça d'Europa com a protagonista

L'eix central de la transformació de la Gran Via es troba a la plaça d'Europa, ubicada entre el carrer Aprestadora i el carrer de les

Ciències, concretament entre el Centre Comercial Gran Via i Ikea. El soterrament de la Gran Via al 2006 va permetre l'inici de les obres d'urbanització d'aquest espai que es va inaugurar a l'abril com a centre neuràlgic del Nou Districte Econòmic de l'Hospitalet. L'arquitecte Albert Vilaplana va ser qui va dissenyar la plaça, que representa la intersecció de dues el·lipses, que ocupen una superfície aproximada de 33,4 ha.

Al voltant de la plaça d'Europa es dibuixen altres el·lipses amb altres edificis projectats. El total de sostre construït serà de 335.402 m², el qual ocuparà el 30% de la superfície ordenada, mentre que el 70% restant serà destinat a zones verdes i equipaments.

Respecte als equipaments previstos, hi haurà una escola bressol, una biblioteca i un hotel d'entitats. Val a dir que s'ha planificat recuperar la fàbrica modernista de Can Godó i Trias (1903), catalogada en el Pla especial de protecció del patrimoni arquitectònic de l'Hospitalet. Hi ha 28 edificis projectats al voltant de la plaça, 20 dels quals destinats a habitatge.

La superfície destinada per a hotels és de 100.683 m². Entre les edificacions hotel·leres, cal destacar l'hotel Catalònia, dissenyat per l'arquitecte Jean Nouvel (de 27 plantes), les obres del qual es van iniciar a l'abril, amb la col·locació de la primera pedra. També, l'edifici bosc, dissenyat per Enric Ruiz-Geli, que se situarà a la part nord de la plaça; a l'octubre es va fer pública la compra per part de Prestige Group del projecte de l'hotel bosc, que fins llavors havia estat propietat de la immobiliària Hàbitat. El pressupost d'aquest edifici encara no està tancat, però ja supera els 50,3 MEUR.

Respecte a l'espai previst per a oficines, s'han destinat 342.819 m² de sostre edificat. A l'octubre es va inaugurar l'edifici d'oficines de la immobiliària COPISA, de 7.041 m² i dissenyat per Òscar Tusquets, que va optar per donar-li forma de piràmide invertida. En l'acte d'inauguració del primer edifici de la plaça d'Europa, l'alcalde de l'Hospitalet, Celestino Corbacho (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va informar que dels 28 edificis que s'havien de construir, 27 ja tenien llicència i la majoria ja havien començat les obres.

La Ciutat de la Justícia i l'ampliació de la Fira de Barcelona

Entre els projectes urbanístics que comprenen la transformació de la Gran Via s'ha de posar en relleu l'ampliació de la Fira de Barcelona a l'Hospitalet i la TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA CIUTAT DE LA JUSTÍCIA [2005:184]. La principal finalitat de la futura ciutat judicial és centralitzar els equipaments judicials en una extensió de 300.000 m², entre Barcelona i l'Hospitalet, concretament allà on abans hi havia l'antiga caserna de Lepant. S'ha previst de construir-hi nou blocs amb altures diferents que oscil·len entre 15 i 61 m, a més d'un edifici d'habitatges de protecció oficial on 90 dels 120 pisos es destinaran a lloguer per a joves (la resta, se'ls reserva Justícia com a pisos pont per al personal laboral que arribi a la ciutat).



En primer terme la Gran Via i al fons la plaça Europa. Foto: Àlex Tarroja



Fira de Barcelona, a la plaça Europa. Foto: Àlex Tarroja

El segon macroprojecte de la zona és l'ampliació de la Fira de Barcelona, concretament el recinte firal Gran Via. La societat anònima Fira 2000 és qui ha de dur a terme i gestionar aquest projecte, que té un cost de 950 MEUR. L'arquitecte Toyo Ito va ser l'encarregat de dissenyar aquest projecte, basat en la creació de sis nous pavellons (326.000 m²) connectats entre si a través d'una rambla d'1,5 km. Aquest arquitecte va ser l'encarregat també de dissenyar les Torres Fira, situades a l'entrada de la plaça d'Europa i que continuen en construcció.

L'estrena del recinte firal

Al maig, el saló Construmat, la fira del sector de la construcció, va estrenar les instal·lacions del recinte Gran Via amb prop de 200.000 m² de superfície expositiva. La inauguració oficial del nou recinte es va fer al juny i es va posar en evidència que, juntament amb el recinte de Montjuïc, la Fira de Barcelona disposa d'una de les superfícies firals més extenses d'Europa.

El mateix mes, es va constituir la comissió institucional de la Fira de Barcelona, dirigida pel president de la Generalitat, José Montilla. Amb l'objectiu de vetllar pel compliment dels acords d'ampliació del recinte de Gran Via, la tasca de la comissió consisteix a supervisar el pla financer del projecte, fer el seguiment del procés d'inversió en l'aplicació

dels espais firals i fer recomanacions sobre l'orientació estratègica de la Fira, entre altres coses.

A la sessió constitutiva de la comissió, Josep Lluís Bonet, president de la Fira de Barcelona, va posar en relleu la importància de la finalització de les obres del metro per a d'aquí a quatre anys. La LÍNIA 9 [82] i l'ampliació de la línia 2 suposarà la connexió del recinte de Gran Via amb Barcelona i amb l'AEROPORT DE BARCELONA [5]. En aquest sentit, Joaquim Nadal, conseller del DPTOP, va informar que la prolongació de la línia 2 del metro des del centre de Barcelona fins al recinte firal s'iniciaria el 2008 i finalitzaria el 2011.

En aquest sentit, el mes de maig es va inaugurar la nova estació soterrada Europa/Fira de la línia LLOBREGAT-ANOIA [70] dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC). Aquesta està situada entre les parades d'Ildelfons Cerdà i Gornal i suposa la connexió dels dos recintes firals i l'accés directe a la Gran Via. Està previst que en el futur sigui l'intercanviador que connecti la xarxa d'FGC i la línia 9 de metro.

La mobilitat, el problema no resolt

El mes de maig es va constituir la Taula de Mobilitat com a resposta a la preocupació per part de diferents institucions i organitza-

cions sindicals sobre el futur col·lapse de la Gran Via. De fet, a principi d'any, CC.OO. va fer un comunicat de premsa on denunciava la manca de planificació i de negociació del Departament de Justícia sobre el trasllat de 3.500 treballadors. Demanaven l'elaboració d'un pla de mobilitat que tingués en compte els dotze mil desplaçaments diaris que es preveïen amb la posada en marxa dels 166 jutjats.

La principal funció de la Taula seria diagnosticar la situació, proposar-hi millores i atendre les noves necessitats generades per la ciutat judicial. Per a realitzar la seva tasca es basaven principalment en una enquesta elaborada pel Departament de Justícia sobre els hàbits de mobilitat dels seus treballadors i usuaris.

A l'acte de constitució de la Taula, el secretari per la Mobilitat, Manel Nadal, va assenyalar que la línia 9, principal accés a la Gran Via, s'aniria obrint per etapes durant el 2008, atesa la complexitat de l'obra. Per aquest motiu, els departaments de Justícia i de Política Territorial i Obres Públiques n'estaven preparant un pla provisional d'accessos.

A començament de l'any vinent, es preveu inaugurar el primer edifici de la ciutat judicial, que aglutinarà els jutjats de l'Hospitalet i els de violència de gènere. L'endarreriment d'aquesta inauguració, que es preveia per a final d'any, es deu a la instal·lació d'una línia d'alta tensió que ha de reforçar el sistema de Barcelona després del tancament del subministrament elèctric de l'estiu (ABASTAMENT D'ENERGIA A BARCELONA [2]).

RCN

Més informació

www.firabcn.es

191 TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA ZONA FÒRUM (BARCELONA)



Durant el 2007 es continuen desenvolupant les diferents actuacions urbanístiques que estan transformant la zona Fòrum. La primera fase de la plataforma on es construirà el futur zoo marítim finalitzen i el Pla de millora urbana que determinarà l'ordenació del Campus del Besòs continua la seva tramitació legal. D'altra banda, l'Escola Tècnica Superior d'Enginyeria Industrial de Barcelona mostra el seu rebuig al possible trasllat de les seves instal·lacions des de la Zona Universitària de Diagonal al futur Campus Interuniversitari del Besòs.

Antecedents | 2003:116, 2004:196, 2005:183, 2006:182



La Zona Fòrum se situa entre els termes municipals de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, al marge dret del riu Besòs. Aquesta zona ha estat un dels espais protagonistes de la transformació urbana de Barcelona dels últims anys, especialment amb l'organització del Fòrum Universal de les Cultures l'any 2004.

A partir d'aquest any es van iniciar altres projectes per a continuar la transformació de l'entorn urbà, intentant generar un nou eix de centralitat. Un d'aquests projectes va finalitzar el maig de 2006 amb la inauguració del Parc de la Pau a la desembocadura del riu Besòs, a tocar de la central elèctrica Fecsa-Enher i la incineradora del Besòs. A més a més de les 11 ha de la superfície del parc, es va recuperar una platja de 3 ha i 500 m de llargada.

El zoo marí de Barcelona

Un altre dels projectes era la construcció, al front marítim, del **PARC ZOOLOGIC MARÍ** [2004:130] on es preveia traslladar una part del zoològic ubicat al Parc de la Ciutadella. La idea era construir una plataforma marina entre la platja de la Nova Mar Bella i el Parc de l'Auditori del Fòrum, guanyar metres al mar i edificar-hi al damunt el futur zoo.

Després de diverses propostes denegades pel Ministeri de Medi Ambient (MMA), el 2005 el Ministeri va atorgar a l'Ajuntament de Barcelona la concessió d'ocupació de 230.000 m² de béns de domini públic marítim-terrestre per la realització de les obres de la plataforma de zoo marí, d'un espigó mig submergit i del futur parc de la Nova Mar Bella.

Les obres de la plataforma i dels dics de contenció es van iniciar al 2005 amb un pressupost de 19,1 MEUR. A principi de l'any 2007 van finalitzar, però calia un període de 12 mesos per a deixar reposar l'estructura de formigó de 8,5 ha abans d'iniciar la segona fase de l'obra que es tenia previst acabar el 2009.

Al juny, Greenpeace va presentar l'informe "Destrucció a tota costa, 2007" on, entre altres punts, criticava la construcció del zoo marí tot assenyalant que l'obra significava una apropiació per part de l'Ajuntament d'un espai natural i que no promovia veritablement la recuperació d'espècies i assenyalava, també, la seva incompatibilitat amb la Llei de costes. L'associació ecologista Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA) també es mostrava crítica amb aquesta obra.

Campus interuniversitari del Besòs

El projecte de crear un pol universitari i d'activitat qualificada a la desembocadura mateixa del riu es va iniciar el 2002 amb la creació del Consorci del Centre Interuniversitari del Besòs, format per l'Ajuntament de Barcelona i de Sant Adrià de Besòs, el Consell Comarcal del Barcelonès i l'Entitat Metropolitana del Transport (ATM) (aquesta última a partir del 2005). Totes aquestes administracions eren propietàries del 96% del sòl. La principal funció d'aquest òrgan era gestionar i desenvolupar les transformacions urbanístiques de l'àmbit ubicat entre el carrer Taulat i la Ronda del Litoral, que tenia una superfície de 77.332 m².

El projecte consistia a crear un espai on coexistissin i es relacionessin la Universitat amb empreses vinculades amb la recerca i la innovació per tal d'impulsar el desenvolupament de nova activitat industrial. La iniciativa estava liderada pel Departament d'Innovació, Universitats i Empresa, la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), els ajuntaments de Barcelona i Sant Adrià de Besòs i la Diputació de Barcelona.

Per tant, els eixos bàsics del Campus serien la docència, la recerca i l'activitat empresarial. Les àrees d'estudi serien les tecnologies de l'energia, les tecnologies per a la mobilitat, les tecnologies de l'aigua i l'arquitectura, l'urbanisme i l'edificació. I es preveia que l'espai pogués generar una activitat per a 20.000 persones, entre estudiants, investigadors i treballadors.

Durant el 2005 i 2006 el Consorci va promoure el Pla de millora urbana (PMU) al sector C-4 (Taulat-Ronda) de la Modificació del Pla general metropolità (PGM) al sector del front litoral i marge dret del riu Besòs "Campus Interuniversitari del Besòs". Aquest va ser aprovat definitivament per l'Ajuntament de Barcelona i de manera provisional per Sant Adrià de Besòs. A final de l'any 2006 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) va suspendre la resolució definitiva del PMU perquè en



Els terrenys del Campus del Besòs, entre la Ronda Litoral i Taulat, estan ocupats per un parking. Foto: Àlex Tarroja

faltava l'estudi de mobilitat i la valoració econòmica.

Paral·lelament, el consorci va obrir un concurs d'idees per a la construcció de l'edifici de la nova seu de l'Escola Universitària d'Enginyeria Tècnica Industrial de Barcelona (EUETIB) i per a l'ordenació del conjunt d'edificis del campus interuniversitari. Amb la proposta dels guanyadors del concurs (l'equip d'arquitectes Martínez Lapeña-Torres) es va modificar el PMU.

A començament d'any, tant l'Ajuntament de Barcelona com el de Sant Adrià del Besòs van aprovar inicialment el PMU, tot derogant l'anterior document. Aquest pla determinava la superfície destinada a equipaments (63.000 m²), a activitat econòmica (59.200 m²) i a zona verda i espais lliures (30.000 m²).

Al pla es mostrava com a edificis singulars l'edifici de la fundació b_TEC Parc Barcelona Innovació Tecnològica, de 8.500 m², que acolliria espais de formació contínua, i la nova seu de l'EUETIB, actualment ubicada al recinte industrial de Can Batlló, al carrer Urgell (20.000 m²). L'edifici central del campus seria l'Edifici Universitat-Empresa A, futura seu de les oficines del campus. Aquest tindria el disseny determinat per l'arquitecta iraquiana Zaha Hadid.

El projecte, denominat Spiralling Tower, consistia en un edifici d'11 plantes superposades, amb forma d'espiral, amb una alçada de 48 m. Aquesta obra se situaria entre el carrer Taulat, Sant Raimon de Penyaforat i Eduard Maristany, al costat de l'Edifici Fòrum. Els seus promotors eren el Consorci de la Zona Franca (CSZ), d'una banda i el Consorci Interuniversitari.

Un trasllat polèmic

A l'abril el Consell de Govern de la UPC va acordar la seva incorporació al projecte del Campus del Besòs. Això significava que es començava a analitzar la possibilitat de traslladar tant l'EUETIB com l'Escola Tècnica Superior d'Enginyeria Industrial de Barcelona (ETSEIB), ubicada a la Zona Universitària de la Diagonal. Es calculava que aquest trasllat duraria 5 anys i que el cost seria de 137 MEUR.

Aquesta decisió era contrària al posicionament de la Junta de Govern de l'ETSEIB, que mesos abans havia reiterat la seva decisió de continuar el projecte de rehabilitació i ampliació de les instal·lacions actuals.

Al maig, els professors i l'alumnat de l'ETSEIB van paraitzar la Diagonal en senyal de protesta contra el trasllat. La Plataforma No al Trasllat va assenyalar que el cost del desplaçament era molt superior al del projecte de rehabilitació. Van mostrar la seva disconformitat amb les declaracions del rector de la UPC, per mitjà de les quals apuntava que al Besòs hi havia més espai per a créixer i per a estar a prop de les empreses.

Aquell mateix mes es va conèixer el nom del nou director general d'Universitat, Joan Majó, que va avançar que es faria el trasllat de les dues escoles d'enginyeria. D'altra banda, a la UPC es va escollir el nou director de l'ETSEIB. Amb el 64,5% dels vots va guanyar Francesc Roure, antic subdirector i veu contrària al trasllat.

El mes següent el Govern de la Generalitat (Partit dels Socialistes de Catalunya –PSC– Esquerra Republicana de Catalunya –ERC– i Iniciativa per Catalunya-Verds i Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA) va aprovar el

Pla d'inversions de les universitats públiques (PIU) 2007-2013 en el qual s'afegia el projecte del Campus del Besòs i s'establia una ajuda econòmica de 28,3 MEUR.

Altres projectes

El mes de juny el Govern de la Generalitat va demanar als grans grups energètics l'adhesió al projecte de creació d'un centre de recerca d'energies renovables i d'estalvi energètic. El futur Institut de Recerca en Energia de Catalunya (IREC) estava impulsat per la Generalitat, la UPC, la Universitat de Barcelona (UB), el Centre d'Investigacions Energètiques Mediambientals i Tecnològiques (CIEMAT) i l'Institut per a la diversificació i l'estalvi energètic (IDAE).

Aquest s'ubicaria al costat de la futura seu europea del projecte ITER d'experimentació en fusió termonuclear, ubicada, al parc de l'energia, a tocar dels edificis projectats per a les escoles d'enginyeria.

Per al 2008 es preveia que continuessin desenvolupant-se els diversos projectes que transformaran el front marítim del Besòs. D'una banda, es preveu que s'aprovi definitivament el PMU del sector C4 per tal de poder iniciar les obres del Campus del Besòs. D'altra banda, s'esperava també la constitució formal de l'IREC que probablement dependrà de Departament d'Economia i Finances de la Generalitat.

RCN

Més informació

www.btec.org
www.consorci-besos.com
www.gencat.cat/ptop

192 TRANSFORMACIÓ URBANA DE L'ILLA FRADERA (BADALONA)



S'aprova provisionalment la modificació del Pla general metropolità (PGM) al sector de can Fradera (Badalona) que preveu la creació d'una nova façana al voltant de l'illa formada per 350 nous habitatges en edificis de 6 plantes i 1 edifici singular de més alçada que han de substituir les edificacions existents. Aquest projecte ha generat nombroses mostres de rebuig per part dels veïns, que consideren excessives les edificabilitats que es projecten en aquest àmbit.



L'Illa Fradera ha constituït històricament l'únic espai lliure d'urbanització al barri del centre de Badalona des que el Pla comarcal de 1953 la va declarar zona de serveis. Aquest pla també preveia l'ampliació del perímetre de l'illa mitjançant les expropiacions de les finques compreses entre els carrers Martí i Pujol, Anselm Clavé, de la Creu i Santa Barbarà, configurant un nou espai de titularitat pública de més de 25.000 m².



El Pla general metropolità (PGM) de 1976 va qualificar l'Illa Fradera com a zona verda amb la voluntat que esdevingués el gran espai lliure del centre de la ciutat de Badalona.

El 2001, el Pla director d'infraestructures (PDI) preveia la prolongació de l'L-2 i l'L-1 del metro fins al centre de Badalona i el trasllat la línia de ferrocarril de RENFE cap a l'interior, de manera que esdevenia l'espai idoni per a la construcció del nou intercambiador de Badalona-Centre que ha de suplir les mancances de transport públic d'aquesta part de la ciutat.

A partir d'aquest moment l'Ajuntament inicià els tràmits per a executar el planejament vigent en aquest àmbit i l'any 2002 adquirí el 95% de l'interior de l'illa on es va construir de manera provisional un aparcament regulat.



Entre les edificacions afectades a l'interior de l'illa¹ cal destacar l'Escola Pública Progrés creada provisionalment per a cobrir l'augment de la demanda de places que es va registrar a la ciutat l'any 2000. L'escola havia previst de reubicar-se definitivament al carrer Indústria, però els retards en el trasllat i l'inici de les obres del metro van provocar un important malestar entre els pares i mares que iniciaren manifestacions de protesta per aquesta situació de provisionalitat.

La nova modificació del PGM

Després d'anys de debat sobre el futur de l'Illa Fradera, l'any 2006 l'Ajuntament de

Badalona presentà una nova modificació del PGM en aquest àmbit que preveia la creació d'una nova façana als carrers Anselm Clavé i de la Creu formada per edificis de 6 a 8 plantes i 1 edifici singular destinat a ús públic.

En total es preveia la construcció de 350 nous habitatges, que substituirien les actuals edificacions que envolten l'illa i que consegüentment augmentarien l'alçada dels edificis actuals fins a crear una façana de nova edificació.

Respecte a la urbanització de l'espai central, tot i no estar afectat per la modificació s'arribà a l'acord que en el termini d'un any es procediria a la realització d'un concurs públic per a definir-lo com a zona verda.²

La modificació del PGM als carrers Anselm Clavé i la Creu fou aprovada inicialment el 28 de març del 2006 pel ple de l'Ajuntament amb els vots favorables de tots els grups polítics del Govern, Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Esquerra Unida i

Alternativa (ICV-EUiA) i l'abstenció de Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP).

Les reaccions a aquest projecte no es feren esperar, i les associacions de veïns del Centre i Coll i Pujol el denunciaren públicament en considerar que preveia unes edificabilitats excessives i que no havia fet una previsió de dotació d'habitatge de protecció oficial (HPO). El grup municipal d'ICV-EUiA, per la seva banda, matisà la seva aprovació a la reforma durant el període d'al·legacions del projecte.

Durant els mesos següents, l'Ajuntament va mantenir reunions amb els diferents col·lectius implicats per tal d'arribar a un acord de cara a l'aprovació provisional del pla. Aquestes reunions no van acabar de cristal·litzar en un acord i les associacions de veïns, juntament amb el grup municipal d'ICV-EUiA, iniciaren mobilitzacions en contra del projecte.

Continuen els enderrocs a l'interior de l'illa

Mentrestant, i un cop obtinguda la titularitat pública de l'illa, els enderrocs de l'in-



terior continuaren executant-se fins al 2007, tot i algunes interrupcions derivades de les successives ocupacions de les cases expropiades del carrer Martí i Pujol que s'havien anat produint al llarg de les obres.

Durant el gener de 2007, l'AMPA del Col·legi Progrés tornà a convocar una manifestació davant de l'Ajuntament per a reclamar l'acceleració de les obres de construcció del nou centre previstes per al curs següent.

A començament d'agost, un cop enderrocada l'Escola Progrés i els últims habitatges del carrer Martí, l'illa central va quedar completament buida d'edificacions.

Nou procés participatiu sobre l'entorn de l'illa Fradera

El debat sobre la modificació del PGM entorn de l'illa Fradera tornà a reaparèixer durant la campanya electoral de les eleccions municipals de 26 de maig de 2007, on els diferents partits n'elaboraren propostes. D'aquesta manera, el PSC va defensar la proposta inicial amb modificacions puntuals, CiU i ERC van defensar la ubicació de més edificis públics singulars que dotessin l'espai d'una nova centralitat, mentre que el PP rebutjava el projecte de manera parcial i ICV-EUiA de manera total.

Passades les eleccions, el nou govern municipal format per PSC, CiU i ERC va iniciar un nou procés participatiu sobre la modi-



Pancartes de protesta contra el projecte de l'Illa Fradera Foto: Moisès Jordi

cació del PGM amb la idea de revisar completament el projecte inicial.

Entre els compromisos que va assumir el nou equip de govern, hi van figurar un nou estudi sobre l'asolellament dels edificis del voltant de la plaça i la possible reducció de la fondària per a reduir l'impacte sobre les edificacions adjacents.

També es proposà la construcció de porxos al voltant de totes les plantes baixes i l'am-

pliació de les voreres per a reforçar la centralitat comercial.

Respecte a l'alçada dels edificis, es mantenia la idea de construir edificis de 6 plantes però mantenint l'edificabilitat actual fixada pel PGM en uns 350 habitatges, amb la qual cosa es descartava l'opció de construir HPO.

Aprovació provisional de la modificació del PGM

Finalment, el 21 de desembre de 2007 es va aprovar provisionalment la modificació del PGM als carrers d'Anselm Clavé i de la Creu amb els vots favorables de l'equip de govern, l'abstenció del PP i el vot contrari d'ICV-EUiA. El fet més destacable va ser la inclusió d'una reserva d'HPO a la cantonada del carrer Anselm Clavé i Jaume Solà.

Aquesta aprovació no va estar exempta de polèmica, com ho demostrà la concentració d'uns 50 veïns a la plaça de la Vila que reclamaven la revisió completa del projecte.

Tant l'aprovació definitiva de la modificació del PGM pendent d'aprovació definitiva, com el projecte d'urbanització de l'illa Fradera queden pendents de concretar-se fins a l'any vinent, l'any en què està previst que s'acabin d'executar les obres de l'L-2 que han de portar el metro fins al centre de Badalona.

NCL

Més informació

www.badalona.cat



Una imatge de les obres a l'Illa Fradera Foto: Moisès Jordi

1A l'interior del sector hi havia edificacions que, en estar afectades des de 1953, eren il·legals.

2 L'intercanviador anirà soterrat.

193 TRANSFORMACIÓ URBANA DE POBLENOU I 22@ (BARCELONA)



El desenvolupament del Pla 22@ continua incidint sobre la transformació del barri del Poble Nou de Barcelona. La localització al districte de noves activitats econòmiques i nous equipaments culturals són els eixos d'aquesta renovació que, de la mateixa manera que en anys anteriors, continua generant tensions entre l'Ajuntament i els diversos moviments veïnals.

Antecedents | 2004:197; 2005:194; 2006:192



El barri del Poble Nou, situat al sector sud est de la ciutat de Barcelona, es troba des de l'any 2000 en ple procés de transformació urbanística. Amb el canvi de paradigma d'activitat productiva, l'Ajuntament de Barcelona pretén transformar aquest sector de la ciutat en un nou districte tecnològic capaç de donar cabuda a activitats econòmiques amb valor afegit. Al llarg d'aquest procés l'Ajuntament de la ciutat i les diverses associacions veïnals han manifestat parers divergents respecte de la protecció del patrimoni construït en aquest àmbit. Aquesta desavinença s'ha explicat especialment amb el projecte de *CAN RICART* [2006:180].

El 23 de març de 2007 el Consell Econòmic i Social de Barcelona presentava un dictamen sobre el desenvolupament del 22@. Tot i afirmar-hi que el pla 22@ anava per bon camí, s'enunciaven un seguit de recomanacions que havien de donar un nou impuls al projecte. Entre aquestes es destacava la necessitat d'implicar altres institucions en la gestió del pla, tals com la Generalitat de Catalunya, la Cambra de Comerç de Barcelona i fins i tot el Govern de l'Estat. Aquesta nova composició institucional hauria de conduir a la creació d'un consell consultiu en el qual tinguessin veu els agents socials, les universitats i les organitzacions empresarials i sindicals. Finalment, l'informe conclouia recomanant la preservació de la indústria tradicional, així com la reutilització del patrimoni industrial del Poble Nou per a usos públics. Aquesta última recomanació fou reafirmada en diverses declaracions de Jordi Hereu. L'alcalde de Barcelona apostava per la potenciació de Poble Nou com a pol d'atracció cultural, a través de la recuperació del patrimoni arquitectònic per a usos culturals.

Al Pla estratègic de cultura de Barcelona, la redacció del qual s'iniciava el mes de gener, s'establien les bases de l'actuació municipal al 22@ per tal de consolidar les activitats creatives i culturals al districte. Algunes de les actuacions previstes més notables foren la previsió d'espais com la fàbrica l'Esco-

sa o els Tallers Caminal com a espais de creació artística, la rehabilitació de la fàbrica de Can Saladrigas com a centre d'interpretació del patrimoni industrial o l'ampliació de la nau Hangar, destinada a la formació d'artistes mèdia.

A més de les institucions de caire artístic, la implantació de noves activitats amb valor afegit havia continuat al llarg de l'any anterior. Malgrat que fins al moment la major part de les noves activitats al 22@ tenien molt més a veure amb el sector terciari que amb el tecnològic, a final del 2006 es podia constatar l'inici d'un canvi de tendència, segons dades de la societat municipal 22@. En un informe presentat al novembre per Josep Miquel Piqué, conseller delegat de la societat, s'afirmava que el 54,8% de l'activitat al districte estava relacionada amb la tecnologia de la informació, l'energia i la biotecnologia. L'activitat terciària suposava, per la seva banda, un 44,6% del total. Com en anys anteriors, l'arribada d'aquestes noves activitats implicava en molts casos la construcció d'edificis de caràcter singular. Entre ells destaca l'hotel de 120 m d'alçada que el Grup Hàbitat va construir a la confluència de l'avinguda Diagonal amb el carrer Pere IV, segons projecte de l'arquitecte francès Dominique Perrault.

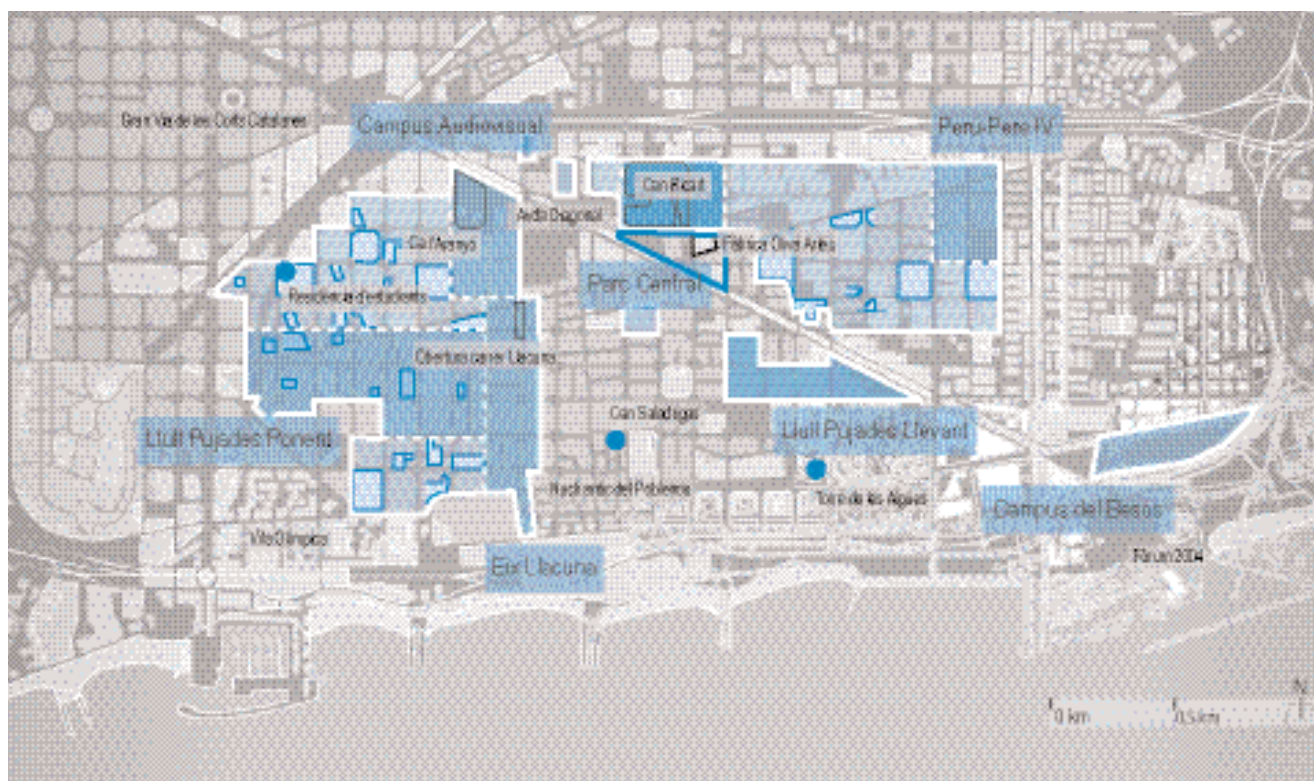
Parc Central de Poble Nou

Pel que fa als nous projectes d'espai públic al 22@ destaca la construcció del Parc Central de Poble Nou. Les obres d'urbanització d'aquest nou parc, pressupostades en 18 MEUR, s'iniciaren el maig del 2006 i a mitjan 2007 ja presentaven un estat força avançat: els accessos des de l'avinguda Diagonal ja estan acabats i les parts del parc ja han estat definides. Una de les característiques més singulars del projecte, obra de l'arquitecte francès Jean Nouvel, era la construcció d'un mur perimetral que l'aïllava de la resta de la trama urbana. Aquesta actuació, justificada per l'autor del projecte en virtut de la cerca d'una pretesa tranquil·litat a l'interior del recinte, comportava nombrosos inconvenients segons l'opinió de l'arquitecte Jo-

sep Maria Montaner, entre els quals destacava, en un article aparegut a *El País* el 17 de juliol, l'incompliment dels requisits mínims d'accessibilitat i seguretat i la segregació del recinte respecte del seu entorn urbà.

A més de les crítiques contra el 22@ per part d'intel·lectuals i professionals de l'àmbit de la cultura, les posicions de les associacions veïnals continuaren essent bel·ligerants, tal com ho havien estat durant els anys anteriors. A final de gener la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB) va fer públic un manifest en el qual denunciava la manca d'una actitud dialogant per part de l'Ajuntament de Barcelona, en negar la possibilitat de mantenir una audiència pública amb els veïns de Poble Nou per tal de discutir el futur de Can Ricart. El conjunt d'arquitectura d'ús industrial continuava essent la punta de llança de les posicions enfrontades entre ajuntament i veïns, tot i que n'hi hagué altres.

A més del difícil equilibri entre la transformació del barri i la preservació del seu patrimoni, el desenvolupament del 22@ va comportar l'execució d'obres que, a més del seu impacte ambiental habitual, van comprometre la seguretat i salubritat d'alguns immobles del barri. El 8 de juny un moviment de terres va rebentar la planta baixa d'un edifici i el va inundar d'aigües residuals. Posteriorment s'obriren diverses esquerdes d'uns 15 m de llargària a pocs metres d'unes obres d'execució de diversos edificis d'oficines, habitatges i d'un aparcament subterrani. Els dies abans d'aquests esdeveniments havien aparegut diverses esquerdes en la majoria d'edificis situats al voltant de les obres esmentades. Tot i l'estat d'alarma inicial, la presència permanent d'una dotació de bombers i una altra de la guàrdia urbana va transmetre una certa sensació de tranquil·litat entre els veïns afectats. En una reunió mantinguda a la seu del districte entre l'empresa constructora, els tècnics municipals i els 200 afectats, s'acordà la continuació de les obres amb la supervisió constant dels veïns.



D'altra banda, el pla especial del nucli històric del barri va esdevenir també objecte de malestar ciutadà. El mes d'agost l'Associació de Veïns de Poblenou presentà al·legacions al projecte de reforma del nucli històric del barri. De nou les principals queixes ciutadanes se centraren en la manca de participació ciutadana, la manca de mesures contra l'assetjament immobiliari i la previsió d'alineacions i amplades de carrers que, segons el criteri dels veïns, malmetien l'estructura urbana pròpia del barri.

La polèmica de Can Ricart

Malgrat la polèmica generada al voltant de les obres que tenien lloc al 22@ i el pla especial del nucli antic del Poblenou, Can Ricart va continuar essent, al llarg de l'any 2007, el principal punt de divergència entre l'Administració pública i les associacions veïnals, tot i que l'Ajuntament de Barcelona havia anat modificant el projecte original per tal de satisfer la demanda dels veïns que volien preservar el caràcter del conjunt industrial.

El 13 de març el Departament de Cultura i Mitjans de Comunicació (DCMC) iniciava l'expedient d'incoació de declaració de bé cultural d'interès nacional (BCIN) per al conjunt de Can Ricart. En l'expedient es preveia la delimitació d'un perímetre per tal de preservar els valors ambientals, paisatgístics i culturals de l'espai i també la suspensió de les llicències de parcel·lació, edificació o enderrocament de la zona afectada. La interpretació que van fer el DCMC i els veïns de l'es-

mentat perimetre de protecció fou objecte de gran controvèrsia durant els mesos posteriors a la incoació de l'expedient, tot i que l'encontre entre l'Ajuntament i els veïns ja es feu evident el mateix dia de la incoació de l'expedient. Mentre Assumpta Escarp, regidora d'Urbanisme, considerava que la decisió del DCMC reconeixia l'esforç de l'Ajuntament per a preservar Can Ricart, els veïns consideraren que per a la preservació real del recinte encara hi mancava una visió global de conjunt. El manteniment dels 6.300 m² de sostre edificable previstos a l'interior de l'àmbit i la manca de diàleg amb els veïns eren, segons els veïns, els principals inconvenients a resoldre. L'alternativa que continuà defensant la plataforma Salvem Can Ricart es basava en la titularitat 100% pública del recinte i en la localització d'equipaments locals i de noves activitats artístiques i creatives.

Davant d'aquesta nova situació creada, els propietaris de Can Ricart van manifestar a final de març la seva intenció de demanar entre 84 i 108 MEUR d'indemnització a la Generalitat per responsabilitats patrimonials en cas que s'arribés a modificar el pla que havia estat aprovat per l'Ajuntament. Per tal de determinar exactament els possibles canvis en el planejament, els propietaris reclamaren la concreció del límit de protecció i la definició del perímetre que es volia considerar. Amb l'inici dels enderrocs per part de la propietat, que van tenir lloc el mes d'octubre, s'aclarí el nivell de protecció dels elements inclosos en l'àmbit delimitat. En contra de la interpreta-

ció dels veïns, segons la qual la totalitat dels elements inclosos dins del perímetre havien de ser preservats, el DCMC considerava que només els elements catalogats per l'Ajuntament havien de ser preservats. D'aquesta manera es donava resposta al recurs administratiu que l'Associació de Veïns de Poblenou havia presentat amb la intenció d'aturar els enderrocs del conjunt. La reacció de les diferents plataformes veïnals davant la postura del DCMC va ser la publicació d'un manifest en el qual es feia explícit el seu desacord amb la resolució presa.

Continuava d'aquesta manera el procés de transformació de Can Ricart, iniciat sis anys abans amb l'aprovació del PERI del Sector Parc Central. De nou la decisió presa per l'Administració no va ser acceptada pels veïns: el mes de desembre s'inicià amb una manifestació ciutadana davant de la seu del districte, fet que feia pensar que la intervenció sobre aquest àmbit encara podria ser motiu de controvèrsia durant els mesos següents.

ASG-CSA

Més informació

www.bcn.es/urbanisme
www.bcn.es/22@bcn
www.lafavb.com/forum.php
www.salvemcanricart.org

194 TRANSFORMACIÓ URBANA DE SANT ANDREU-SAGRERA (BARCELONA)



Continua la transformació urbana de Sant Andreu-Sagrera. S'enderroquen alguns edificis com l'antiga estació de mercaderies de la Segrera, i també s'avança en el desenvolupament del projecte amb la subhasta del tram de via de la Segrera al Nus de la Trinitat o la millora de l'intercanviador de la Segrera. Els beneficis de la requalificació dels terrenys i la posterior construcció d'hotels, oficines i de 10.000 habitatges ajuden a sufragar una bona part de pla. Per altra banda, l'Associació de Veïns de la Segrera, una ferma defensora de la transformació urbana, critica l'excessiva densitat i alçada dels edificis.

Antecedents | 2004:193; 2005:191; 2006:190



Els barris de la Segrera i Sant Andreu, situats al nord-est de la ciutat de Barcelona, continuaven el projecte de transformació urbana impulsat per l'arribada del FERRO-CARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [62]. El projecte proposava un gran centre intermodal amb la confluència del FAV, tres línies de metro, trens de Rodalies, una estació d'autobusos i un aparcament. A més, es creaven dos nous vials, equipaments, edificis d'oficines, milers d'habitatges, un gran parc urbà i es cobrien les vies, entre altres actuacions.

Problemàtica amb els terrenys de la transformació urbana

Al gener es van desallotjar sense incidents i es van enderrocar una vintena de cases de l'antic recinte industrial tèxtil de Fabra i Coats de Sant Andreu. Hi vivien unes 70 persones, principalment immigrants sense pappers i *okupes*. Aquests habitatges afectats per la transformació urbana de Sant Andreu-Sagrera es van expropiar i en el seu lloc s'hi projectaven una zona verda i equipaments.

Al febrer el Ministeri de Medi Ambient (MMA) va aprovar la declaració d'impacte ambiental del tram del FAV entre la Segrera i el Nus de la Trinitat. El document detallava com s'havien d'executar els treballs

per no dividir en dos l'aquífer del pla de Barcelona.

A l'agost es van començar a desmuntar les 30 naus i edificis de l'antiga estació de mercaderies de la Segrera, tal com es va anunciar a l'abril, ja que en aquests terrenys s'hi havia de construir l'estació del FAV. El pla també preveia l'enderroc d'unes casetes del personal de Renfe, d'estil anglès, i d'un parell d'edificis on hi vivien les famílies dels maquinistes. Tanmateix, els 150 treballadors de Correus no van abandonar de manera definitiva les instal·lacions de la zona de l'antiga estació de mercaderies fins a mitjan octubre. Per protestar pel seu trasllat els treballadors de Correus van tallar l'accés dels camions que enderrocaven la zona.

L'Associació de Veïns de la Segrera proposa canvis

Al setembre l'Associació de Veïns de la Segrera van criticar l'excessiva densitat i alçada dels edificis del pla urbanístic del sector Entorn Segrera, al voltant de la futura estació del FAV. Amb aquest pla s'havien de construir al llarg dels vuit anys següents 1.980 pisos i edificis d'oficines i hotelers a la façana del barri encarat a les vies. Al novembre el govern municipal de Barcelona va aprovar definitivament la

transformació dels entorns immediats de la futura estació de la Segrera. A la resta del corredor ferroviari fins al nus de la Trinitat, s'hi projectaven un total de 8.000 habitatges més, i edificis espectaculars com ara la torre de Frank Gehry de 34 plantes, tan alta com la torre Agbar.

L'associació veïnal de la Segrera, una ferma defensora del FAV i de la transformació que aportava al barri, va presentar al·legacions al pla urbanístic Entorn Segrera per demanar una reducció de l'edificabilitat. També proposaven considerar zona verda, i no equipament, la llosa que havia de cobrir les vies. Per altra banda, els veïns demanaven en les al·legacions el cobriment complet de les vies fins a la sortida del túnel d'Espronceda, incloent-hi el tram de vies de sota el pont monumental de Bac de Roda.

Als peus del pont de Bac de Roda hi ha una antiga masia del segle XV coneguda com la Torre del Fang, catalogada com a bé cultural d'interès local. El projecte preveia reconstruir-la pedra a pedra passades les obres. Els veïns van presentar al·legacions al pla urbanístic perquè es reconstruís la masia en un espai urbanísticament més adient i que la zona es convertís en una gran plaça. El pla del sector Entorn Segrera també protegia un edifici industrial del carrer Berenguer de Palou i una nau industrial al carrer Hondures.

Les obres continuen avançant

Les obres de millora de l'intercanviador de la Segrera van provocar talls de la línia 5 del metro al tram entre Sagrada Família i Maragall. Les obres van ampliar els vestíbuls de la línia 1, de la línia 5 i l'intercanviador, i van adaptar els accessos a persones amb mobilitat reduïda. L'espai del vestíbul de la línia 1 de Garcilaso es va multiplicar per quatre, i va passar a ser de 1.150 m². A partir del març es van connectar subterràniament aquestes dues línies per no haver de fer el transbordament pel carrer.



Platja de vies on es projecta el pla Sant Andreu-Sagrera Foto: Àlex Tarroja

A l'octubre es van fer les inspeccions prèvies a la construcció del túnel de la LÍNIA 9 DEL METRO [82] al seu pas per la Sagrera. En total s'havien d'examinar 2.100 habitatges i locals, ja que durant les obres la tuneladora havia de passar per sota de 24 edificis.

Els beneficis dels terrenys disminueix el cost del projecte

La requalificació dels terrenys del corredor ferroviari del Clot fins al nus de la Trinitat havia de servir per a pagar bona part de la transformació urbana de Sant Andreu-Sagrera. La societat Barcelona Sagrera Alta Velocitat SA xifrava en més de 330 MEUR la construcció de la futura estació central del FAV. Pel que fa a la cobertura de les vies, el cost oscil·lava entre els 150 MEUR que es calculava fa tres anys i els 210 MEUR, equiparant el cost per quilòmetre de cobriment fet per l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) a Vilafranca del Penedès (FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. ALT PENEDÈS [2005:69]). Els costos d'urbanització de les 114 ha del sector, equivalent a 66 illes de l'Eixample, ascendia a 324 MEUR pel conjunt del sector, als quals calia afegir el cost de la instal·lació de vies, tallers i l'estació de Rodalies de Sant Andreu Comtal.

Tenint en compte aquestes dades, bona part del projecte quedava pagat amb els guanys immobiliaris que generaven els hotels, les oficines i els 10.000 habitatges projectats als terrenys requalificats. Els plans suposaven uns guanys de més de 1.500 MEUR en el conjunt d'hectàrees afectades que, restant-hi les despeses d'urbanització, quedaven en prop de 1.200 MEUR, justament la xifra d'inversions públiques que calculava el mes d'abril el consorci Alta Velocitat Barcelona.



Platja de vies on es projecta el pla Sant Andreu-Sagrera Foto: Àlex Tarroja

El Consell de Ministres va autoritzar al Ministeri de Foment (MIFO) la licitació de les obres relatives a les instal·lacions ferroviàries de la zona de Sant Andreu-Sagrera per un import de 375 MEUR. L'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat van pressionar per a accelerar aquesta licitació.

Subhasten el tram de via de la Sagrera fins al Nus de la Trinitat

Al desembre el consell d'administració d'ADIF va treure a subhasta els treballs per a construir la plataforma de via del tram de Sagrera al Nus de la Trinitat, de 4,24 km, amb un pressupost inicial de més d'uns 375 MEUR. El tram es dividia en dos sectors: el de la Sagrera, amb un pressupost de 98,7 MEUR i un termini d'execució de 20 mesos, i el de Sant Andreu, amb un import de 276,8 MEUR i un termini de 28 mesos. El procediment constructiu consistia en el soterrament del tram a través d'un fals túnel entre pantalles de formigó. A més, el projecte incloïa la construcció de la nova estació de Rodalies de Sant Andreu Comtal.

Per altra banda, l'Ajuntament de Barcelona es va comprometre amb les entitats veïnals de Sagrera i Sant Andreu a facilitar el suport d'un expert en mobilitat perquè els assessorés. Les entitats estaven molt preocupades per l'impacte de la futura estació del FAV sobre la mobilitat als seus barris. Es calculava un increment de 40.000 vehicles els dies feiners.

Per al començament del 2008 es preveia que l'Ajuntament de Barcelona resolgués les al·legacions de l'Associació de Veïns de la Sagrera. També s'esperava l'adjudicació de les obres del tram de via entre Sagrera i el Nus de la Trinitat i el projecte constructiu de l'estació de la Sagrera del FAV.

XCN

Més informació

www.bcn.cat/urbanisme
www.sant-andreu.com/tgv

195 TRANSFORMACIÓ URBANA DEL BARRI DE LES ADOBERIES (VIC)



L'antic sector de les Adoberies de Vic, indústria cabdal en la història de la capital de la plana, està immers en un procés de renovació urbanística. El mes de febrer es presenta la plataforma Salvem les Adoberies que reclama la rehabilitació del barri i l'aprofitament dels espais com a habitatges i equipaments culturals. El mateix any s'inicien enderrocs de les edificacions amb menys valor patrimonial mentre s'inicia el procés per declarar el conjunt del barri com a bé cultural d'interès nacional.



El barri de les Adoberies, situat a llevant del centre històric de Vic, entre les muralles de Pere III i el riu Mèder, va simbolitzar un dels períodes més importants per a la capital de la comarca d'Osona, amb el creixement econòmic que simbolitzà la indústria de la pell. Vic, amb una població de 38.312 habitants l'any 2007, fou, juntament amb Igualada, un dels grans centres industrials de la pell a Catalunya, un sector productiu que ja existia a Vic en època romana i que va seguir creixent durant l'edat mitjana. El barri va quedar configurat al llarg del segle XVI amb la creació del carrers dels Aluders i de les Adoberies, i es va consolidar definitivament al segle XVIII. L'espai actual configurat entre el carrer de les Adoberies, el carrer dels Aluders, el del Prat d'en Galliners i la rambla dels Montcada representa l'espai patrimonial de les antigues adoberies especialitzades en el tractament de la pell. Actualment abandonades a causa del procés de tecnificació que va patir el sector al llarg del segle XX i que desplaçà el sector adober a altres localitzacions de la perifèria de Vic, el barri, configurat també per habitatges, va anar patint un procés continuat de despoblament i deixadesa. Aquest procés d'abandonament va fer sorgir moviments de protesta que demana-

ven la conservació de tota la unitat patrimonial del barri, com ja deia el Pla especial de protecció de l'any 1983, i l'ús social dels espais.

El planejament vigent

El valor patrimonial d'aquest espai ja va ser reconegut pel Pla especial de protecció del patrimoni arquitectònic i natural de Vic, de l'any 1983, que reconeixia dos conjunts arquitectònics aïllats catalogats. El primer és el comprès per totes les edificacions que fan façana amb el riu Mèder, des del pont de Queralt fins al carrer del Prat d'en Galliners, i el segon inclou les edificacions del barri de les Adoberies que donen a la rambla dels Montcada.

El desembre del 2002 es va aprovar definitivament la modificació puntual del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) al sector Teneries. Aquest proposava, dins la nova vialitat, l'enderrocament del primer edifici del carrer Adoberies i les antigues fàbriques de la part interior del mateix carrer, per tal d'eixamplar l'actual vial que comunica amb el carrer de Prat d'en Galliners. D'altra banda, les obres de substitució només es permetrien en aquelles edificacions que haguessin estat declarades legalment en estat ruïnós.

Es denuncia la passivitat del consistori

El mes de febrer es va presentar la plataforma Salvem les Adoberies, a partir de la iniciativa de l'organització independentista Maulets. Per a la plataforma, la intencionada passivitat amb la qual l'Ajuntament va tractar el barri de les Adoberies el va convertir, al llarg dels darrers anys, en un espai degradat amb problemàtiques socials importants com ara delinqüència o marginació social. La plataforma es va formar, per tant, per a denunciar la passivitat de l'Administració pel que fa a la gestió d'un espai tant simbòlic per a la ciutat, i davant la necessitat d'empènyer un procés participatiu que permetés que la ciutadania decidís el futur del barri.

La plataforma va demanar, amb les seves accions, la rehabilitació del barri de les antigues Adoberies i l'aprofitament d'aquests espais no només per a fer-hi habitatges, sinó per a fer-hi un equipament cultural en forma de museu, concretament del Museu de la Història Industrial de Catalunya, o en forma de centre social per a joves.

Per altra banda, el retard en les actuacions de rehabilitació previstes en la modifica-



Façana de les Adoberies al riu Mèder. Foto: Àlex Tarroja

ció del PGOU del 2002 va ser vist per Salvem les Adoberies com una estratègia per a poder declarar les antigues adoberies en estat ruïnós.

L'oposició a l'Ajuntament, formada per Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Plataforma per Catalunya (PxC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), va rebre favorablement els discurs iniciat per la plataforma, mentre que l'Ajuntament anunciava que la modificació del Pla general ja s'havia aprovat feia quatre anys i que en el seu moment ningú no hi havia presentat cap al·legació.

S'inicien els enderrocs

A la primeria d'abril es van iniciar els primers enderrocs de les edificacions situades al llarg del carrer dels Aluders. Les edificacions no estaven protegides pel Pla especial de protecció, però la proximitat amb altres edificacions de gran valor, com Can Macara, a la cantonada del carrer Prat d'en Galliners amb el carrer dels Aluders, va fer despertar les alarmes enmig de la plataforma Salvem les Adoberies. Les edificacions, que segons l'Ajuntament no tenien cap valor històric, havien estat declarades en estat ruïnós i eren de propietat privada. No obstant això, la plataforma Salvem les Adoberies va negar la ruïna dels edificis i va convocar per al dia 18 d'abril una manifestació de protesta que va finalitzar amb una aturada simbòlica de les obres.

El mateix dia 18 d'abril, la plataforma es va reunir amb el Servei de Patrimoni Etnològic i de Conservació del Departament de Cultura de la Generalitat, per tal de proposar la declaració del barri de les Adoberies com a bé cultural d'interès nacional (BCIN) i poder aturar, així, els enderrocs que s'acabaven d'iniciar.

Entre les accions i l'activitat de la plataforma, el dia 18 de maig es va realitzar un debat entre els grups polítics que es presentaven a les eleccions municipals, per tal de debatre sobre el futur de les adoberies i el



Una imatge de les adoberies. Foto: Andreu Blanch

seu conjunt arquitectònic i urbanístic. Tots els grups van coincidir en la necessitat de revisar alguns aspectes del planejament urbanístic per tal de conservar la singularitat del barri. ERC, PSC, CUP (Candidatura d'Unitat Popular), PxC foren els més oberts a la revisió del planejament i en van destacar la rellevància de les adoberies per la seva singularitat i valor patrimonial i social. Convergència i Unió (CiU), per la seva banda, tot i mostrar també la seva predisposició a salvar el conjunt, va manifestar la necessitat de respectar el dret dels propietaris i la idoneïtat del planejament vigent.

Declaració de BCIN

El 12 de juny es va publicar al DOGC la resolució per la qual s'incoava l'expedient de declaració de bé d'interès nacional el barri de les Adoberies de Vic, en la categoria de zona d'interès etnològic. Les primeres conseqüències van ser la suspensió de les obres previstes d'enderrocament i de les llicències per a edificar en aquella zona.

Aquesta resolució té un període de vuit mesos, durant el qual el Departament de Cultura va encarregar un estudi amb què es

determinés el valor del barri de les Adoberies i la idoneïtat de la seva declaració com a BCIN, estudi que a final de 2007 encara no havia vist la llum.

Per altra banda, la plataforma Salvem les Adoberies va seguir treballant no tant sols per la salvaguarda íntegrament el barri de les Adoberies, sinó també a reconvertir els antics espais en espais d'ús social per a la ciutadania. A l'espera del resultat de l'estudi que havia de determinar la necessitat de declarar com a BCIN el barri, la plataforma Salvem les Adoberies va realitzar un pla d'usos alternatiu a les propostes de l'Ajuntament, amb la col·laboració de diverses entitats. Aquest pla, en vies de realització a final de 2008, restà, com les propostes municipals, a l'espera de la decisió final del Departament de Cultura.

ABB-U:50MIL

Més informació

www.salvemlesadoberies.org

196 TRANSFORMACIÓ URBANA DEL BON PASTOR (BARCELONA)



Continua la transformació urbana del barri del Bon Pastor, al districte de Sant Andreu de Barcelona. El Patronat Municipal d'Habitatge de Barcelona enllesteix la primera fase del Pla especial de reforma de les Cases Barates, que amb horitzó 2011 preveu la construcció d'un miler d'habitatges de protecció oficial, destinats a les 784 famílies de les Cases Barates i a unes 200 més del barri. El mes de gener es traslladen els primers veïns als nous pisos i al novembre finalitza l'enderroc de les seves antigues cases. La negativa de quatre famílies a ser reallotjades genera un debat públic que enfronta diverses entitats veïnals sobre la conveniència de renovar el teixit urbà.

Antecedents | 2004:195



El barri de Bon Pastor, al districte de Sant Andreu de Barcelona, s'estén sobre una superfície de 200 ha i té una població de 10.000 habitants. Ubicat entre el riu Besòs, el carrer de Ferran Junoy i el passeig de la Verneda, el Bon Pastor integra grups poblacionals diferenciats: les Cases Barates (també anomenat Grup Milans del Bosch), la barriada d'Estadella, la barriada Sanchís, les Carolines i els blocs construïts per diverses empreses a través d'una operació promoguda per l'antiga Comissió de Urbanismo, així com sòl industrial.

El Pla de futur del Bon Pastor, redactat per l'Ajuntament amb la participació de l'Associació de Veïns, va permetre l'any 2000 elaborar un diagnòstic de les necessitats del barri, apuntar com a prioritat la millora de la qualitat de vida dels habitants de les Cases Barates i potenciar la connexió d'aquest entorn amb el centre de Sant Andreu i la Sagrera. Aquest polígon habitacional, construït el 1929 pel Patronat Municipal d'Habitatge (PMH) a fi i efecte d'acollir els obrers de l'Exposició Universal, està format per un total de 784 cases de planta baixa adossades, d'entre 37 i 54 m² de superfície, organitzades en quadrícula. Estan gestionades pel PMH en règim de lloguer protegit i

els seus estàndards de qualitat es consideren avui dia insuficients.

El maig de 2002 es va aprovar definitivament en consell plenari el Projecte de modificació del Pla general metropolità (PGM) en el sector del Bon Pastor que permetia iniciar el procés de reforma urbana d'aquest àmbit. L'any següent el PMH va presentar el Pla especial de reforma de les Cases Barates, un projecte per a transformar el barri i substituir les antigues cases per nous blocs amb un miler de pisos de protecció oficial, locals comercials i aparcaments. Els treballs es van organitzar en quatre fases, amb l'horitzó d'acabament per al 2011.

Finalment, el 13 de novembre del 2003, l'Ajuntament, el PMH, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i l'Associació de Veïns i Veïnes del Bon Pastor van signar el conveni regulador del procés de remodelació que preveia el reallotjament dels veïns afectats en els nous habitatges, a preus assequibles. Mesos després, el projecte va ser refrendat en una consulta popular entre totes les famílies afectades. L'operació es considera una de les de més envergadura de Barcelona.

Paral·lelament, l'arribada del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [62] al districte, amb la construcció d'una de les dues parades de Barcelona a la Sagrera, permet la renovació urbanística del conjunt del districte, d'acord amb el Pla de TRANSFORMACIÓ DE SANT ANDREU-SAGRERA [194]. Les transformacions afecten la part baixa dels barris de la Sagrera i de Sant Andreu i el límit entre aquest darrer i els barris del Bon Pastor i de Baró de Viver. Entre les actuacions previstes al Pla, algunes ja executades, figuren l'arribada de la LÍNIA 9 DEL METRO [82], la modernització del polígon industrial, el parc lineal sobre el tram ferroviari, el triangle ferroviari i la seva àrea de serveis, el Pla de reforma d'Enric Sanchís, el complex de comerç i lleure de la Maquinista, així com la recuperació ambiental AL PARC DEL RIU BESÒS [2003: 84].

El Pla especial de reforma de les Cases Barates del Bon Pastor

El Pla es desenvoluparà en quatre fases i està previst que finalitzi el 2011, amb la construcció d'un miler d'habitatges de protecció oficial d'entre 55 i 90 m² útils. Els immobles estan destinats a les 784 famílies de les Cases Barates i a unes altres 200 més del barri.

La construcció es fa amb criteris sostenibles i d'estalvi energètic. Els habitatges són de compra, lloguer o règim vitalici. El preu, per sota del preu de mercat, s'estableix depenent de criteris específics per a cada cas, com els ingressos dels adjudicataris, els metres quadrats de superfície i les subvencions a les quals es tingui dret, entre altres –la Generalitat pot aportar fins al 30%–. Com a referència genèrica, un pis de 80 m² es ven als afectats que estiguin interessats a comprar-lo per 53.000 euros.

Pel que fa a la urbanització de l'entorn, el projecte ordena els espais lliures amb una distribució de blocs lineal. Hi ha previstes dues peces singulars d'espais verds i una reserva per a equipaments. El carrer de Molle-russa disposarà d'una rambla i aparcament en superfície, i el carrer de Biosca ofereix continuïtat amb el carrer de Llinars del Vallès



Pancartes favorables a la remodelació del barri Foto: Àlex Tarroja



Detall de les Cases Barates del Bon Pastor Foto: Àlex Tarroja

i accés directe al Centre d'Assistència Primària. Es preveu també la substitució de les xarxes de subministrament de serveis (aigua, gas, telecomunicacions, clavegueram) i la implantació del servei de recollida pneumàtica de residus, un nou enllumenat i nou mobiliari urbà.

Les característiques del projecte van ser consensuades amb l'Associació de Veïns del barri, integrats en la Comissió de Seguiment, que romandrà activa el temps que duri el procés. D'altra banda, amb l'objectiu de facilitar el trasllat dels veïns als nous habitatges, l'Ajuntament, a través del PMH i juntament amb el sector de Benestar Social i el Districte de Sant Andreu, va posar en marxa l'any 2005 el Pla d'acompanyament i va obrir una oficina d'informació al mateix barri.

Trasllat dels primers veïns

La primera fase del projecte abraça una superfície de 10.980 m² en un solar contigu al que ocupaven les històriques cases unifamiliars. Es va iniciar la primavera de l'any 2004 i es va enllestir l'estiu del 2006. Aquesta va

consistir en la urbanització dels carrers Sas, Vilamajor, Tàrrega, Claramunt i Sèquia Madriguera, amb la construcció en aquest darrer carrer de 152 habitatges locals comercials i aparcaments repartits en quatre blocs. El projecte va ser redactat pels arquitectes Ton Salvadó i Esteve Aymerich i la constructora adjudicatària és Dragados.

El lliurament de claus dels nous habitatges es va efectuar durant els últims dies del mes de desembre del 2006, i durant la segona quinzena de gener del 2007 es va fer el trasllat. En total, van signar contractes 131 persones (102 contractes de compravenda, 13 arrendaments i 16 vitalicis).

Comencen els enderrocs de les Cases Barates

El mes de maig va començar l'enderrocament del primer grup de cases corresponent als primers traslladats. Tanmateix, quatre de les persones incloses en la primera fase es van negar a abandonar els seus habitatges i a ser reallotjats. La seva acció aturava el procés

d'enderrocs previst i, per tant, les obres de tota la urbanització.

Aquests fets van fer esclatar la polèmica, que s'arrossegava des de la consulta popular de l'any 2003, sobre la conveniència o no del pla de millora. Tot plegat va deixar un paisatge particular al Bon Pastor, amb una guerra de pancartes i pintades que es discutien entre elles. Així, als balcons dels nous pisos es podia llegir: "Remodelació sí, segona fase ara", mentre que de les quatre cases encara habitades penjaven cartells amb lemes com "Remodelació sí, especulació no, prou d'assetjament".

Els veïns contraris al pla, agrupats en l'Associació Avis del Barri (AAB) –creada el 2003 i formada majoritàriament per persones no residents al Bon Pastor–, van presentar dos recursos contenciosos administratius per a paralitzar el projecte, set denúncies penals a l'Ajuntament i una querella criminal contra l'associació de veïns, que s'ha mostrat sempre a favor del pla. L'AAB exigeix que es millorin les compensacions, titllen l'operació d'especulativa i la consideren un atemptat contra el patrimoni històric que representa el barri. "Durant tota la vida he invertit molts diners per a arreglar casa meua. Si volen que marxi a un pis seria just que m'indemnitzessin o me'l donessin gratis", va argumentar un dels afectats. En relació amb aquestes últimes famílies, l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, va declarar que "ningú no pot parar un procés de transformació que disposa de l'acord de la immensa majoria i que compleix tots els passos legals perquè es puguin garantir els drets i deures de tothom".

Finalment, el 19 d'octubre la Guàrdia Urbana va executar amb càrrega policial el desnonament per ordre judicial dels últims habitatges habitats corresponents a la primera fase del pla. Els veïns afectats van presentar deu denúncies al jutjat de guàrdia perquè consideren que l'acció és il·legal. En resposta a aquests fets, el 10 de novembre unes 200 persones s'hi van manifestar en contra, amb lemes com "Cases Barates: patrimoni històric. Salvem Bon Pastor", i "l'Ajuntament especula i desallotja". La manifestació va rebre el suport de la Plataforma en Defensa de la Barceloneta, la plataforma Salvem Can Ricart i veïns de Torre Baró i l'Hospitalet, i membres de V de Vivienda.

El 2008 estava previst que comencés a construir-se la segona fase, corresponent a tres blocs amb 190 habitatges, sobre un solar de 3.900 m² entre els carrers Alfarràs, Ardèvol, Claramunt i Tàrrega.

MXA



Enderrocs de les Cases Barates del Bon Pastor Foto: Àlex Tarroja

197 TRANSFORMACIÓ URBANA DEL FORTÍ DE LA REINA (TARRAGONA)



Una sentència del jutge ordena que el restaurant de luxe situat a l'interior del Fortí de la Reina, una construcció militar del segle XVIII, s'ha d'enderrocar. Aquest es va construir l'any 1989 després d'un error administratiu en la concessió de llicències. Ara, després de divuit anys, la justícia ha donat la raó a una ciutadana demandant que al·legava que la construcció no era possible, ja que el Fortí es troba en una zona declarada com a àrea verda en el planejament vigent fins al moment. Durant tot aquest temps, l'Ajuntament no ho ha tingut en compte i el restaurant ha pogut continuar la seva activitat privada en sòl públic.



El Fortí de la Reina és una construcció militar del segle XVIII que es troba a Tarragona bastida en ocasió de la guerra de Successió. La seva localització, a la punta del Miracle del litoral de la ciutat, responia al desembarcament que les tropes angleses van fer a principi de segle quan aquestes lluitaven contra les tropes de Felip d'Anjou per la successió de la corona espanyola. El fortí tenia com a missió defensar la ciutat durant la guerra, però amb el desenllaç final del conflicte fruit de la retirada de les tropes de l'Arxiduc Carles d'Àustria el fortí no va entrar mai en acció.

Ja a principis de segle XIX i durant la guerra del Francès, el fortí va servir en la defensa del setge de la ciutat per part de les tropes napoleòniques. També, durant la Guerra Civil Espanyola el fortí va prendre protagonisme en la defensa de la ciutat. Des de llavors, però, va perdre el seu sentit com a fortificació militar.

La zona del Fortí de la Reina ha vist passar diferents propostes per al seu ús al

llarg del temps. A principi de la dècada dels cinquanta, l'Ajuntament va declarar zona verda l'entorn del Fortí, condició que va mantenir fins a la redacció del planejament actual. Amb tot, però, durant els anys cinquanta i seixanta es van redactar diverses propostes de construcció d'hotels i equipaments lúdics privats per a l'indret que mai no van arribar a prosperar. Així, el Fortí va restar desocupat i inactiu fins a la dècada dels anys noranta.

L'origen de tot plegat: un error administratiu

Malgrat estar catalogat com a zona verda, l'any 1989 l'Ajuntament va concedir la llicència i el permís d'obres per a la construcció d'un restaurant per a 800 places a l'indret. El Fortí, però, és una construcció declarada bé cultural d'interès nacional (BCIN) des de l'any 1949 i, per tant, requeria un informe favorable del Departament de Cultura. Malgrat que aquest fou denegat en l'execució de les obres, el projecte va tirar endavant i el restaurant es va construir duent a terme importants modi-

ficacions a l'estructura original del Fortí: el recreixement dels murs perimetrals catalogats, la construcció d'una coberta transitable i una planta àtic, i l'obertura de finestres en els murs cecs de la fortificació. Algunes d'aquestes modificacions es van fer més enllà del que permetia la llicència. A partir d'aquest moment, la situació del Fortí de la Reina va esdevenir una rocambolesca història de despropòsits al voltant de l'activitat del restaurant, els informes del Departament de Cultura, l'incompliment dels terminis marcats per a l'adaptació de les obres i el desenvolupament del nou planejament de la ciutat.

L'any 1992, el jutjat de Tarragona va dictar l'anul·lació de la llicència de l'any 1989 que permetia la construcció del restaurant, tot fent justícia a l'error d'aquell moment d'haver concedit el permís de construcció en una zona verda. L'informe del jutge afegia, a més a més, que les obres realitzades havien de ser enderrocades tot seguint la catalogació del Departament de Cultura per tal que les obres s'ajustessin a la nor-



El Fortí de la Reina des de la platja de l'Arrabassada Foto: Àlex Tarroja

mativa de BCIN. L'Ajuntament, format per Convergència i Unió (CiU), immediatament va informar el propietari del restaurant que l'activitat s'excedia en allò que estava permès, que les obres no eren legalitzables i que aquestes s'havien d'adaptar a la normativa, al mateix temps que se li concedia un termini per a l'adaptació. Els terminis mai no es compliren i l'any 1994 l'Ajuntament va comunicar al propietari del restaurant que l'activitat no podria continuar exercint-se sense l'adaptació requerida.

Des del moment de la concessió de la llicència, una ciutadana tarragonina va interposar una demanda en la qual en sol·licitava l'anul·lació pel fet de concedir una llicència d'obres en una zona declarada com a àrea verda. La mateixa demandant és la que al llarg d'aquests divuit anys ha mantingut el pols amb l'Ajuntament per tal que aquest complís els seus compromisos i obligacions derivats de l'afer.

El fet és que amb l'anul·lació de la llicència, l'informe del jutge que obligava a l'enderrocament de les obres i els avisos de l'Ajuntament al propietari perquè se cenyís a la legislació, el restaurant continuava la seva activitat i no feia cas de cap obligació. Fins i tot l'any 1992, l'Ajuntament va promoure una modificació puntual del planejament general a la zona per a canviar d'usos però aquesta no va prosperar.

El cas arriba al Tribunal Superior de Justícia

Van anar passant els anys i el cas arribà al Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC), el qual, l'any 1998, i posteriorment

el Tribunal Suprem l'any 2001, resolgué favorablement els recursos de la demandant. El TSJC també dictaminava que l'Ajuntament havia de pagar una indemnització al restaurant que podia ascendir fins a 10 MEUR. Finalment, a principi d'abril de 2007, el TSJC va emetre una ordre en què obligava l'Ajuntament a enderrocar el restaurant en un termini de trenta dies hàbils. Així, el TSJC resolvia d'acord amb l'origen del conflicte (la construcció d'un restaurant en una zona verda) i no només per les modificacions posteriors que el restaurant va dur a terme, també sense el permís legal.

L'Ajuntament va sol·licitar una pròrroga declarant que no podia començar l'enderroc sense un projecte validat pel Departament de Cultura. El TSJC no la va concedir i dictaminà el dia 30 de maig com a data límit perquè l'Ajuntament comencés l'enderroc. Segons la sentència del TSJC, el fortí hauria de quedar igual que abans que s'hi construís el restaurant a principi dels anys noranta.

Durant els últims mesos sorgiren diversos moviments ciutadans posicionant-se a favor o en contra de la resolució del conflicte. La Plataforma Salvem el Fortí, partidària de salvar el restaurant, va arribar a aconseguir 16.000 firmes a favor del seu manteniment; la Societat Arqueològica Tarraconense lamentava que s'hagués desvirtuat el monument, i les parelles de nuvis que tenien programat els seus convits de noces al restaurant també es van constituir en plataforma per a denunciar la seva situació, ja que moltes havien fet pagues i senyals per al 2008. A principi de juliol,

l'equip de govern de la ciutat canvià i el pacte entre el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va substituir l'anterior equip de govern de CiU.

La data de 30 de maig es va superar i el TSJC va dictaminar una multa de 1.500 euros a l'alcalde per cada vint dies hàbils que excedia els terminis establerts. De fet, l'Ajuntament va intentar evitar la demolició del restaurant al·legant que el nou POUM DE TARRAGONA [175] (en fase d'aprovació inicial) proposa un nou canvi d'usos per a la zona, de manera que s'hi poguessin incloure equipaments amb activitats econòmiques.

Malgrat aquests intents, però, el TSJC no va cedir en la sentència. Una nova data, el 30 de novembre, es va proposar. L'Ajuntament complia tots els tràmits necessaris per a l'enderroc, però a final d'any aquest encara no es va executar, ja que el jutge va donar un vot de confiança a l'Ajuntament en veure quina era la seva predisposició. De fet, a final d'any el projecte d'enderroc només esperava la dotació de pressupost (uns 400.000 €) i adjudicar l'obra a una empresa.

GLF-U:50MIL

Més informació

www20.gencat.cat/docs/Biblioteques/BP_Tarragona/Documents/Arxiu/forti.pdf

198 TRANSFORMACIÓ URBANA DEL GORG (BADALONA)



El projecte de millora del barri del Gorg continua avançant. Durant 2007 se soluciona el problema generat per l'ocupació il·legal d'habitatges desocupats i es liciten les obres que ajudaran a reconciliar la part de muntanya amb la façana marítima. La prolongació del port amb la construcció d'un canal marítim crearà un entramat urbà que enllaçarà amb un altre projecte de gran magnitud com és la Ciutat del Bàsquet, complex esportiu i comercial projectat pel Club Joventut. Els botiguers reiteren la seva oposició a l'ampliació del complex però el projecte continua, especialment després de l'atorgament de la llicència comercial que permet ampliar la superfície.

Antecedents | 2006:191



El barri del Gorg està ubicat al litoral de la ciutat de Badalona, a la part sud-est, al costat dels barris del Remei i la Mora que delimiten amb la ciutat de Sant Adrià de Besòs. Històricament la presència d'indústries, majoritàriament químiques, ha estat predominant a primera línia de mar, tot formant una barrera entre la part marítima i la resta de la ciutat de Badalona.



La primera fase del Pla especial del port de Badalona (PEPB) va consistir en la remodelació de les instal·lacions portuàries que van donar un pas més en la reconciliació entre el sector muntanya i el mar (TRANSFORMACIÓ URBANA DEL PORT DE BADALONA, [2005:195]) i va introduir usos residencials i comercials a una façana marítima predominantment fabril.

La millora del Gorg

El barri del Gorg es troba en el centre d'aquesta operació urbanística en la segona fase del PEPB (polígon A) que afecta a 23 ha delimitades pel carrer de Ponent i Antoni Bori fins a la plaça del President Tarradellas. L'encarregada de gestionar la construcció és Marina Badalona, societat anònima en què participen el consistori badaloní i el Consell Comarcal del Barcelonès, en un 50% cadascú.

La remodelació urbanística consisteix en la creació d'un canal marítim que prolongui les instal·lacions portuàries cap endins de la ciutat. El canal connectarà amb el pavelló olímpic municipal a través dels carrers de Ponent i Antoni Bori. Borejant el canal es construirà un parc de 350 m lineals i 80 m d'amplada, amb un passeig ampli de 27.000 m².

Per a connectar els carrers que quedaran a banda i banda del canal, es construiran dos ponts, un a l'alçada del carrer Progrés i un altre al carrer Indústria. De l'altra banda, com a substitució de l'antic pont de la indústria Cros, s'ha planificat construir el pont de Sant Lluc. Aquest evitarà que els conductors hagin de pagar els 60 cèntims que són necessaris per travessar un tram del carrer d'Eduard Maristany que pertany al port i que, des de l'inici de les obres l'any 2006, ha generat força malestar entre el veïnat. De fet, el setembre de 2007 la Federació d'Associacions de Veïns de Badalona (FAVB) continuava reclamant la seva gratuïtat mentre que l'Associació de Veïns del Front Marítim canviava d'opinió i reclamava la gratuïtat només per a aquells que demostrassin la necessitat de travessar aquesta zona portuària.

La transformació avançada

Les ocupacions il·legals de naus industrials i habitatges abandonats pels afectats per la construcció del canal marítim van generar malestar entre el veïnat durant el 2006, però a principi de 2007 es va solucionar ja que es va procedir a desallotjar tots els habitatges ocupats.

També a començament d'any la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) va aprovar definitivament el Pla especial urbanístic per a la regulació detallada dels usos i volumetria dels sòls edificables del polígon A del PEPB, un pas més en el procés de transformació del barri.

Per a agilitar el procés i gestionar més fàcilment les actuacions previstes per a la remodelació del Gorg, Marina Badalona les va dividir en quatre parts. Al febrer va treure a concurs públic tres obres que va adjudicar a l'abril. La primera era la construcció del pont de Sant Lluc. La segona obra consistia, d'una banda, en la urbanització de l'espai des del pont de Sant Lluc fins als carrers Antoni Bori i Progrés i, de l'altra, la construcció del pont ubicat a l'alçada del carrer Indústria. El pressupost de l'operació era de 45 MEUR i es tenia previst construir sis noves illes, 368 habitatges a les quatre illes paral·leles al ferrocarril i 242 pisos a la resta d'illes que es trobaven a la vora del futur canal.

La tercera obra adjudicada va ser la retirada i el desviament de tots els serveis existents en el sector afectat pel PEPB amb un valor de 700.000 euros. Un cop desmantellades totes les instal·lacions s'havia planificat la implantació d'una xarxa de serveis (aigua, llum gas, telecomunicacions, etc.) i la renovació de la xarxa de drenatge i clavegueram. Al novembre es va adjudicar la quarta obra, que consistia en la construcció del parc.

A final d'any, s'havien enderrocat molts dels edificis desallotjats però encara existien zones on Marina Badalona no havia licitat les obres. De fet, cinc empreses havien interposat un litigi al pla de remodelació de la zo-



Enderrocaments al barri del Gorg. Foto: Àlex Tarroja

na per la fixació de la societat del 10% d'aprofitament públic dels terrenys que suposava uns 27.000 m². Per al proper any s'espera la resolució d'aquest procés judicial que determinarà el desenvolupament del projecte de remodelació del barri i l'inici de la construcció del canal. A més a més, al gener es té previst iniciar la construcció del parc que finalitzarà el juliol del 2009. Per a l'estiu del 2008 també es preveu la posada en funcionament del pont de Sant Lluc.

La Ciutat del Bàsquet

La construcció del canal marítim i el parc formen part d'un nou entramat urbà que enllaçarà la part de mar amb la zona de muntanya (PARC DE LA SERRALADA DE MARINA [106]). Així, connectarà amb el pavelló d'esports i amb una altra operació urbanística de gran magnitud que s'està realitzant al barri de la Salut, a tocar de l'autopista C-31: la Ciutat del Bàsquet.

La Ciutat del Bàsquet és un projecte urbanístic promogut pel Club Joventut de Badalona que consisteix en la construcció d'un complex esportiu al costat un centre comercial dedicat a l'esport (60.000 m²), que proporcionarà un recolzament econòmic al Club i que en garantirà la supervivència. L'octubre de l'any 2003 la Generalitat va atorgar al Club i a la immobiliària Sacresa la llicència per a construir un centre comercial de 4.995 m².

L'any següent, el Club va assenyalar que es necessitava ampliar la zona comercial fins a 12.500 m² per tal de sufragar el cost de la Ciutat del Bàsquet (ascendia a 60 MEUR, 24 més dels previstos inicialment). Les associacions de comerciants de Badalona es van oposar contundentment a aquesta ampliació.

A l'octubre, la secretaria de Comerç i Turisme (Departament de d'Innovació, Universitats i Empresa) va aprovar el Pla d'ordenació d'equipaments comercials (POEC) de Badalona. En aquest es quantificava l'oferta i la demanda comercial del municipi i s'establiren 25.000 m² de superfície comercial que encara es podien construir a la ciutat. Per tant, permetia l'ampliació del projecte de la Ciutat del Bàsquet (7.500 m²), així com la instal·lació d'un Corte Inglés



Obres del centre comercial de la futura Ciutat del Bàsquet. Foto: Àlex Tarroja

(17.500 m²) al barri de Sant Crist de Can Cabanyes (part de muntanya).

No obstant això, la secretaria va posar diverses condicions per a aprovar el POEC i atorgar la llicència comercial. Entre aquestes, cal destacar el requisit d'invertir en el comerç autòcton els beneficis obtinguts. Malgrat els condicionaments, les associacions de comerciants van presentar el març de 2005 un recurs contenciós administratiu contra el POEC i el juny de l'any següent van crear la Unió d'Associacions de Comerciants de Badalona que aglutinava sis associacions, aproximadament 800 botiguers de la ciutat.

S'amplia la Capital Europea del Bàsquet

A final d'octubre d'aquest any, la Direcció General de Comerç, adscrita al Departament d'Innovació, Universitats i Empresa, va atorgar finalment la llicència comercial ampliada per a la Ciutat del Bàsquet. La resolució emesa considerava diversos informes favorables a l'ampliació i valorava les repercussions econòmiques per a la ciutat (aproximadament unes plusvàlues d'1,3 MEUR). També s'assenyalava que no s'havia rebut cap esmena a l'expedient durant el període d'al·legacions.

La Unió d'Associacions de Comerciants es va mostrar indignada davant la resolució. En primer lloc, perquè la resolució havia estat prèvia a la sentència que estava a punt de fer-

se pública sobre el recurs interposat contra el POEC. Segonament, denunciaven un procés fraudulent en l'atorgament de la llicència, ja que l'entitat havia presentat esmenes i no constaven enlloc. Per tant, al novembre informava que presentarien un recurs de reposició per a impugnar la resolució, tot emparant-se en el fet que les seves aportacions no havien estat considerades. La Direcció de Comerç va assenyalar que les esmenes presentades havien estat rebudes fora del termini preestablert.

A final d'any, l'Ajuntament de Badalona va aprovar al ple municipal un text addicional al conveni establert amb la Unió Temporal d'Empreses (març 2005), Club Joventut Badalona, SAD i Sacresa Terrenos-2 SL, promotors del projecte. D'aquesta manera es donava un pas més en la construcció de la Capital Europea del Bàsquet. Les obres continuaven a bon ritme i es tenia previsió que al juny estarien enllestides. Per a l'any següent s'espera la sentència del TSJC sobre el POEC, que determinarà si finalment es desenvolupa o no el projecte amb la superfície comercial ampliada.

RCN

Més informació

www.badadaweb.com
www.badalona.cat

199 TRANSFORMACIÓ URBANA DELS ENTORNS DEL CAMP NOU (BARCELONA)



Durant el 2007 el FC Barcelona continua amb el seu projecte de remodelació de l'entorn del Camp Nou. La directiva crea un concurs d'idees per al futur Nou Camp i finalment selecciona el projecte urbanístic de Norman Foster, una obra inspirada en Antoni Gaudí que s'adequa a la perfecció amb el principal requisit del club que era que no afectés l'activitat esportiva. Al mateix temps, la plataforma veïnal es referma en la seva posició en contra de la requalificació dels terrenys del Miniestadi per a finançar el projecte. L'Ajuntament busca el consens entre les diferents parts i evita posicionar-se.

Antecedents | 2005:188; 2006:189



Les instal·lacions principals del Fútbol Club Barcelona (FCB) (Camp Nou, Palau Blaugrana i Miniestadi) s'ubiquen al districte barceloní de les Corts. Juntament amb la zona universitària, formen el sector ponent de la Diagonal que limita amb la ronda del Mig de Barcelona, la ciutat de l'Hospitalet de Llobregat i Esplugues de Llobregat.

Des de final dels anys noranta fins a l'actualitat hi ha hagut diferents intents de remodelar i transformar les infraestructures blaugranes i l'entorn del Camp Nou. La primera proposta es va fer el 1998 i va ser iniciativa del, en aquell moment, president de l'entitat blaugrana, Josep Lluís Núñez. Per tal d'adaptar les instal·lacions a les noves necessitats del club es va presentar el projecte Barça 2000 que consistia en la requalificació de 19 ha de l'entorn de les instal·lacions.

L'any següent es va crear la Plataforma Ciutadana Opositora al Projecte Barça 2000 que aglutinava diverses associacions veïnals i tenia el recolzament d'alguns urbanistes i arquitectes i la simpatia d'algun grup municipal. Aquesta va aconseguir la retirada del projecte.



L'any 2004 va néixer la Plataforma Diagonal-Ponent que aglutinava diferents associacions de veïns, altres entitats i els membres de la Plataforma Ciutadana Opositora al Projecte Barça 2000. La intenció de la Plataforma era incidir en la necessitat de posar d'acord les diferents administracions públiques implicades en aquest sector; denunciaven que cada ajuntament (Barcelona, Esplugues i l'Hospitalet) tenia unes determinades propostes urbanístiques que no tenien en compte els municipis veïns i, per tant, no eren conscients de l'impacte urbanístic conjunt de totes aquestes actuacions previstes.

Un nou projecte d'ampliació

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 propostes d'un nou projecte urbanístic de remodelació de les instal·lacions del club. Es pretenia reformar el Camp Nou i construir-hi al costat un nou palau blaugrana, per a la qual cosa calia enderrocar l'antic i també el Miniestadi. La idea era finançar aquesta operació construint habitatges al terreny del Miniestadi, però per fer-ho calia requalificar els terrenys.

La Plataforma va rebutjar qualsevol canvi d'usos dels terrenys del Miniestadi, ja que, segons el Pla general metropolità (PGM), el sòl està catalogat com a terreny per a equipament esportiu. També assenyalava el PGM que, en cas que un equipament no sigui necessari, el sòl esmentat hauria de ser destinat a parc o jardí públic. Per aquest motiu el veïnat es negava rotundament a l'edificació de pisos en una superfície destinada a equipaments o zona verda. A final d'aquest any, el FCB va reiniciar les negociacions amb el consistori barceloní.

A començament d'any continua la situació d'enroc

A principi de 2007, Joan Franquesa, membre de la Junta directiva del FC Barcelona, es va reunir amb la regidora d'Urbanisme, Assumpta Escarp. D'aquesta reunió s'assumeix que, atesa la magnitud i l'impacte del projecte, aquest s'havia de tramitar com a pla especial urbanístic. Això suposava que es necessitaria més temps, que s'hauria de presentar un projecte, sotmetre'l a un període d'exposició pública per poder presentar-hi al·legacions, assumir-les o no i, finalment, aprovar-lo definitivament. Així doncs, el mandat del consistori barceloní, que estava a punt d'acabar, va plegar sense haver fet un pas endavant en la proposta de remodelació del club.

Durant aquell mateix mes, el club també va convocar una reunió amb les entitats veïnals per tal d'explicar-los el projecte de

transformació del Camp Nou i les seves instal·lacions. No obstant això, segons els veïns, a la reunió no es va informar sobre el principal punt discordant, que era la manera de finançar el projecte de transformació del Camp Nou.

Les mateixes posicions i els mateixos problemes

A principi del mes de febrer, el FCB va signar un conveni de col·laboració amb el Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (COAC) per a establir les bases del concurs d'idees per a la remodelació i modernització del Camp Nou. D'aquesta manera s'iniciava la primera fase del concurs que va durar fins a l'abril. En aquesta fase es van rebre setanta-vuit peticions formals per participar-hi, entre les quals el jurat n'havia d'escollir com a màxim una desena per passar a la segona fase.

D'altra banda, al febrer, la Plataforma Diagonal-Ponent, constituïda per les associacions de veïns de Sant Ramon, de l'avinguda de Xile, de les Corts, del Camp Nou i el Racó de les Corts, va organitzar una roda de premsa on van informar de la seva rotunda oposició a la requalificació dels terrenys del Miniestadi. A més a més, s'oposaven a la construcció de més places d'aparcament perquè això suposaria agreujar el problema de mobilitat que pateix el districte, ja que els dies de partit aproximadament es desplacen a la zona uns vint-i-set mil cotxes, fet que ocasiona greus col·lapses a les diferents entrades i sortides del barri. Des de l'any abans, les diferents entitats veïnals demanaven l'elaboració d'un pla de mobilitat per tal de solucionar aquests col·lapses circulatoris.

Al setembre, ja constituït el nou Ajuntament derivat de les eleccions municipals del 27 de maig, l'alcalde Jordi Hereu va manifestar que esperava que per al 2009 estigués iniciat el projecte de remodelació del Camp Nou i que aquest estigués consensuat amb el veïnat.

Les parts mouen fitxa

Amb l'objectiu d'apropar els diferents punts de vista, el club va organitzar una comissió cívica que es va reunir per primer cop al setembre. En aquesta comissió participaven, a més del vicepresident del club i el president de l'Àrea Social, diferents institucions com la Cambra de Comerç de Barcelona, la Fundació Parc Científic de Barcelona, l'Institut de Tecnologia de la Construcció de Catalunya i dos representats de la Coordinadora d'Associacions de Veïns i Entitats de les Corts.

El president del FCB, Joan Laporta, a principi del mateix mes va fer unes declaracions tot queixant-se per l'endarreriment del projecte de reforma del Camp Nou. Denunciava que feia dos anys que ho havien demanat a l'Ajuntament però que aquest, per raons polítiques i electorals, ho havia anat demorant.

També durant el mes de setembre es va fer públic el projecte arquitectònic guanyador del concurs d'idees iniciat a principi d'any. Norman Foster, un dels arquitectes que va dissenyar la Torre de Collserola, seria l'encarregat de dur a terme la reforma de l'estadi blaugrana. El projecte incloïa una ampliació de deu mil seients, tot i que només mil es destinarien als socis (la resta, es tenia intenció de distribuir entre zones comercials i premsa). Així doncs, l'aforament passaria de noranta-vuit mil a cent quatre mil espectadors.

Un cop conegut aquell projecte tan esperat, les reaccions dels membres del govern local (Partit dels Socialistes de Catalunya-PSC- i ICV-EUiA) no van tardar a ser un fet. L'alcalde barceloní va assenyalar que s'obria una nova, i preveia que per a l'any vinent s'iniciés un procés de debat polític i veïnal per poder reflexionar sobre el futur ús de les dues parcel·les on hi ha el Miniestadi i el Palau Blaugrana. ICV-EUiA va acceptar el projecte tot condicionant-lo al fet que fos profitós per a la ciutat i que incorporés un pla de mobilitat sostenible i també nous equipaments.

A final de setembre es va conèixer la maqueta del projecte de l'arquitecte Norman Foster. L'estructura de la idea s'inspirava en l'obra d'Antoni Gaudí. La façana, formada per panells de colors en forma de mosaics, estarien fixats per una xarxa de cables que sostindria tota l'estructura. El camp tindria deu nivells extra, i faria servir la xarxa de cables per a protegir als espectadors de la pluja i el vent. El cost total del projecte es calculava, aproximadament, en uns 250 MEUR.

Les reaccions del veïnat

El mes següent, la Plataforma Diagonal-Ponent va organitzar una roda de premsa per a demanar que es busquessin altres formes de finançament del projecte arquitectònic del Camp Nou. No es negaven a la remodelació del camp però no volien perdre uns terrenys que eren per a equipaments o zona verda. Assenyalaven que si era necessari utilitzarien la via judicial per a paralitzar la requalificació dels terrenys, especialment perquè consideraven que aquest precedent generaria inseguretat jurídica.

Respecte al guanyador del concurs, la Plataforma va manifestar que entre els candidats hi havia projectes millors per a la ciutat, però que el club havia escollit el de Foster perquè era el que s'adaptava millor als interessos de l'entitat. Val a dir que aquest projecte complia amb les dues condicions que havia establert el FCB. La primera era la cobertura de totes les localitats de l'estadi i la segona que les obres no paralitzessin l'activitat esportiva del club. A més a més, criticaven que s'augmentés el nombre d'espectadors, ja que això suposaria incrementar, de retruc, els problemes de mobilitat.

Val a dir que hi havia algunes postures veïnals més pessimistes quant a la paralització dels projectes del Barça. Així doncs, apostaven per reduir el possible impacte del volum i l'altura dels futurs edificis. Demanaven que a canvi es construís un segon centre d'assistència primària, un centre per a la tercera edat, una nova escola i una piscina, entre altres demandes.

Finalment, exigien que, abans de l'aprovació municipal del projecte, s'elaborés un pla de mobilitat. En aquest sentit, a l'audiència pública del districte de les Corts de novembre, la regidora Montserrat Sánchez va assenyalar que el pla d'actuació del districte inclouria la redacció d'un estudi de mobilitat dels voltants de les Corts.

A l'octubre, al plenari del Consell Municipal del districte de les Corts, es va aprovar la convocatòria urgent de la comissió de seguiment del projecte de reforma del Camp Nou (creada la passada legislatura) en què participaven tant membres del consistori com del FCB. Aquesta iniciativa va resultar dels vots favorables de totes les forces polítiques, menys dels d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC).

D'altra banda, al plenari de desembre es va aprovar una proposició d'ERC sobre la remodelació del Camp Nou i la urbanització dels voltants del miniestadi. Es demanava la concreció d'aquests projectes i se sol·licitava que qualsevol increment de sòl residencial a la zona es compensés amb nous equipaments. A més, es demanava la convocatòria de la comissió de mobilitat perquè en un termini de tres mesos s'iniciés l'elaboració d'un pla de mobilitat.

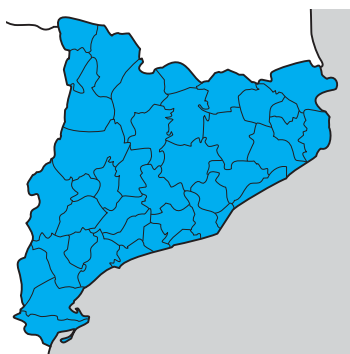
Per a l'any que ve es preveuen accions per part del veïnat ja que, després de la reunió de la comissió de seguiment organitzada a final de novembre, els veïns van començar a tenir sospites de converses entre el FCB i l'Ajuntament i de l'acceptació per part d'aquest últim de les intencions del club de canviar els usos dels terrenys del Miniestadi.

RCN

Més informació

barcelonaldia.wordpress.com
www.fcbarcelona.com
www.fcbarstadium.com
www.lafavb.com

200 XARXA DE CUSTÒDIA DEL TERRITORI. V REUNIÓ



Entre els dies 24 i 28 d'octubre se celebra a es Mercadal (Menorca) la V Reunió de la Xarxa de Custòdia del Territori, sota el lema "Un acord d'avui per a demà, consolidem la custòdia del territori". La reunió serveix per a constatar el bon estat de salut de la custòdia del territori, i la seva creixent consolidació a Catalunya, tot i que també s'evidencien algunes necessitats de les entitats de custòdia i la importància de la implicació de l'Administració pública. A la reunió es presenta el Grup de treball de custòdia marina, pioner a l'Estat espanyol, així com les oportunitats que ofereix la Xarxa Natura 2000 per a les entitats de custòdia.

Antecedents | 2003:125

La custòdia del territori –que és com s'ha traduït al català el terme anglès *land stewardship*– aplega un conjunt d'estratègies i instruments que pretenen implicar els propietaris i usuaris del territori en la conservació i el bon ús dels valors i els recursos naturals, culturals 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.

Les entitats de custòdia, els autèntics promotors d'aquesta estratègia, són organitzacions públiques o privades sense ànim de lucre que participen activament en la conservació de la natura i el paisatge a través de les eines que ofereix la custòdia del territori. Poden actuar com a entitat de custòdia organitzacions tan diverses com una associació de veïns, una entitat conservacionista (d'àmbit local o més ampli), una fundació, un ajuntament, un consorci o altres tipus d'ens públics.

A Catalunya, una gran part de les entitats de custòdia i altres organitzacions interessades en aquesta estratègia de conservació s'apleguen sota el paraigua de la Xarxa de Custòdia del Territori (XCT), constituïda l'any 2003 i amb més de cent membres l'any 2007. Cada dos anys la XCT organitza una trobada entre els membres que té diferents objectius en funció de l'etapa de desenvolupament en què es trobi la xarxa. Es tracta d'una ocasió que aprofiten les entitats de custòdia, les administracions i les empreses que treballen entorn de la custòdia del territori per intercanviar visions i establir compromisos de futur, amb l'objectiu de desenvolupar aquesta estratègia de conservació de la natura i el paisatge.

L'any 2007 l'escenari escollit per celebrar la V Reunió de la XCT va ser es Mercadal,¹ al cor de l'illa de Menorca, entre el 24 i el 28 d'octubre. A la trobada van assistir-hi 124 participants, 12 dels quals formaven part d'entitats de custòdia –i altres xar-

xes– de l'Estat espanyol, com la Xarxa de Custòdia del Territori a Andalusia (ÍNSULAS) o la Plataforma de Custòdia del Territorio, d'àmbit estatal, creada el 2007 per la Fundació Biodiversitat, una entitat vinculada al Ministeri de Medi Ambient (MMA).

Vers la consolidació de la custòdia del territori

La cinquena reunió es va celebrar un any després de l'aprovació del II Pla director de la XCT, dirigit a consolidar la custòdia del territori i, sobretot, les entitats que la impulsen. Sota el lema "Un acord d'avui per a demà, consolidem la custòdia del territori", la trobada es plantejava els objectius següents: aprofundir en les estratègies i les eines de treball per a reforçar les entitats de custòdia, compartir experiències i donar a conèixer les iniciatives de custòdia entre les entitats i institucions participants, debatre el paper dels diferents agents implicats en la custòdia, i concretar mecanismes de treball en xarxa.

Els actes van començar amb la conferència inaugural per part del director de la XCT, Jordi Pietx, el qual va reflexionar sobre els aspectes clau de la custòdia del territori al nostre país els propers anys i va fer una crida per sumar esforços i fer de la custòdia una eina fonamental per a valorar i conservar la natura i el paisatge. Pietx també va encoratjar les entitats de custòdia a aprofitar les oportunitats de futur que es presentaven per a la custòdia, especialment des de l'Administració pública.

Després de la conferència inaugural, i al llarg de tres jornades, es van presentar 41 pòsters i comunicacions que mostraven diverses iniciatives i diferents aplicacions de la custòdia del territori: des de la participació de voluntaris d'empreses en accions de restauració d'habitats fins al pescurisme, passant per la custòdia des del punt de vista de l'escoltisme. A més, es van celebrar cinc ponències temàtiques,

diverses taules rodones, sortides de camp i tallers pràctics per a aprofundir en temes com el seguiment dels acords de custòdia o el treball en xarxa. Les ponències van seguir un fil conductor sobre el desenvolupament i la consolidació de la custòdia des de diferents temàtiques.

Les administracions aposten per la custòdia

La cinquena reunió va confirmar l'aposta de les administracions públiques per a impulsar la custòdia del territori: el 2007 es va crear una comissió interdepartamental sobre custòdia del territori al Govern de la Generalitat, i tant l'administració autonòmica com l'estatal van impulsar diverses línies d'ajut per a iniciatives de custòdia. D'altra banda, la Llei estatal 42/2007, del patrimoni natural i la biodiversitat, aprovada el desembre de 2007, estableix que les administracions públiques han de fomentar la custòdia del territori (article 72.1) i, específicament, han de regular els mecanismes i les condicions per a incentivar les externalitats positives dels terrenys on s'hagin establert acords de custòdia entre els seus propietaris i entitats de custòdia (art. 73.1).

Xarxa Natura 2000, custòdia marina i propietaris privats

La cinquena reunió va servir també per a confirmar les oportunitats existents per a la custòdia del territori fruit del desenvolupament de la XARXA NATURA 2000 [2006:199]. Salvador Grau, del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), va anunciar que a partir de la reunió es redactaria un document per a identificar específicament els àmbits en els quals la custòdia pot reforçar la gestió dels espais que integren la Xarxa Natura 2000.

D'altra banda, durant la darrera jornada de la reunió va tenir lloc la presentació pública de la custòdia marina, una variant més complexa per l'absència al mar de propietaris privats amb els quals establir



acords de custòdia. Guillem Mas i Marta Cavallé, de Nereo i Acciónatura, respectivament, van presentar el Grup de treball de custòdia marina de la XCT, creat per a promoure i donar impuls a la custòdia marina a Catalunya. Segons els ponents, la custòdia en l'àmbit marí pot prendre diverses formes, des d'aquella en la qual una entitat gestiona directament un espai marí, fins a l'assoliment d'acords amb pescadors o l'impuls d'àrees protegides per part de l'Administració. Amb aquest grup de treball de custòdia marina, Catalunya esdevenia pionera a l'Estat; de fet, els membres del grup van explicar que altres entitats de fora de Catalunya els havien demanat assessorament i els havien suggerit aliances i col·laboracions per a desenvolupar objectius comuns.

Aquesta edició va destacar, a més, per la presència de propietaris privats en una taula rodona on van intercanviar les seves experiències d'acords amb entitats de custòdia. Segons aquests propietaris, la custòdia els permetia obtenir beneficis més enllà dels crematístics, ja que integraven de manera satisfactòria els objectius mercantilistes amb altres de protecció dels valors naturals de les seves finques. Ara bé, van advertir de la necessitat d'un canvi en les polítiques d'ajuts de l'Administració per tal d'afavorir aquest tipus de pràctiques.

Una altra tipologia d'agent present a la reunió va ser la dels patrocinadors, que van presentar en una taula rodona les seves res-

pectives organitzacions i les expectatives envers les entitats de custòdia.

El tercer inventari d'acords reflecteix el creixement de la custòdia

Durant la cinquena reunió es va presentar el III Inventari d'acords i entitats de custòdia del territori a Catalunya, les Illes Balears i Andorra. L'estudi recollia fins a 445 acords de custòdia que incidien en més de 147.000 ha de mar i terra, gairebé el doble que l'extensió d'acords de l'any 2003. El nombre d'entitats de custòdia també va créixer, i ja eren 69 les entitats que assolien acords. Les entitats amb més acords eren la Fundació Territori i Paisatge de l'Obra Social de Caixa Catalunya i el Consell Insular de Menorca, coorganitzador de la V Reunió.

Conclusions de la V Reunió

La reunió va constatar el bon estat de salut de la custòdia del territori, i la seva creixent consolidació a casa nostra, però va evidenciar també les necessitats de les entitats de custòdia pel que fa a l'àmbit de la capacitat, així com la importància dels passos estratègics que calia fer per al reconeixement social i fiscal de les entitats i també la importància d'una comunicació efectiva del missatge de la custòdia per a arribar al màxim nombre possible de persones.

Del conjunt d'estratègies prioritàries desenvolupades en la sessió plenària del darrer dia, les que van obtenir més suport pel po-

tencial que tenien per a consolidar la custòdia van ser quatre: promoure una llei integral en matèria de custòdia del territori que preveïés la fiscalitat, un marc legal, un fons de custòdia del territori, la legitimitat de les entitats i l'acció de govern; comunicar millor per donar a conèixer la custòdia amb eines efectives; aplicar eines que milloressin la rendibilitat dels pagesos amb acords de custòdia, i empènyer la possibilitat que l'Administració augmentés els recursos per a entitats de custòdia amb la possible creació d'una línia d'ajut europea per a la contractació de personal qualificat en aquest àmbit.

La presidenta de la XCT, Cristina Sánchez, de la Societat Espanyola d'Ornitologia, va presentar les conclusions de la trobada al mont Toro de Menorca. Sánchez va declarar que s'havien assolit els objectius de la jornada, i va destacar la participació activa de tots els agents vinculats a la custòdia, especialment dels propietaris privats amb acords de custòdia. L'acte va acabar amb un espectacle de glosat menorquí.

JRL-X3EA

Més informació

www.custodiaterritori.org/vreunio/intro.html

www.custodiaterritori.org/centre_recur-sos.php#reunions

1 La XCT convoca cada dos anys les institucions públiques o privades membres de la xarxa perquè presentin propostes per a organitzar la reunió; en aquest cas, el lloc escollit va ser l'illa de Menorca a proposta del Consell Insular de Menorca.

ÍNDXS **ALFABÈTICS**

Índex de topònims

A

A-14, autovia 8, 13
 A-2, autovia 12, 14, 15, 28, 124, 129,
 135, 147, 150, 153, 160, 162, 171,
 189
 A-22, autovia 8
 A-26, autovia 122
 A-27, autovia 15
 A-68, autovia 16, 17
 A-7, autovia 12, 17, 134
 Abat, serra de l' 109
 Abrera 19, 70
 Adoberies, barri de les 195
 Àfrica 5, 87
 Agramunt 146
 Agudes, les 111
 Agulla, parc de l' 112
 Agullana, 65
 Aiguamòg, vall d' 107
 Aiguaviva 6, 34, 129
 Albagés, embassament de l' 25
 Albanyà 29
 Albatàrrec 25
 Albera, massís de l' 65
 Alcanar 17, 36, 49, 53, 121
 Alcanyís 16
 Alcarràs 160
 Alcoletge 152
 Alcover 134, 148
 Aldea, l' 17, 24, 53, 161, 164
 Aldover 114, 120
 Alfacs, port dels 16, 157
 Algèria 53
 Alguair 8, 13, 42, 119, 133
 Alió, l' 33, 114, 134, 148
 Almacelles 3, 8
 Almatret 38
 Almenar 8
 Alp 123
 Alt Àneu 23, 56, 107

Alt Camp, l' 33, 108, 113, 114, 134, 148,
 181
 Alt Empordà, l' 12, 14, 29, 36, 39, 65, 69,
 76, 114, 125, 145, 162, 163, 169
 Alt Penedès, l' 18, 19, 31, 77, 90, 102,
 147, 177, 194
 Alt Pirineu i Aran 32, 74, 176
 Alt Pirineu, l' 23, 100, 101, 107, 123, 127,
 179
 Alt Ter, l' 100, 101, 132
 Alt Urgell, l' 114, 119
 Alta Cerdanya, l' 123
 Alta Garrotxa, l' 29, 122
 Alta Ribagorça l' 107, 128, 176
 Alta Segarra, l' 100, 101
 Altafulla 12, 18, 108, 115, 141
 Ametlla de Mar, l' 17
 Ametlla de Merola, l' 126
 Ampolla, l' 16, 17, 49, 121, 155, 164
 Amposta 16, 17, 49, 100, 114, 119, 161,
 164
 Andalusia 17
 Andorra 7, 23, 119, 127, 200
 Anglès 76
 Anoia, l' 1, 4, 36, 37, 62, 70, 102, 109,
 119, 124, 132, 147, 150, 157, 177
 Anoia, riu 124
 Anvers, 33
 AP-2, autopista 12, 143
 AP-7, autopista 12, 14, 17, 28, 35, 41, 60,
 69, 129, 134, 139, 162, 171
 Aragó 13, 15, 16, 33, 58, 148, 160, 176
 Arboç, l' 35, 134
 Arbúcies 111
 Arbúcies, riera d' 73, 111
 Ardenya, massís de l' 173
 Arenys de Mar 73, 177
 Arenys de Munt 73, 183
 Arenys, riera d' 183
 Argençola 37
 Argenton 177

Argenton, riera d' 31
 Arres 23
 Àrreu, vall d' 56
 Arties 107
 Artiga 176
 Ascó 40, 80
 Àssua, vall d' 127
 Àustria 6
 Avinyonet de Puigventós 125

B

B-20, carretera 30, 184
 B-231, carretera 147
 B-30, carretera 139
 Badalona 11, 22, 54, 82, 87, 89, 99, 106,
 118, 121, 177, 180, 192, 198
 Badia del Vallès 118
 Bagà 151
 Bages 4, 20, 33, 47, 70, 100, 101, 109,
 110, 112, 119, 126, 132, 150, 172, 177
 Baix Camp, el 9, 36, 40, 113, 114, 134,
 137
 Baix Ebre, el 16, 24, 36, 49, 120, 155, 164
 Baix Empordà, el 28, 97, 156, 168, 170,
 173, 179
 Baix Gaià, el 108, 134
 Baix Llobregat, el 45, 61, 62, 70, 77, 89,
 109, 118, 143, 147, 150, 153, 177,
 180, 189
 Baix Maestrat, el 17, 53
 Baix Penedès, el 1, 18, 35, 52, 102, 134,
 144, 147, 181
 Baix Ripollès, el 130
 Baix Ter, el 1
 Baixa Cerdanya, la 101, 123
 Baixa Segarra, la 108
 Baixa Tordera, la 73
 Baixàs, 76
 Balada 161
 Balaguer 133

Balears, illes 9, 74, 100, 121, 156, 200
 Balsareny 47
 Baluard de Louvigny 92
 Banyeres del Penedès 35, 134
 Banyoles 122, 128
 Barberà del Vallès 110, 118
 Barcelona 1, 2, 3, 5, 10, 12, 19, 21, 22, 26, 32, 33, 42, 48, 52, 54, 57, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 69, 70, 71, 74, 76, 82, 84, 85, 86, 87, 89, 91, 94, 96, 98, 101, 118, 121, 124, 131, 133, 136, 143, 149, 151, 153, 156, 161, 165, 171, 177, 180, 186, 190, 191, 193, 194, 196, 199
 Barcelonès, el 63, 77, 99, 118, 177
 Barceloneta, barri de la 84, 90
 Barceloneta, platja de la 149
 Bardera, torrent de la 26
 Bàscara 12, 14, 65, 76, 162
 Bassella 174
 Batea 38
 Batet 130
 Bellissens 113, 134
 Bellpuig 42
 Belltall 37
 Bellver de Cerdanya 123
 Bellvitge 48, 59, 62, 66, 186
 Benifallet 16, 120
 Benissanet 114
 Berga 43, 123, 151, 174
 Berguedà, el 31, 100, 101, 126, 130, 132, 151, 174, 179
 Besalú 122, 177
 Bescanó 1, 76, 129
 Beseit, ports de 120
 Besòs, riu 105, 106, 110, 179, 184, 188, 191, 196
 Betren 56
 Beuda 29, 122
 Bilbao 9
 Biosca 25
 Bisbal d'Empordà, la 28
 Bisbal del Penedès, la 35, 134
 Biure d'Empordà 39, 65
 Blancafort 36
 Blanes 14, 26, 73, 154, 179
 Boadella 179
 Bogatell, platja del 149
 Boí 107
 Bolvir 123
 Bon Pastor, barri del 196
 Bonaigua, port de la 13
 Bonestarré 23, 127
 Bonn 98
 Bordes, es 23
 Bordeta, barri de la 81, 85, 94, 177
 Borén 127
 Borges Blanques, les 15, 60, 114, 133, 134
 Borges del Camp, les 134
 Borrassà 64, 65, 125
 Bot 38
 Botxi 163

BP-1121, carretera 109
 Bracons, coll de 27
 Bràfim 148
 Breda 111
 Breno 6
 Bruc, el 109, 150
 Bruguera 130
 Brussel·les 6, 25, 42, 62

C

C-12, carretera 16, 17, 161
 C-13, carretera 127, 152
 C-14, carretera 12, 37
 C-1411, carretera 126
 C-15, carretera 20, 124
 C-17, carretera 142
 C-25, carretera 20, 142
 C-252, carretera 170
 C-26, carretera 122
 C-260, carretera 163
 C-28, carretera 127
 C-31, carretera 28, 168, 173
 C-32, autopista 14, 30, 51
 C-33, autopista 63
 C-37, carretera 20, 27, 122, 124, 172
 C-43, carretera 16
 C-55, carretera 20, 174
 C-58, carretera 19, 104, 187
 C-60, carretera 19, 171
 C-63, carretera 27, 122
 C-65, carretera 28
 C-66, carretera 28, 122, 128, 170
 Cabanelles 29
 Cabanes 69, 125
 Cabanes, estany de 107
 Cabrera de Mar 30
 Cadí, serra del 31, 123
 Cadiretes, massís de 173
 Cairat, serra de 109
 Calabuig 162
 Calaf 71
 Calafell 18, 32, 35, 134, 144
 Caldes de Malavella 14, 64, 72
 Caldes de Montbui 19
 Calella 51, 73
 Calldetenes 132, 140
 Calonge 156
 Camarles 17, 155, 164
 Cambrils 12, 134, 137, 159, 181
 Camós 128
 Camp de l'Arpa, barri del 89
 Camp de Tarragona 18, 32, 33, 35, 100, 114, 121, 134, 137, 148, 158, 165, 175, 177, 181
 Campdevànol 97
 Campelles 130
 Campredó 17, 46
 Camprodon 31
 Can Tunis, barri de 62
 Can Zam, barri de 82
 Canet d'Adri 129
 Canet de Mar 73

Canigó, massís del 76
 Canonja, la 148
 Canovelles 19
 Canyelles 20
 Capell, mont 76
 Capellades 70, 124
 Capmany 36, 39, 65, 114
 Cardener, riu 1, 179
 Cardona 47, 132
 Caregue 127
 Carme 124
 Carmel, barri del 82, 86
 Caseres 38
 Cassà de la Selva 129
 Cassibrós 127
 Castanesa 176
 Castell, platja de 156
 Castella i Lleó 16
 Castella la Manxa 33
 Castellar del Vallès 19, 67, 110
 Castellar del Vallès 110
 Castellbisbal 118
 Castelldefels 5, 66, 118
 Castellfollit del Boix 20
 Castelló de la Plana 53
 Castelló d'Empúries 69, 163
 Castellolí 124
 Castell-Platja d'Aro 173
 Castellvell del Camp 77
 Catalunya Nord 39, 65, 76
 Catllar, el 41
 Cava, la 164
 Celler de Ter, la 1
 Celrà 1, 64, 129
 Central, depressió 31
 Cerdanya, la 31, 119, 123, 130
 Cerdanyola del Vallès 11, 21, 55, 104, 112, 118, 139
 Cerler 176
 Cervera 71, 133, 177
 Cervera de la Merenda 39
 Cervià de les Garrigues 114
 Cierco 176
 Cinca, riu 3
 Ciutat Meridiana, barri de 91, 177
 Ciutat Vella, districte de 10, 22, 43, 84
 Clot, barri del 66, 89, 194
 Clota, barri de la 86
 Colera 39
 Coll, barri del 94
 Collbató 109, 159
 Collblanc, barri de 83
 Collserola, serra de 21, 45, 55, 104, 105, 106, 139, 143
 Colomers, estany de 107
 Coma-ruga 121
 Comunera, serra 36
 Conca de Barberà, la 15, 32, 36, 37, 95, 108, 134
 Conesa 37
 Constantí 9, 15, 134
 Corbera d'Ebre 16, 38, 77, 80
 Corçà 28, 170

Cornellà de Llobregat 22, 118, 143, 186, 189
 Cornellà de Terri 64
 Cornudella de Montsant 134
 Corredor, massís del 73
 Corts 128
 Corts, barri de les 22, 83, 143, 199
 Costa Brava 1, 28, 121, 156, 168
 Costa Daurada 144, 159
 Crespià 76, 128
 Creus, cap de 169
 Cruïlles, Monells i Sant Sadurní de l'Heura 28
 Cubelles 52
 Cunit 1, 52, 134, 179

D

Daró, riu 170, 179
 Das 123
 Deltebre 121, 155, 164
 Diagonal, avinguda 118
 Dòrria 130
 Dublín 6

E

Ebre, delta de l' 36, 120, 153, 161, 164
 Ebre, riu 6, 24, 33, 36, 46, 52, 120, 161, 164
 Eixample, districte de l' 2, 10, 22, 43, 62, 89, 194
 Empordà, aiguamolls de l' 163, 169
 Empordà, l' 33, 36, 117
 Empuriabrava 121, 156, 163
 Escàs 127
 Esparraguera 77, 109, 147, 150
 Espelt, l' 124
 Espluga de Francolí l' 37, 134
 Esplugues de Llobregat 2, 22, 105, 118, 143, 199
 Espolla 39
 Espot 58, 107, 127
 Estaís 127
 Estany de Banyoles 128
 Estaon 23
 Estartit, l' 121, 156
 Esterri d'Àneu 23, 127

F

Falset 16, 24, 134, 165
 Far d'Empordà, el 69, 125
 Fatarella, la 38
 Favaret 161
 Figueres 12, 14, 32, 41, 59, 65, 69, 122, 125, 145
 Flaçà 129
 Flandes 33
 Flix 17, 46
 Fluvià, riu 27, 122, 128, 162
 Foix, riu 179
 Fondarella, 167

Fonolleres, 15
 Fonollosa 4, 119
 Fontanals de Cerdanya 123
 Fontcoberta 97
 Fonteta 28
 Fontmartina 111
 Forallac 28, 156
 Forés 36, 37
 Fornells de la Muntanya 130
 Fornells de la Selva 6, 12, 14, 30, 34, 129
 Fosca, platja de la 156
 Fraga 160
 França 12, 13, 34, 61, 63, 76, 80, 103, 123, 127, 149
 Francolí, riu 15, 134, 175
 Frankfurt 6
 Franqueses del Vallès, les 19
 Freser, riu 126, 130
 Fullella 36, 37
 Fustanyà 130
 Fusteret 47

G

Gaià, riu 108, 134
 Galera, la 49, 114
 Gallifa 110
 Galligans, riera de 145
 Galliners, serra de 104
 Gadesa 16, 38
 Gant 33
 Garó 107
 Garona, la 179
 Garraf, el 20, 52, 66, 96, 102
 Garriguella 39
 Garrigues, les 25, 36, 37, 114, 133
 Garrotxa, la 27, 29, 100, 101, 122, 132
 Gavà 5, 66, 74, 118
 Gavarres, massís de les 28, 64, 168, 173
 Ger 123
 Gerber, estany de 107
 GI-4033, carretera 123
 GI-533, carretera 129
 GI-600, carretera 14
 GI-642, carretera 170
 GI-662, carretera 173
 Gimenezs 3, 160
 Girona 1, 6, 9, 12, 14, 22, 28, 32, 48, 59, 64, 65, 69, 71, 73, 74, 76, 97, 101, 116, 121, 122, 128, 129, 136, 174, 177
 Gironès, el 1, 12, 64, 76, 162
 Godall, serra del 17, 49
 Golmés 133, 167
 Gorg, barri del 82, 180, 198
 Gornal, barri del 61, 62
 Granadella 114
 Granollers 19, 66, 67, 118
 Grèixer 123
 Gualba 111
 Guardiola 172
 Güell, riu 64
 Guàrdies 32
 Guillerries, massís de les 64, 71, 111

Guils de Cerdanya 123
 Guingueta d'Àneu, la 127

H

Horta de Sant Joan 36, 38
 Horta, barri d' 21, 82, 86
 Horta-Guinardó, districte d' 2, 86
 Hospici, serra de l' 109
 Hospitalet de l'Infant 17, 32, 134, 181
 Hospitalet de Llobregat 2, 22, 48, 59, 62, 66, 70, 82, 83, 118, 143, 177, 180, 186, 190, 199
 Hostalets de Pierola 147
 Hostalric 73
 Hoste, serra de l' 36
 Hostoles, vall d' 122

I

Igualada 20, 59, 70, 71, 102, 108, 119, 124, 134, 195
 Isil 56, 127
 Isòvol 123
 Ivorra 25

J

Jana 17
 Jesús i Maria 164
 Joanetes 27
 Jonquera, la 12, 33, 39, 65, 76
 Jorba 124

L

L-11, carretera 152
 Linz 6
 Litoral, serralada 12, 35, 106, 171
 Lladó 29
 Llagosta, la 118
 Llagostera 28, 129
 Llambilles 129
 Llançà 39
 Llardecans 42, 114
 Llavorsí 23, 127
 Llefià, barri de 99
 Lleida 8, 13, 15, 17, 33, 36, 42, 59, 60, 71, 81, 92, 119, 133, 134, 135, 152, 160, 167, 174
 Llana, serra de la 32
 Llers 65, 69, 125
 Lles de Cerdanya 123
 Llessú 107, 127
 Lliçà d'Amunt 19, 77
 Lliurona 29
 Llivia 123
 Llobregat d'Empordà, riu 14
 Llobregat, riu 1, 22, 31, 47, 52, 61, 65, 82, 105, 109, 110, 126, 151, 153, 189
 Llofriu 28
 Llorac 37
 Llorenç del Penedès 35

Lloret de Mar 73, 166
 Lluçanès, el 132
 Londres 6

M

Maçanet de Cabrenys 76
 Maçanet de la Selva 12, 14, 66
 Madrid 2, 5, 6, 9, 33, 36, 42, 48, 59, 60, 61, 65, 66, 69, 100, 149, 153
 Maià de Montcal 77, 122
 Maials 38
 Maldà 25
 Malgrat de Mar 26, 51, 73, 177
 Mallorca 115
 Manlleu 27, 101, 132, 177
 Manol, riu 69, 125
 Manresa 20, 47, 59, 67, 70, 71, 100, 101, 110, 112, 124, 132, 174
 Marbella, platja de la 149
 Maresme, el 19, 26, 30, 31, 33, 73, 77, 89, 171, 177, 182, 183
 Marganell 109, 150
 Marina, serralada 184
 Marmolers 111
 Marroc 76
 Marsella 175
 Martorell 12, 18, 61, 66, 70, 118, 124, 177
 Martorelles 118
 Mas de Barberans 49, 114
 Masdenverge 17, 49, 161
 Masella, la 123
 Masnou, el 30
 Masquefa 70, 77, 124
 Matadepera 110
 Matagalls, el 111
 Mataró 19, 30, 32, 66, 74, 99, 171, 177, 180, 182
 Mata-rodona 110
 Matarranya, el 120
 Mèder, riu 142, 195
 Medinyà 12, 14, 28
 Mediona 77
 Mediterrani, mar 16, 26, 108, 156
 Menorca 200
 Meranges 123
 Mercadal, es 200
 Meridiana, avinguda de la 118
 Mèxic 178
 Miànigues 128
 Milà 6
 Mina, barri de la 87, 180
 Miralcamp 167
 Miranda de Ebro 16
 Moianès, el 101
 Moixeró, serra del 31, 123
 Molar 32
 Molina, la 58, 123
 Molins de Rei 66, 118
 Mollerussa 71, 133, 167
 Mollet del Vallès 63, 74, 118
 Monells 65

Monistrol de Montserrat 109
 Montagut 160
 Montanui 176
 Montblanc 15, 32, 37, 60, 95, 134, 177
 Montblanquet 37
 Montcada i Reixac 11, 63, 66, 71, 74, 106, 110, 118, 177
 Montellà i Martinet 123
 Montferrer 119
 Montgat 30, 99, 106
 Montgrony 130
 Montjuïc, muntanya de 131
 Montmell, el 77
 Montmeló 63, 118
 Montnegre, massís del 12, 73, 111, 136
 Montoliu de Lleida 25
 Montoliu de Segarra 37
 Montori 170
 Montornès del Vallès 63, 118
 Montpeller 64, 65
 Mont-ras 156
 Mont-roig del Camp 134
 Montsant, massís del 134
 Montseny, massís del 12, 73, 136
 Montserrat, massís de 20, 109, 150
 Montsià, el 49, 53, 120, 157, 161, 164
 Montsià, serra del 17
 Móra d'Ebre 16, 165, 177
 Morell, el 15, 134
 Morella 16
 Mosqueroles 111
 Muga, riu 1, 65, 163, 179
 Múrcia 17

N

N-124, carretera 16
 N-141, carretera 129
 N-150, carretera 104
 N-152, carretera 142
 N-230, carretera 8, 13
 N-232, carretera 16
 N-240, carretera 15, 60, 152
 N-260, carretera 14, 27, 122, 123
 N-340, carretera 17, 35, 115, 134, 161
 N-420, carretera 16
 Naüt Aran 107
 Navarra 15
 Navata 125
 Nevà 130
 Niça 175
 N-II, carretera 12, 14, 17, 20, 30, 69, 152, 162, 167
 Noguera, la 25, 114, 133
 Noguera de Cardós, riu 23
 Noguera Pallaresa, riu 127, 179
 Noguera Ribagorçana 176, 179
 Norís 23
 Nou Barris, districte de 177
 Nou de Gaià, la 108
 Nova Icaria, platja de la 149
 Nova Mar Bella, platja de la 149, 191

O

Obac, serra de l' 110
 Odena 36, 119, 124
 Olesa de Montserrat 19, 47, 70, 109, 150
 Oliana 1
 Olost 151
 Olot 27, 32, 74, 101, 117, 122
 Olvan 151
 Ordis 119, 125
 Orpí 124
 Orriols 162
 Osca 8, 13
 Osona 27, 73, 100, 101, 111, 119, 132, 140, 142, 179, 195
 Ostende 33

P

País Basc 74
 País Valencià 17, 33, 49, 53, 148
 Palafolls 14, 26, 30, 51, 73
 Palafrugell 28, 125
 Palamós 28, 121, 156, 168, 177
 Palau d'Anglesola 114, 167
 Palau-solità i Plegamans 19, 67
 Pallargues, les 25
 Pallars Jussà, el 23, 107
 Pallars Sobirà, el 23, 56, 58, 107, 127
 Pallejà 45, 70, 118
 Papiol, el 118
 Pardines 130
 Parets del Vallès 118
 París 98
 Parlavà 170
 Passanant 36, 37
 Pedraforca, massís del 31
 Penedès, el 33, 35, 100, 101, 102, 108, 148
 Pera, la 170
 Perafort 59, 60, 134
 Peralada 69, 125
 Perelló, el 17, 36, 155
 Perpinyà 65, 76
 Pertús, coll del 12, 59, 65, 69, 162
 Piera 124
 Piles de Gaià 37
 Pineda de Mar 30, 51, 73
 Pirineus, els 7, 39, 56, 58, 76, 92, 107, 108, 122, 123, 127, 130
 Pla de l'Estany, el 64, 97, 128, 162
 Pla de Santa Maria, el 33, 114, 134, 148
 Pla d'Urgell, el 25, 114, 128, 133, 167
 Planols 130
 Platja d'Aro 28
 Pobla de Claramunt, la 124
 Pobla de Mafumet, la 59, 60
 Pobla de Massaluça, la 120
 Pobla de Segur 127
 Poble Sec, barri del 131, 177
 Poblenuu del Delta, el 161
 Poblenuu, barri del 89, 117, 193
 Polinyà del Vallès 19, 67
 Pont de Molins 14, 65, 125

Pont de Suert 13, 176
 Pont de Vilomara i Rocafort 110
 Ponts 25, 177
 Porqueres 128
 Port de la Selva, el 39
 Ports, massís dels 17
 Portbou 39, 59, 63, 65, 69
 Poznan 6
 Prada, serra de 134
 Prades 134
 Prat de Llobregat, el 1, 5, 48, 59, 61, 62, 66, 82, 118, 153, 177, 185, 189
 Prats i Sansor 123
 Prelitoral, depressió 72, 73, 147
 Prelitoral, serralada 12, 35, 37, 109, 110, 124, 133
 Premià de Mar 30, 121
 Prepirineu, el 123, 130, 133
 Preses, les 27, 97
 Priorat, el 16, 31, 32, 134, 165
 Prullans 123
 Pubilla Cases, barri de 177
 Puigcerdà 123
 Puigdàlber 20
 Puigdrau 111
 Puigmal, el 130
 Puigpedrós 123
 Puigpelat 148
 Puig-reig 151
 Puigventós 28
 Puigverd d'Agramunt 146

Q

Quart 129
 Queralbs 130
 Queralt, serra de 37

R

Rabós d'Empordà 97
 Raimat 3
 Ratera 25
 Raval, barri del 43
 Renau 108
 Reus 9, 12, 16, 48, 59, 60, 100, 113, 114, 134, 137, 148, 161, 165, 181
 Rialp 58, 127
 Riba-roja d'Ebre 38, 161
 Ribera d'Ebre, la 16, 32, 36, 40, 46, 120
 Ribera de Cardós 23, 127
 Ribera, barri de la 177
 Ribes de Freser 130
 Ridaura, riu 179
 Riells 111, 136
 Ripoll, riu 63, 67, 104, 110
 Ripollès, el 29, 31, 100, 101, 123, 126, 130, 132, 174, 179
 Ripollet 11, 74, 110, 118, 177
 Riu de Cerdanya 123
 Riudarenes 76, 114
 Riudecanyes 179
 Riudecols 16

Riudellots de la Selva 6, 14, 34, 59, 64, 97, 129
 Riudoms 134, 181
 Roca del Vallès, la 63
 Rocacorba, massís de 128
 Roda de Barà 121, 134
 Roine, riu 1
 Romanyà de la Selva 173
 Roní 127
 Roquetes 16, 24, 49
 Roses 36, 39, 69, 169
 Rosselló, el 39, 69, 76
 Rubí 118
 Rubió 36
 Rubió, serra de 37, 109
 Rupià 170

S

Sabadell 21, 22, 48, 67, 68, 74, 104, 110, 118, 119, 177, 187
 Saboredo, estany de 107
 Sagrada Família, barri de la 89
 Sagrera, barri de la 62, 82, 194
 Saidí 160
 Saint Etienne 177
 Saint-Martin 74
 Salamanca 40
 Salardú 176
 Salelles 20, 172
 Sallent 1, 47
 Salou 12, 18, 32, 113, 121, 134, 159, 181
 Salou, cap de 121, 159
 Salt 1, 6, 14, 129
 Salut, barri de la 99, 198
 Sanaüja 25
 Sant Adrià de Besòs 22, 87, 89, 99, 106, 118, 180, 188, 191, 198
 Sant Andreu Comtal 66
 Sant Andreu de la Barca 118
 Sant Andreu de Llavaneres 171
 Sant Andreu, barri de 2, 62, 66, 82, 194, 196
 Sant Aniol de Finestres 122
 Sant Boi de Llobregat 22, 62, 70, 74, 185
 Sant Carles de la Ràpita 16, 17, 36, 121, 157, 161, 164
 Sant Cebrià de Vallalta 73
 Sant Celoni 73, 111, 136
 Sant Climent Sescebes 39
 Sant Cosme, barri de 177
 Sant Cugat del Vallès 21, 55, 67, 118, 139
 Sant Esteve de Guialbes 97
 Sant Esteve de Palautordera 111
 Sant Esteve d'en Bas 27
 Sant Feliu de Guixols 173
 Sant Feliu de Llobregat 45, 118, 180
 Sant Ferriol 122
 Sant Fost de Campsentelles 106, 118
 Sant Fruitós del Bages 112
 Sant Genís de Palafolls 26
 Sant Gregori 129
 Sant Hilari Sacalm 76, 111
 Sant Iscle de Vallalta 73
 Sant Jaume dels Domenys 35
 Sant Jaume d'Enveja 114, 164
 Sant Jeroni, cim de 109
 Sant Joan de les Abadesses 177
 Sant Joan de Palamós 156
 Sant Joan de Vilatorrada 41
 Sant Joan Despi 1, 59, 60, 61, 62, 63, 118, 143
 Sant Julià de Pedra 123
 Sant Julià de Ramis 1, 14, 28, 64, 129
 Sant Just Desvern 118, 143
 Sant Llorenç del Munt, serra de 104, 110, 139
 Sant Llorenç d'Hortons 41
 Sant Llorenç Savall 110
 Sant Marçal 111
 Sant Martí de Llémena 129
 Sant Martí de Maldà 42
 Sant Martí de Riudeperes 140
 Sant Martí, districte de 2, 22, 89
 Sant Miquel d'Aro 173
 Sant Pau de Riu-sec 187
 Sant Pere de Ribes 20
 Sant Pere de Vilamajor 111
 Sant Pere Sallavinera 4, 119
 Sant Pol de Mar 73
 Sant Quirze del Vallès 67, 104, 118
 Sant Rafel del Maestrat 53
 Sant Salvador de Guardiola 20, 172
 Sant Salvador de les Espases 109
 Sant Vicenç de Calders 66, 67
 Sant Vicenç dels Horts 118
 Santa Bàrbara 49, 161
 Santa Caterina, barri de 177
 Santa Coloma de Cervelló 70, 153
 Santa Coloma de Farners 76, 122
 Santa Coloma de Gramenet 22, 54, 82, 99, 106, 118, 177, 184
 Santa Coloma de Queralt 37, 108, 134
 Santa Coloma, riera de 73
 Santa Creu d'Olorda 45
 Santa Cristina d'Aro 28, 173
 Santa Eugènia de Berga 132
 Santa Eulàlia de Ronçana 19
 Santa Fe del Montseny 111
 Santa Llogaia d'Àlguema 76, 125
 Santa Margarida de Montbui 124
 Santa Perpètua de Mogoda 33, 118
 Santa Susanna 26, 51, 73
 Sants, barri de 62, 66, 83, 85, 131, 177
 Sants-Montjuïc, districte de 22, 43, 85, 94
 Saragossa 16, 59, 65, 153, 158, 165
 Sarraí 134
 Sarrià de Ter 1, 14, 64, 129
 Sarrià-Sant Gervasi, districte de 2
 Sau 179
 Savallà del Comtat 37
 Sec, riu 104
 Secuita, la 59, 60, 134
 Segarra, la 15, 25, 37, 133, 179
 Segre, riu 1, 25, 160, 179

Segrià, el 3, 25, 38, 42, 92, 114, 133, 135, 160
 Segur de Calafell 108, 144
 Segur de Dalt 144
 Selva del Camp, la 134
 Selva, la 12, 26, 33, 59, 64, 72, 73, 76, 111, 114, 154, 166
 Selva, plana de la 34, 64, 73
 Senan 37
 Senet 176
 Sénia, riu 49, 53, 114
 Sentfores 142
 Sentmenat 19, 76
 Serinyà 128
 Serra d'en Mena, barri de la 177
 Serrat 130
 Seu d'Urgell, la 7, 32, 127, 174
 Seuri 127
 Sevilla 59, 60, 66
 Shende 41
 Sils 6, 14, 64
 Singuerlín, barri de 184
 Sitges 32, 66, 121
 Siurana, riu 165
 Sobrevila 170
 Soldevila 17
 Solius, vall de 173
 Solsona 174
 Solsonès 57, 100, 101, 108, 132, 174, 179
 Sopeira 13
 Sorpe 23, 56, 127
 Sort 13, 23, 107, 127
 Soses 160
 Subirats 19
 Sucs 3
 Sudanell 25, 160
 Suïssa 6
 Sunyer 25
 Súria 1, 47, 177
 Surp 127
 Surri 127
 Susqueda 179

T

T-11, autovia 113
 T-315, autovia 113
 T-330, carretera 16
 Taga, el 130
 Talarn 32
 Talavera 37
 Tallat, serra del 36, 37
 Taradell 132
 Tarragona 9, 12, 15, 16, 32, 36, 41, 43, 44, 52, 59, 60, 61, 66, 88, 95, 100, 108, 113, 115, 121, 134, 137, 138, 148, 157, 161, 165, 175, 177, 181, 197
 Tarragonès, el 9, 18, 41, 100, 108, 113, 134, 141, 181
 Tàrrrega 8, 15, 25, 41, 42, 71, 133, 134, 174

Tarrés 36, 37
 Tavascan 58
 Teià 30
 Ter, riu 1, 28, 73, 116, 126, 130, 179
 Terra Alta 16, 36, 38, 114, 120
 Terrassa 19, 21, 22, 32, 67, 68, 74, 110, 118
 Terres de l'Ebre 16, 17, 32, 36, 49, 53, 80, 100, 101, 114, 120, 121, 155, 164, 165
 Terveu 23, 127
 Tiana 106
 Tírvia 127
 Tivissa 24, 120
 Toledo 60
 Tolosa de Llenguadoc 7, 98, 151
 Tona 132
 Tor 23
 Torà 25
 Tordera 14, 30, 51, 77
 Tordera, riu 73, 136, 154, 179
 Torelló 27, 132
 Tornabous 42
 Torrasa, barri de la 62, 83
 Torre Baró, barri de 91, 177
 Torre de Capdella 107
 Torre de Claramunt, la 124
 Torre de l'Espanyol, la 32, 36
 Torredembarra 32, 108, 134, 141
 Torregrossa 167
 Torres de Segre 160
 Torre-serona 135
 Torroella de Montgrí 1
 Tortellà 29, 122
 Tortosa 16, 17, 24, 36, 49, 53, 59, 100, 119, 120, 161, 164
 Toses 130
 Tossa de Mar 73, 173
 Traiguera 17
 Trinitat Vella, barri de la 177
 Turó de l'Home 111

U

Ulldecona 49, 53, 114, 120
 Ultramort 97
 Urgell, l' 15, 25, 36, 37, 133, 146
 Urús 123

V

Vacarisses 11, 71, 77, 109, 150
 Vajol, la 76
 Vall d'Aran, la 13, 23, 56, 107, 127, 176
 Valdealgofra 16
 València 161
 València d'Àneu 56, 127
 Vall d'en Bas 27, 122
 Vall de Boí 107, 176
 Vall de Cardós 23, 127
 Vall d'Hebron, barri de la 82, 86
 Vall Fosca, la 23

Valladolid 60
 Vallbona d'Anoia 70
 Vallbona de les Monges 36, 37, 42
 Valldoreix 55
 Vallès Occidental 11, 19, 21, 33, 55, 76, 77, 104, 110, 118, 150, 177
 Vallès Oriental 19, 33, 73, 77, 89, 101, 110, 111, 118
 Vallès, el 2, 67, 68, 91
 Vallforners 111
 Vallirana 77
 Vall-llobrega 156
 Vallmanya 160
 Valls 15, 33, 59, 60, 93, 108, 113, 114, 134, 137, 148
 Vandellòs i Hospitalet de l'Infant 17, 36, 40, 80
 Vendrell, el 12, 35, 108, 134, 141, 177
 Ventolà 130
 Viabrea 136
 Vic 27, 59, 66, 69, 71, 100, 101, 117, 122, 132, 142, 195
 Vidreres 77
 Viella 13, 32, 56, 107, 176
 Vilabertran 69, 125
 Vilablareix 6, 129
 Viladecans 22, 66
 Viladecavalls 19
 Vilademuls 14, 64, 65
 Vilafant 65, 69, 76, 125
 Vilafortuny 181
 Vilafranca del Penedès 18, 19, 20, 90, 108, 194
 Vilafrunys 47
 Vilagrassa 133
 Vilalba dels Arcs 38
 Vilaller 13, 107, 176
 Vilamallà 59, 69, 125
 Vilamòs 23
 Vilanant 125
 Vilanova de l'Aguda 25
 Vilanova del Camí 70, 124, 177
 Vilanova i la Geltrú 20, 66, 96, 121, 177
 Vila-rodona 114, 134, 148
 Vila-sacra 125
 Vila-seca 12, 44, 113, 134, 158, 181
 Vilassar de Mar 30
 Vilatenim 69
 Vilobí d'Onyar 6, 14, 34, 129
 Vilobí, serra de 36
 Vilopriu 39
 Vinaixa 60
 Vinaixarop 24
 Vinallop 24
 Vinaròs 16, 36, 53

Z

Zafan, vall de 120
 Zeebrugge 33
 Zona Franca 33, 82, 131

Índex d'antropònims

A

Abelló i Alfonso, Joan Maria 15
 Abelló i Hierro, Albert 12
 Abril Palacios, José Maria 35
 Abril, Carme 155
 Alberich i Cano, Judith 52
 Albin i Collet, Francesc 165
 Aldomà i Boixadé, Ignasi 133
 Alegre i Calero, Sergi 61
 Alegri i Sabater, Victor 145
 Alfama i Guillén, Eva 117
 Alins i Abad, Albert 13
 Alonso Gajón, José Luis 25, 179
 Alonso i Cantorne, Fèlix 108
 Alonso i Herrera, Miquel 157
 Alonso Suárez, José Antonio 185
 Alsina i Barceló, Concepció 162
 Altaió i Morral, Toni 105
 Aluja i Farré, Xavier 92
 Álvarez Ariza, Magdalena 13, 62, 14, 59, 60, 65, 66
 Álvaro i Juncosa, Tomàs 96
 Amézaga i Solé, Joan 42
 Amor i Martín, Xavier 51
 Andreu i Domingo, Josep 16, 95
 Andreu i Falcó, Dani 53
 Anglada, Jordi 35
 Anguera i Arqués, Rafael 30
 Aragonès i Delgado de Torres, Lluís 134
 Arau i Puchad, Higiní 43
 Aregio i Navarro, Joan 138, 175
 Argullol i Murgadas, Enric 100, 102
 Armangué i Ribas, Joan 65, 69, 145
 Arnau i Figuerola, Josep 6
 Arno, José Manuel del 110
 Arqué i Ferrer, Maite 11, 99, 106, 180
 Arrizabalaga Zabala, César, 63
 Aspa i Casanova, Gervasi 164
 Atienza Serna, Luis 2, 76
 Aubà i Fleix, Miquel 16
 Aulet i Riera, Jordi 1

Ayala i Vargass, Josep Maria 58
 Aymamí i Roca, Jordi 70, 124
 Aymerich i Serra, Esteve 196

B

Badia i Chanco, Lluís 138
 Balaguer i Julià, Oriol 4, 119
 Balart i Boigües, Lluís 175
 Balbas, Luís 99
 Baldasano Recio, José 11
 Ballesteros i Casanova, Josep Fèlix 88, 115, 175
 Balsera Garcia, Joaquim 5
 Baltasar i Albesa, Francesc 1, 11, 48, 49, 52, 53, 75, 78, 107, 141, 147, 179, 185
 Barbado i Mariscal, Pere 147
 Bargalló i Valls, Josep 141
 Baró de Sivatte 91
 Barón i Espinar, Joan Antoni 182
 Barraca de Ramos, Pilar 59
 Barrera i Sánchez, Carles 13, 23
 Bassaganya i Serra, Carles 100
 Batalla i Nogués, Dolors 148
 Batlle i Ametller, Josep Maria 97
 Batlle i Garriga, Jaume 30
 Batlle i Solé, Pau 18
 Bel i Queralt, Germà 5, 16, 33
 Bel i Accensi, Ferran 17, 24, 53
 Benach i Pascual, Ernest 80
 Benegas Capote, Manuel 66
 Benejam i Vidal, Lluís 69
 Benet, Tatxo 135
 Berenguer i Maimó, Lluís 34
 Bergadà i Masquefa, Jordi 113
 Bergés i Saura, Montse 92
 Bertran i Arrués, Uriel 106
 Bertran i Muntaner, Jordi 25
 Besora i Balcells, Josep Maria 31
 Bisbal i Baró, Ramon 109
 Boada i Juncà, Martí 73, 136
 Boada i Masoliver, Joan 46

Bofill i Leví, Ricardo 5
 Bofill Torres, Ricardo 143
 Bohigas i Guardiola, Oriol 182
 Bonamusa i Turon, Sergi 73
 Bonet i Armengol, Jordi 59
 Bonet i Ferrer, Josep Lluís 190
 Bonet i Linuesa, Lluís 30
 Bonilla i Ruiz, Miquel 142, 151
 Boquete i Saiz, Xavier 70
 Bordiu, Enrique 40
 Borloo, Jean-Luis 76
 Borràs i Calvo, Gabriel 1
 Borrell i Guinart, Pere Jaume 136
 Bosch i Miquel, Toni 167
 Bosch i Pugès, Jaume 185
 Bosch i Rodoreda, Andreu 30
 Bover i Busquet, Joaquim 128
 Boya i Alós, Francesc Xavier 13
 Brea Álvarez, Amparo 9
 Broch i Miquel, Santi 124
 Bruguera i Batalla, Rafael 14
 Brugués i Brugués, Jesús 124
 Brull i Piñol, Jordi 155
 Brunet i Berch, Lluís 187
 Buch i Moya, Miquel 30
 Buil i Gascón, Robert 56
 Burgasé i Rabinat, Joan Anton 158
 Burrell, Virgili 105
 Bustos i Garrido, Manuel 187

C

Caball i Subirana, Joan 179
 Caballol i Sala, Ignasi 182
 Cabezas i Lloret, Jordi 39
 Cabré i Solé, Sebastià 148
 Calbó i Roca, Pere 147
 Callau i Bartolí, Joan 188
 Calm i Puig, Miquel 27
 Calpé i Carbonell, Jordi 147
 Camats i Luis, Dolors 117
 Campdepadrós i Sans, Josep Maria 15, 95

* Les entrades d'aquest índex fan referència al número de l'article i no al de la pàgina.

Campillo i Gámez, Jordi 149
 Campoy i Martí, Conxita 26
 Camprubí i Duocastella, Josep 101
 Candás, César 40
 Canet i Coma, Francesc 69, 145
 Canosa i Magret, Xavier 1 22
 Capdevila i Peña, Ivan 1 28
 Carles d'Àustria 197
 Carod-Rovira, Josep Lluís 35, 48, 178
 Carrasco de la Torre, Roberto 66
 Carreras i Oller, Carles 95
 Carreras i Tort, Judit 151
 Carretero i Grau, Joan 100
 Carrillo Jiménez, Abelardo 60
 Casademunt i Monfort, Àlex 117
 Casadesús i Barceló, Eudald 14
 Casamitjana i Aguilà, Magda 169
 Casanovas i Sardà, Romà 70
 Casas i Masjoan, Xavier 62
 Casellas i Borrell, Pere 145
 Cases, Josep 146
 Cases, Lluís 144
 Castaño i Augé, Joan 136
 Castells i Oliveres, Antoni 2
 Castells, Xavier 107
 Castellví, Carme 8
 Castillo Rosique, Carles 175
 Català i Bosch, Genoveva 147
 Catasús, Miquel 89
 Cavallé, Marta 200
 Cawley, Michael 9
 Cerezo Martí, Eduardo 6
 Chacón i Piqueras, Carme 62, 74
 Chillida Juantegui, Eduardo, 94
 Chirac, Jacques 76
 Ciuró i Marquès, Gerard 141
 Clos i Matheu, Joan 53
 Codina i Pujols, Jacint ,101
 Coll i Planas, Gerard 117
 Colom i Sandiumenge, Enric 135
 Coloma i Boada, Eduard 166
 Colomer i Llinàs, Joan 72
 Comellas i Doñate, Maria 45, 118
 Compañó i Fibla, Pere 30
 Conill i Vergés, Carles 11
 Conte García, Fernando 5
 Corbacho Chaves, Celestino 59, 66, 100, 190
 Corcuera i Díaz, Felipe 34
 Cortina Ramos, Albert 31
 Coscubiela i Conesa, Joan 66
 Crespo i Blázquez, Carme 115, 175
 Cruz i Gallach, Helena 117
 Cruz Villalón, Josefina 19, 152
 Cuervo Argudín, José 147
 Cunill i Llenas, Manel 49
 Cunillera i Mestres, Teresa 13, 48

D

Dalmau i Gil , Josep Maria 107
 Deltell i Carbonell, Alexandre 6
 Depris, Daniel 76

Deulofeu i Fontanillas, Francesc 136
 Díaz i Romero, Pilar 105, 143
 Dimas, Stavros C.,65, 141
 Dombritz i Lozano, Miquel Àngel 59
 Domingo i Coll, Jordi 167
 Domingo, Josep María 85
 Duran i Lleida, Josep Antoni 1, 5, 30, 48, 66
 Duró i Parpal, Marta 146

E

Echegoyen i Lerga, Lucía 166
 Elelman, Richard 69, 145
 Elena i García, Joan Ignasi ,96
 Elorriaga Pizarik, Gabriel 79
 Eroles i Samarra, Joan 146
 Escámez, Diego 89
 Escarp i Gibert, Assumpta 193, 199
 Escarré i Sala, Marc 57
 Escribà, Josep Maria 42
 Escrivà de Romaní, Carmen 144
 Escudé, Eloi 47
 Esgleas, Eusebi 154
 Espadaler i Parcerisas, Ramon 1
 Esteban i Noguera, Juli 128
 Estradé i Palau, Miquel Àngel 133

F

Fàbrega i Colom, Jaume 128
 Fairbanks, Bruce 5
 Falcó i Isern, Ferran 99
 Farràs i Jané, Oleguer 105
 Farré i Camps, Francesc ,108
 Farrés i Sabater, Antoni 187
 Faura i Sanmartín, Anton 24
 Felip d'Anjou 197
 Fernández de la Vega, Maria Teresa 40, 48, 66
 Fernández Díaz, Roberto 135
 Fernández i Díaz, Paulí 65, 69, 76
 Fernández i Gutiérrez, Àngel 138
 Fernández Pérez, José 141, 149, 164
 Fernández, Àngel 175
 Ferrando i Doménech, Joan 53
 Ferré i Solé, Ramon 144
 Ferrer i Tamayo, Joaquim 30
 Ferrés i Àvila, Maria Teresa 168
 Ferri i Pla, Ramon ,124
 Finn, Sinead 9
 Flores Blas, José Àngel 13
 Florit i Molina, Lluís 176
 Folch i Guillén, Ramon 128
 Follia i Alsina, Jordi 20
 Fonolleda i Prats, Pere 187
 Font Simon, Jaume 25
 Fontana, Xavier 49
 Forcadell i Torres, Jaume 24, 52
 Fosalba i Batalla, Francesca 147
 Foster, Norman 199
 Franch Ferrés, Miquel 132
 Francisco-Busquets i Palahí, Francesc 14

Franquesa i Cabanas, Joan 199
 Fresno i Gusó, Maria Dolores del 163
 Frigola i Pérez, Ricard 99
 Furest i Roca, Modest 72

G

Gabriel i Lliset, Xavier 58
 Galindo González, Julián 164
 Gallardo i Alguero, Juan 148
 Galofré i Saumell, Jordi 115
 Gammeltoft, Peter 179
 Ganyet i Solé, Joan 31, 32, 95
 García Bragado, Ramon ,89
 García Gallego, Daniel 66
 García i Cañizares, Joan Carles ,51
 García i Suárez, Carme 19, 187
 García, Albert 98
 García, José Luis 138
 García-Bragado Acín, Ramón 62, 105
 Gascón i Climent, Eduard 112
 Gaspart i Solves, Joan 113
 Gaudi i Cornet, Antoni 199
 Gavin i Valls, Isidre 81, 135, 152
 Gehry, Frank 194
 Geis i Carreras, Gemma 136
 Geli i Fàbrega, Marina 113
 Gensiana, Imma 123
 Gibert i Bernat, Carles 73
 Gibert i Llopary, Montserrat 185
 Gilabert i Torruella, Jaume 42, 133, 146, 152
 Giménez i Fisa, Eduard 45
 Giménez Ismael, Vicky 155
 Gimeno i Sanz, Víctor 49
 Giné i Macià, Montserrat 152
 Gisbert i Amat, Eduard 30
 Gisbert i Lorente, Mercè 30
 Gómez i Comes, Joan Pere 17
 González i Senmartí, Antoni 113
 González i Virós, Itziar 10, 43, 84
 González Marín, Antonio 61, 62, 63
 Gordi i Serrat, Josep 31
 Gordún Quiles, Bernardo 176
 Gou, Pep 59, 65, 69
 Granados Galiano, Eva 5
 Grañé, Joan 98
 Grau i Tort, Salvador 200
 Guallar i López, Rosa 105
 Guillot i Miravet, Jordi 49
 Guisado i Santano, Francesc 124
 Guiu i Abella, Àngel 23
 Guix i Oliver, Joan 1
 Gurrera i Magrané, Lluís 108

H

Hadid, Zaha 191
 Hammerstein, David 115
 Heix, Benoit 59, 65
 Herce i Vallejo, Manuel 19
 Hereu i Boher, Jordi 10, 21, 22, 43, 59, 62, 89, 105, 131, 180, 193, 196, 199

Hernández i Carreras, Manel 26
 Hernández i Socias, Hèctor 108
 Hernández, Bernabé 135
 Herrera i Torres, Joan 53, 62, 66, 115, 141
 Holgado, Josep Maria 35
 Homs i Padrisa, Sebastià 19
 Houzi, Abdelwahab 81
 Huguet i Biosca, Josep 53, 66, 101, 120

I

Ito, Toyo 190

J

Jané i Palau, Benet 35
 Jordi i Pinyol, Jordi 24
 Jaurrieta i Guarnier, Sara 105
 Jiménez Alés, Manuel 141
 Joan i Mari, Bernat 141
 Joan, Imma 164
 Jofre i Vilanova, Josep Maria 116
 Jordà i Roura, Teresa 101
 Jordana I Rossell, Xavier 7
 Jornet i Forner, Sebastià 127, 167, 188
 Jorquera Parra, Pedro 149
 Jounou i Bajo, Xavier 174
 Jubany i Casanovas, Jordi 82
 Juncadella i Fortuny, Oriol 70
 Jurado Tejada, Miguel 99

K

Kokott, Juliane 25

L

Labòria i Rojas, Carme 68
 Lamela, Hèctor 175
 Laporta i Estruch, Joan 199
 Larrosa i Padró, Manel 67
 Lasheras i Horno, Josep Maria 26
 Lecha i Mercadé, Miquel Àngel 141
 Lillo Luna, Celestino 73
 Lladós i Comenge, Josep 23
 Llena i Cortina, Joaquim 56
 Llinàs i Pol, Joan 136
 Llinàs Pol, Joan 65
 Llop i Torné, Carles 127, 133, 167
 Llorente i Cabratosa, Xavier 76
 Lloret i Quer, Lluís 12, 14, 65, 76, 162
 Llort i Corbella, Joan 56, 127, 173
 López Heredia, Aureliano 17
 López i Pla, Agustí 13, 107, 127
 López Ruiz, Luis Fernando 66
 López Valdivielso, Santiago 187
 Luque i Porrino, Ramon 107

M

Majó i Cruizate, Joan 191
 Malla i Escofet, Pilar 10, 74

Mallol i Beltran, Imma 21
 Mallol i Pons, Agustí 175
 Maragall i Mira, Pasqual 48, 59, 65, 71, 100
 March, Mercedes 43
 Marigó i Costa, Josep 14
 Marín San Andrés, Javier 5
 Martí i Costa, Marc 117
 Martí i Pla, Joan 60
 Martí, Carles 84
 Martín i Martín, Miquel 167
 Martínez Martínez, Josefina 150
 Martinoy i Camós, Jordi 6
 Martorell i Comas, Maria Mercè, 175
 Marzá Gascó, Enrique 49
 Mas i Coll, Jaume 132
 Mas i Gavarró, Artur 19
 Mas i Margarit, Emili 151
 Mas, Guillem 200
 Mas-Colell, Andreu 5
 Massa i Rincón, Mercè 10
 Massachs, Jack 97
 Massaguer i Meléndez, Ramon 85
 Massallé i Bainad, Màrius 110
 Massana, Xaicer 135
 Mateu i Serra, Jaume Ramon 96
 Maure i Muñoz, Agustí 72
 Mayol i Beltran, Imma 114, 149
 Mayoral i Antigas, Josep 111
 Menéndez Suárez, Avelino 35
 Mercè Aniz i Montes, Mercè 107
 Messegué Cunill, Josep Maria 58
 Mestres, Jaume 10
 Milà i Solsona, Salvador 19, 30, 51, 52, 65, 106
 Miño i Salinas, Àngel 110
 Miquel i Pérez, Lluís 113
 Miquel, Rafael 104
 Mir i Bagó, Josep 144
 Mir i Miquel, Sergi 72
 Miralda i Sellarés, Albert 172
 Miralles i Conte, Jordi 62
 Miranda Robredo, Rafael 2
 Mitjana i Rabasa, Vicenç 127
 Mòdol i Bresolí, Carmel 133
 Monsó, Jaume 176
 Montaner i Martorell, Josep Maria 193
 Monti, Mario 76
 Montilla Aguilera, José 2, 5, 8, 19, 35, 42, 48, 56, 59, 66, 100, 101, 102, 151, 179, 180, 185, 190
 Montoliu Viñeta, Rogeli 101
 Montserrat i Pitarch, Domingo 161
 Mora i Bertomeu, Josep Lluís 16
 Mora i Bosch, Joan 182
 Mora i Villamate, Josep Ramon 44
 Moragrega Font, Josep Francesc 120
 Moraira Reina, Carmen 184
 Moraleda i Pérez, Imma 85
 Morell i Comas, Joan 51
 Moreno, Marc 176
 Morlán Gracia, Victor 13, 16, 17, 59, 62, 63, 65, 66, 162, 189

Morral i Berenguer, Antoni 11, 21, 139
 Muñoz i Hernández, Pere 46
 Muñoz i Ramírez, Francesc 6

N

Nadal i Colom, Joan Miquel 115
 Nadal i Farreras, Joaquim 5, 6, 7, 8, 13, 14, 27, 28, 29, 32, 38, 41, 48, 50, 51, 55, 58, 59, 60, 62, 63, 65, 66, 68, 69, 77, 82, 95, 100, 110, 111, 119, 123, 126, 138, 142, 145, 153, 156, 159, 168, 180, 190
 Nadal i Farreras, Manel 5, 9, 19, 20, 21, 27, 30, 33, 34, 35, 48, 69, 156, 157, 180, 190
 Nadal i Malé, Joan Miquel 100, 138, 175
 Narbona Ruiz, Cristina 22, 46, 65, 179
 Navarro i Morgadas, Josep Lluís 175
 Nebrera i González, Montserrat 30
 Nel-lo i Colom, Oriol 6, 95, 96, 101, 124, 132, 133, 134
 Nieto i Magaldi, Ignasi 53, 76
 Nieto, Alfredo 138
 Nogueras i Peroy, Mònica 176
 Nogués i Balcells, Gerard 148
 Nolla i Subirats, Eloi 40
 Nouvel, Jean 186, 190, 193
 Nuevo Iniesta, Pedro 5, 33
 Núñez i Clemente, Josep Lluís 199

O

O'Leary, Michael ,6
 Olivella i Ricart, Joan 18, 144
 Oller i Bondia, Xavier 96
 Ontañón i Castillo, Santiago 166
 Oriol i Carreras, Josep 5
 Ortiz i Brunet, Esteve 44, 175

P

Paez i Berga, Jian Antoni 174
 Páez i Blanch, Roger 41
 Pagans i Gruartmoner, Anna 1, 116
 Pagès i Ayats, Esther 27
 Palau i Arnau, Josep Maria ,124
 Pallisé i Clofent, Joan 49, 105, 107, 108
 Palmi, Joan 135
 Panareda i Clopés, Josep Maria 136
 Páramo i Ponseti, Carles 169
 Pardell i Veà, Agnès 7
 Pardo i Cifuentes, Enric 1, 76
 Pardo Hernández, José Manuel 3
 Parera i Ribell, Josep 18
 Pascual de Sans, Ramon 187
 Pastor i Fernández, Joan Enric 167
 Peiró, Julià 97
 Pelejà i Anguera, Carme 38
 Peralada i Ramon, Joan 107
 Perben, Dominique 65
 Pérez i Sanz, Javier 66
 Pérez i Segura, Lluís Miquel 9, 100

Pérez Rubalcaba, Alfredo 187
 Pérez, Albert 98
 Perrault, Dominique 193
 Pi i Noya, Daniel 141
 Pié i Ninot, Ricard ,145
 Pieblags, Andris 76
 Pietx i Colom, Jordi 200
 Pineda i Balló, Iolanda 64
 Pineda i Teixidó, Oriol 43
 Pintó, Josep 57
 Piñeira i Brosel, Albert 123
 Piqué i Camps, Josep 48
 Piqué, Josep Miquel 193
 Pizarro Moreno, Manuel 2
 Pla i Dou, Consol 21
 Plana i Pons, Joan 35
 Planasdemunt i Gubert, Albert 111
 Plans i Lladós, Antoni 107
 Pluma i Vilanova, Joan 59, 64
 Poblet i Tous, Josep 95
 Pons i Escalé, Miquel 135
 Porcioles i Colomer, José Maria de 131
 Porta i Pous, Francesc Xavier 123
 Portabella i Calvete, Jordi 21, 59, 89
 Portela Fernández, César 61
 Portella, Jean Claude 39
 Portolés i Martínez, David 160
 Pous i Porta, Joan 123
 Prat i Boix, Pere 132
 Prat i Soler, Jordi 66
 Prat, David 67
 Prats, família 72
 Pruna i Grivé, Anna 116
 Pueyo Farrero, Josep 176
 Puig Cordon, Joan 65
 Puig i Boix, Josep 36
 Puig i Cordón, Joan 14, 154
 Puig i Godes, Felip 30, 48, 66
 Puig Solsona, Joan Ramon 135
 Puigcercós i Boixassa, Joan 48, 53, 66, 76, 100, 101, 102, 133
 Puigdollers i Fargas, Joan 43
 Puigibet i Mestre, Josep Maria 35
 Puignau, Alexandre 65
 Pujol i Ferrusola, Oriol 64
 Pujol i Soley, Jordi 48
 Pujol Segarra, Joan 5

Q

Quer i Bosch, Xavier 76
 Quintana, Lluís ,145
 Quintana, Rafel 72

R

Rajoy Brey, Mariano 5
 Ramal i Mata, Manel 63
 Rambla Momplet, Vicent 53
 Ramon Berrio, Julio 102
 Ramon i Torres, Jordi 53
 Rangel i Tarrés, Joan 6, 13, 187
 Rangel Tarrés, Joan 19

Rañé i Blasco, Josep Maria 40
 Recoder i Miralles, Lluís 21, 55
 Relat, Jaume 63
 Relea i Ginés, Ferran 39
 Remacha Fuentes, Miguel Ángel 66
 Riart i Vendrell, Jordi 174
 Riba i Segalès, Jordi 23
 Ribas i Folguera, Josep 186
 Ribas i Seix, Isabel 1
 Ribera i Puig, Montserrat 31
 Ribó i Massó, Rafael 66
 Ridao i Martín, Joan 5, 66
 Rider, Joan 145
 Rigol i Roig, Joan 62
 Ríos i Martínez, Sergi de los 175
 Ripoll i Mechó, Ignasi 49
 Rius i Guarch, Daniel 161
 Rivera Artieda, Luis 138
 Roca i Burés, Isidre 161
 Roca i Gràcia, Eudald 60
 Roca Rosell, Josep Ramon 160
 Rocabert i Shelly, Carles 30
 Rodríguez Zapatero, José Luís 5, 14, 40, 48, 59, 61, 62, 66, 76, 79, 131
 Rodríguez, Maribel 6
 Rofes i Anglès, Jaume 75
 Roig i Grau, Joan Maria 161
 Rojo i Monedero, Jesús 115
 Roma, Carles 8
 Romero Hernández, Teodoro 124
 Romero i Sabí, Jordi 123
 Romeu Llorach, Jordi 53
 Romeva i Rueda, Raül 115
 Ros i Domingo, Àngel 42, 81, 92, 135, 152
 Ros i Reig, Salvador 128
 Rosell Lastortras, Juan 62
 Rossell i Lastortras, Joan 59
 Rossell i Rigau, Rosa 138
 Rossinyol i Vidal, Carles 187
 Roure i Fernández, Francesc 191
 Rovira i Font, Magi 187
 Ruaix i Junoy, Cosme 123
 Rubio i Cano, Xavier 20
 Rubió i Tuduri, Nicolau M 105
 Rubirola i Vilà, Pere 97
 Ruiz i Geli, Enric 190
 Ruiz, Boris 136
 Ruiz-Canela Nieto, Cèsar 107
 Rull i Andreu, Josep 35, 68, 119

S

Sabarich i Fernández-Coto, Gerard 127
 Sabaté i Bel, Joaquim 126
 Sabaté i Borràs, Joan 16, 17, 53
 Sabaté i Ibarz, Antoni 16
 Sabaté i Ibarz, Xavier 44, 100
 Sàez i Bellobí, Xavier 81
 Sala i Roca, Carles 16
 Sala i Tubert, Josep Maria 162
 Salgado Méndez, Elena 48
 Salmerón i Crosas, Joan 14

Salvadó i Cabré, Ton 196
 Salvadó i Tenessa, Josep Lluís 17, 80
 Sanahuja i Ramírez, Joan 17
 Sánchez Alonzo, Cristina 25
 Sánchez i Figols, Miquel Àngel 7
 Sánchez i García, Lluís 95
 Sánchez i López, Josep Maria 176
 Sánchez i Picanyol, Jordi 117
 Sánchez i Salinas, Joan Carles 187
 Sánchez i Solsona, Jordi 35, 144
 Sánchez i Yuste, Montserrat 199
 Sánchez Llibre, Daniel 188, 189
 Sánchez, Cristina 200
 Sancho i Serena, Francesc 16,52, 155
 Sancho i Subirats, Josep Maria 53
 Sanllehí i Brunet, Xavier 163
 Sanromà i Ortega, Isaac,9
 Santos i Bach, Emili 29, 39
 Sanz, Mario 105
 Sardà i Borroy, Rafael 154
 Sauleda, Josep 73
 Saura i Laporta, Joan 2, 13, 48, 66, 100
 Sempere i Carreras, Joaquim 117
 Sendra i Vellvé, Jordi 175
 Seoane López, Teodoro 53
 Serra i Bosch, Neus 26
 Serra i Serra, Lluís 12
 Serra, Gerard 160
 Serracant i Camps, Maties 117
 Serramalera i Lladó, Xavier 47
 Serrano Rodríguez, Antonio 25, 46
 Serrats i Paretas, Maria Gràcia 97
 Sevilla Segura, Jordi 48, 66
 Silva, Ramon 149
 Simó i Burgés, Joan 152
 Sirera Bellés, Daniel 5
 Sobregrau, Pere 110
 Solà i Busquets, Pere 123, 126, 168
 Solans, Sandra 146
 Solé i Ribas, Pau 43
 Solé i Vilanova, Pep 124
 Soler i Clarena, Isidre 187
 Soler i Vilaró, Jesús 1
 Soler, família 72
 Sonet i Mestre, Salvador 35
 Soriano i Badell, Carles 45
 Subirats i Peña, Miquel 164
 Suñé i Morales, Lluís 141
 Surroca i Pasqual, Francesc,96

T

Tardà i Coma, Joan 30, 62, 66
 Tarrés i Azanars, Xavier 134, 175
 Tarruella i Ayza, Javier 136
 Tàsies i Sagarra, Jordi 60
 Tejedor i Ballesteros, Lluís 61
 Terrades i Santacreu, Jordi 2
 Tió i Pratdesaba, Filomena 132
 Toda i Esteve, Maria Dolors 141
 Tomàs i Caubet, Manolo 1, 52
 Torné i Ventura, Francesc 19

Torralba i López, Jesús ,165
 Torramadé i Ribas, Jaume 6,34
 Torrent i Genís, Jaume 169
 Torrent, Gerard 57
 Tremosa i Balcells, Ramon 33
 Tresserras, Joan Manuel 92
 Trias i Vidal de Llobatera, Xavier 21, 59, 62
 Trijueque i Fonalleras, Pere 168
 Tusquets i Guillén, Oscar 190

U

Ulloa i Hernández, Lluís 161

V

Valeri i Ferret, Josep Maria 174
 Vallès i Vives, Francesc 175
 Valls i Maseda, Miquel 5
 Valls i Méndez, Josep 166
 Valls i Riera, Jordi 153
 Vázquez Cortado, Juan Antonio 45
 Vázquez i Mendieta, Joan 57, 146

Vega i Cané, Antoni 39
 Vega i Raya, Ana 26
 Vehí i Casellas, Montserrat 72
 Velasco Cabeza, Miguel 149
 Vendrell i Segura, Xavier 19
 Ventura i Calaf, Martí 35
 Verboom, Jorge Próspero de 84
 Verdaguer i Massó, Teresa 26
 Verdaguer i Vivet, Lluís 132
 Vernet i Barceló, Damià,49
 Vicente i Rufí, Joan ,6
 Vich i Adzet, Joan 124
 Vidal i Palet, Pere 6
 Viecco i Graupera, Alfred 111
 Vila d'Abadal i Serra, Josep Maria 101, 132, 142
 Vila i Vicente, Santiago 69, 145
 Vila, Jordi 143
 Viladrich i Mas, Cándid 4
 Vilalta i González, Albert 180
 Vilalta i Serrano, Joan Carles 31
 Vilanova i Claret, Josep Maria 145
 Vilaplana, Albert 190

Villalante i Llauredó, Manuel 60, 67, 68
 Villepin, Dominique de 59
 Viñas i Salas, Joan 42
 Vives i Laflor, Eugeni 40
 Vives i Portell, Josep 101

W

William i Carnés, Jordi ,10, 89

X

Xuclà i Costa, Jordi 14, 64

Y

Ylla i Batlle, Pere 69

Z

Zamorano i Rodrigo, Roger 111
 Zaragoza i Alonso, José 66

Índex d'institucions

A

- 100xCent Pineda 51
 22@ Barcelona, societat municipal 193
 Abantia 113
 Abertis 12
 Acció Ciutadana Municipal 144
 Acciona 189
 Acciona Energia 37
 Acciona Infraestructuras S.A 61, 67, 82
 Acciónatura 200
 Autopistas Concesionaria Española, SA 12, 60
 Acord per Montblanc 15, 95
 Acsa 67
 Actividades de Construcción y Servicios 59, 65
 Acuaebro 25
 Administració, promoció i gestió SA ,103
 Administrador de Infraestructuras Ferroviarias 61, 62, 63, 64, 65, 66, 71, 194
 Adobs químics Cros 157
 Advanced Leisure Services ,120
 Aeroport de Reus 113
 Aeroport Girona-Costa Brava 34
 Aeroports Públics de Catalunya 7, 9, 119
 Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea 5, 6, 9, 33, 119
 Agència Catalana de l'Aigua 1, 26, 47, 51, 56, 57, 58, 73, 139, 140,141, 163, 170,171, 175, 179
 Agència Catalana del Consum 2, 66
 Agència de Promoció del Carmel i entorns 86
 Agència de Residus de Catalunya 3, 11, 139, 146, 147, 157
 Agència de Salut Pública de Barcelona 1
 Agència Europea de Medi Ambient 115
 Agents Rurals 75
 Agrupació de Barraques de Banyoles 128
 Agrupació de Defensa Forestal 104
 Agrupació de Naturalistes de la Garrotxa 27
 Agrupació Democràtica Municipal de Catalunya 18, 144
 Agrupació Democràtica Torrenca 141
 Agrupació d'Empresaris Insustrials de Palamós 168
 Agrupació naturalista i ecologista de la Garrotxa 29
 Agrupació per a la Promoció del Port de Tarragona 158
 Agrupación Guinovart Obras y Servicios Hispania S.A.,61
 Agrupacions de Defensa Forestal 75
 Aguas de las Cuencas Mediterráneas SA 46
 Aigües de Barcelona 1
 Aigües de Terrassa 68
 Aigües Ter - Llobregat 1, 52, 73, 179
 Air Europa 5
 Air France 5
 Air Nostrum 9
 Ajuntament d' Òdena ,124
 Ajuntament d'Albanyà,29
 Ajuntament d'Igualada 124
 Ajuntament d'Agramunt 146
 Ajuntament d'Alcanar 53
 Ajuntament d'Alcarràs 160
 Ajuntament d'Alcoletge 152
 Ajuntament d'Alguaric 8
 Ajuntament d'Almacelles 3
 Ajuntament d'Alp,123
 Ajuntament d'Amposta 16, 17, 161
 Ajuntament d'Arbúcies 73
 Ajuntament d'Arenys de Munt 183
 Ajuntament de Badalona 99, 106, 180,192, 198
 Ajuntament de Banyeres del Penedès 35
 Ajuntament de Barcelona 2, 5, 10,21, 22, 43, 48, 54, 59, 62, 84, 85, 86, 87, 89, 91, 94, 98, 105, 114, 131, 149, 189, 191, 193, 194, 196, 199
 Ajuntament de Bàscara 162
 Ajuntament de Begues 5
 Ajuntament de Bellpuig,42
 Ajuntament de Bellver de Cerdanya 123
 Ajuntament de Blanes 14, 154
 Ajuntament de Breda 111
 Ajuntament de Cabanelles 29
 Ajuntament de Calafell 144
 Ajuntament de Caldes de Malavella 72
 Ajuntament de Calella 51
 Ajuntament de Calldetenes 140
 Ajuntament de Cambrils 137, 159, 181
 Ajuntament de Campelles 130
 Ajuntament de Castellbell i el Vilar 109
 Ajuntament de Castelldefels 5
 Ajuntament de Castelló d'Empúries 69
 Ajuntament de Cerdanyola del Vallès 11, 21, 105, 139
 Ajuntament de Collbató,109, 150
 Ajuntament de Constantí 15
 Ajuntament de Cornellà de Llobregat 189
 Ajuntament de Cruïlles, Monells i Sant Sadurní de l'Heura 28
 Ajuntament de Cubelles 52
 Ajuntament de Cunit 52
 Ajuntament de Deltebre 121, 164
 Ajuntament de Falset 16, 165
 Ajuntament de Figueres 65, 69, 125, 145
 Ajuntament de Gadesa 16
 Ajuntament de Gavà 5
 Ajuntament de Gimènells i Pla de la Font 3
 Ajuntament de Girona 22, 64, 116
 Ajuntament de la Bisbal d'Empordà 28
 Ajuntament de la Coma i la Pedra 57
 Ajuntament de la Fatarella 38
 Ajuntament de la Jonquera 39
 Ajuntament de la Torre de Fontaubella 75
 Ajuntament de la Vall d'en Bas 27
 Ajuntament de l'Alt Àneu 56
 Ajuntament de l'Ametlla de Mar 17
 Ajuntament de l'Ampolla 155

- Ajuntament de l'Arboç, 35
 Ajuntament de les Preses 27
 Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat 22, 83, 186, 190, 199
 Ajuntament de Llardecans 42
 Ajuntament de Llavorsí, 58
 Ajuntament de Lleida 42, 81, 92, 135, 152
 Ajuntament de Llivia 123
 Ajuntament de Maials 114
 Ajuntament de Malgrat de Mar 26, 51
 Ajuntament de Manresa 20, 112
 Ajuntament de Marganell 109
 Ajuntament de Masquefa 70
 Ajuntament de Mataró 182
 Ajuntament de Molins de Rei 105
 Ajuntament de Mollerussa 167
 Ajuntament de Monistrol de Montserrat 109
 Ajuntament de Montblanc 95
 Ajuntament de Montcada i Reixac 63, 106
 Ajuntament de Montgat 106
 Ajuntament de Montmeló 63
 Ajuntament de Móra d'Ebre 16
 Ajuntament de Palafolls 51
 Ajuntament de Palamós 156, 168
 Ajuntament de Pardines 130
 Ajuntament de Passanant 37
 Ajuntament de Pineda de Mar 51
 Ajuntament de Planols 130
 Ajuntament de Pont de Molins 65
 Ajuntament de Porqueres 128
 Ajuntament de Puigcerdà 123
 Ajuntament de Puigverd d'Agramunt 146
 Ajuntament de Queralbs 130
 Ajuntament de Reus 9, 16, 113, 134, 181
 Ajuntament de Rialb 58, 127
 Ajuntament de Ribes de Freser 130
 Ajuntament de Riudoms 181
 Ajuntament de Roquetes 16
 Ajuntament de Roses 69, 169
 Ajuntament de Sabadell 67, 104, 187
 Ajuntament de Sallent 47
 Ajuntament de Salou 159, 181
 Ajuntament de Salt 129
 Ajuntament de Sant Adrià de Besòs 87, 106, 188, 191
 Ajuntament de Sant Andreu de Llavaneres 171
 Ajuntament de Sant Boi de Llobregat 5, 185
 Ajuntament de Sant Carles de la Ràpita 36
 Ajuntament de Sant Celoni 73, 136
 Ajuntament de Sant Cugat del Vallès 55
 Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat 45
 Ajuntament de Sant Fost de Campsentelles 106
 Ajuntament de Sant Fruitós del Bages 112
 Ajuntament de Sant Jaume dels Domenys 35
 Ajuntament de Sant Martí de Maldà, 42
 Ajuntament de Sant Pere Sallavinera 4
 Ajuntament de Sant Salvador de Guardiola 172
 Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet 106, 184
 Ajuntament de Santa Cristina d'Aro 173
 Ajuntament de Santa Susanna 51
 Ajuntament de Sarrià de Ter 129
 Ajuntament de Sitges 5
 Ajuntament de Solsona 174
 Ajuntament de Soriguera 58
 Ajuntament de Sort 13, 58, 127
 Ajuntament de Tarragona 16, 88, 134, 138, 175, 181, 197
 Ajuntament de Tàrraga 42
 Ajuntament de Terrassa 68, 110
 Ajuntament de Tiana 106
 Ajuntament de Tordera 51
 Ajuntament de Tornabous 42
 Ajuntament de Torredembarra 141
 Ajuntament de Torre-serona 135
 Ajuntament de Tortosa 16, 17, 24
 Ajuntament de Toses 130
 Ajuntament de Vall de Cardós 23
 Ajuntament de Valls 15, 93, 148, 181
 Ajuntament de Vic 142, 195
 Ajuntament de Vielha 13, 56
 Ajuntament de Viladecans 5
 Ajuntament de Viladecavalls 19
 Ajuntament de Vilafant 69
 Ajuntament de Vilalba dels Arcs 114
 Ajuntament de Vilaller 176
 Ajuntament de Vilanova i la Geltrú 20, 96
 Ajuntament de Vila-Seca 181
 Ajuntament de Vinaròs 53
 Ajuntament del Bruc 109
 Ajuntament del Catllar 41
 Ajuntament del Morell 15
 Ajuntament del Pont de Suert 13
 Ajuntament de Portbou 39
 Ajuntament del Prat de Llobregat 5, 61, 177, 189
 Ajuntament del Vendrell 12
 Ajuntament dels Hostalets de Pierola 147
 Ajuntament d'Esparreguera 109
 Ajuntament d'Esplugues de Llobregat 143, 199
 Ajuntament d'Espot 58
 Ajuntament d'Hostalric 73
 Ajuntament d'Igualada 70, 102
 Ajuntament d'Olesa de Montserrat 109
 Ajuntament d'Olvan 151
 Ajuntament d'Ulldecona 49
 Ajuntament d'Ultramort 97
 Alternativa Ciutadana 96
 Alternativa del Baix Gaià 108, 115, 141
 Alternativa per Bellver i Batllia - Entesa pel Progrés Municipal 123
 American Airlines 5
 Amics de la Bici 22, 98
 Amics de la Platja Llarga 115
 Amics de Premià de Mar 30
 Amics del Ripoll 104
 AMPA Escola Progrès 192
 Àneu Desarrollos Urbanos 56
 Apartur 10
 Aprofitament de les Energies Renovables de la Terra Alta 38
 Aprofitament de les Energies Renovables de l'Ebre 38
 Àrea d'Espais Naturals de la Diputació de Barcelona 104
 Àrea de Promoció Econòmica i Ocupació de la Diputació de Barcelona 31
 Àrea Metropolitana de Barcelona 179
 Arenys de Munt 2000 183
 Armilar, grup immobiliari 24
 Arquitectes sense Fronteres 84
 Assemblea de Joves de Montbau i els Agudells 105
 Assemblea de Joves de Valls 148
 Assemblea de Joves del Baix Gaià 108, 141
 Assemblea de l'habitatge digne de Tarragona 175
 Assemblea Nacional 74
 Assemblea per un habitatge digne 74, 99
 Associació Avis del Barri 196
 Associació Campredó Jove 17
 Associació Can Zam 184
 Associació Catalana de Professionals 5
 Associació Catalana de Surf 149
 Associació Catalana d'Estacions de Muntanya 58
 Associació Cerdanyola Via Verda 21, 105, 139
 Associació Cinètica de Barraquistes de Catalunya 49
 Associació d'AfectatsAVINGUDA Nova Estació de Figueres 65, 145
 Associació d'agroturisme del Berguedà 31
 Associació d'Empresaris d'Hostaleria de la província de Tarragona 120
 Associació d'hostaleria i turisme del Berguedà 31
 Associació d'Amics del Baix Empordà 28
 Associació d'Amics del camp del Remei 28
 Associació de Defensors del Nucli Antic de Vilanova 96
 Associació de Drets del Vianant 98
 Associació de Municipis contra la MAT 76
 Associació de Municipis en Àrees Nuclears 80
 Associació de Naturalistes de Girona 28
 Associació de Patinadors de Barcelona 98
 Associació de Promotors i Constructors de Barcelona 50
 Associació de Promotors Madrilenys 79
 Associació de Sales de Concerts de Catalunya 43
 Associació de Transportistes de Lleida 152
 Associació de Turisme Rural comarques de l'Ebre 120
 Associació de veïns de Bellamar 51

Associació de veïns de Ca l'Esteve 172
 Associació de veïns de Clot-Camp de l'Arpa 89
 Associació de veïns de Coll i Pujol 192
 Associació de veïns de Finestrelles 143
 Associació de veïns de Fort Pienc 89
 Associació de veïns de Gavà Mar 5
 Associació de veïns de Joan Valera 99
 Associació de veïns de la Clota 86
 Associació de veïns de la Devesa-Güell 116
 Associació de veïns de la Marca de l'Ham 145
 Associació de veïns de la Mina 87
 Associació de veïns de la Mota 128
 Associació de veïns de la Part Alta 88
 Associació de veïns de la Sagrera 194
 Associació de veïns de l'Ampolla 155
 Associació de veïns de les Corts 128, 199
 Associació de veïns de Poblenou 89
 Associació de veïns de Rupia 170
 Associació de veïns de Sagrada Família 89
 Associació de Veïns de Salelles 20,172
 Associació de veïns de Sant Joan 168
 Associació de veïns de Torre Baró 91
 Associació de veïns de Turull 94
 Associació de veïns de Vilademuls 128
 Associació de veïns de Vilert i Centenys 128
 Associació de veïns de l'Avinguda Xile 199
 Associació de veïns del Bon Pastor 196
 Associació de veïns del Calvet 172
 Associació de veïns del Camp Nou 199
 Associació de veïns del centre de Badalona 192
 Associació de veïns del Cim del Tibidabo 105
 Associació de veïns del Coll 94
 Associació de veïns del Delta de Deltebre 164
 Associació de veïns del Front Marítim 198
 Associació de veïns del Graell 172
 Associació de veïns del Mont, Lliurona i Bassegoda 29
 Associació de veïns del Nucli Antic del Prat de Llobregat 61
 Associació de veïns del Pinyot Vell 172
 Associació de veïns del Pla de Bonaire 68
 Associació de veïns del Poblenou 193
 Associació de veïns del Port 154
 Associació de veïns del Racó de Les Corts 199
 Associació de veïns de Llefià-Gran Sol 99
 Associació de veïns de Riu Nord 184
 Associació de veïns de Sant Mori de Llefià 99
 Associació de veïns de Sant Ramon 199
 Associació d'Empresaris de les Comarques de l'Ebre 120
 Associació d'Empresaris d'Hostaleria 158
 Associació d'habitants de l'Alta Garrotxa 29

Associació d'Hostaleria de l'Alt Urgell 7
 Associació d'Usuaris de Serveis Bancaris 2
 Associació Empresarial de L'Hospitalet i el Baix Llobregat 186
 Associació Empresarial Química de Tarragona 44
 Associació en Defensa de la Terra i Vent de Tots 38
 Associació Eòlica de Catalunya 39
 Associació Hipotecària Espanyola 74
 Associació Islàmica de Lleida i Província 61
 Associació l'Ostia 84
 Associació Magrebeida 81
 Associació Mediambiental La Sínia 108
 Associació Nacional per a la Protecció i el Benestar dels Animals 49
 Associació Nuclear Ascó-Vandellòs ,40
 Associació Ornitològica de les Terres de l'Ebre Picampall 49
 Associació per a la Defensa de la Bicicleta 98
 Associació per a la Preservació del Territori el Saüquer 4
 Associació per a la Promoció del Transport Públic 66, 69, 98, 181
 Associació per la Defensa de la plana de Llofriu i Torrent d'Empordà 28
 Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura 21, 104, 105, 110,117, 136
 Associació Provincial de Promotors i Constructors 175
 Associació Respectem l'Albera 39
 Associació Rodes sense motor 98
 Associació Unesco Garraf 96
 Astroc 74
 Ateneu de Cerdanyola 105
 Ateneu de Tàrraga 42
 Ateneu Juvenil, Cultural i Naturalista de Girona 73
 Ateneu Naturalista de Girona 1
 Ateneu Obert de la Dona 128
 Ateneu Popular de Palamós 168
 Atlètic Club Banyoles 128
 Audiència de Girona 65
 Audiència de Tarragona 138
 Audiència Provincial de Tarragona 46, 49
 Autoritat del Port de Barcelona 153
 Autoritat del Transport Metropolità 22, 66, 67, 68, 71, 118, 180
 Autoritat Portuària de Tarragona 44, 121, 158
 Autoritat Territorial de la Mobilitat 181

B

b_TEC Parc Barcelona Innovació Tecnològica 191
 Balneari Prats 72
 Balneari Vichy Catalán 72
 BAMMP, arquitectes 185
 Banc d'Espanya 74
 Baqueira-Beret, SA 56
 Barcelona Camina 98

Barcelona de Serveis Municipals, SA 22
 Barcelona Regional 30,105
 Barcelona Sagrera Alta Velocitat SA 194
 Barcelona Serveis Municipals 131
 Barrufet Group 148
 BAX Global 34
 Biblioteca de Via Favència 114
 Bici Baix Llobregat 22
 Bicicleta Club de Catalunya 22, 98
 Bicitours Barcelona 22
 Blancafort Reus SCP 9
 Bloc Nacionalista Gallec 66, 79
 Bombers de Barcelona 2, 193
 Bombers de la Generalitat de Catalunya 75
 Bosc Verd ,19, 20
 British Airways 5
 Bruixa d'Or, la 58
 Business Strengths Engineering 43

C

Cabildos de Canàries 100
 Caixa de Catalunya, la 151
 Caixa Manresa 112
 Caixa Sabadell 187
 Cambra de Comerç de Barcelona 5, 19, 21, 31, 40,153, 193, 199
 Cambra de Comerç de Girona 6, 27, 40,69, 122
 Cambra de Comerç de Lleida 8, 152
 Cambra de Comerç de Palamós 156
 Cambra de Comerç de Reus 9, 12, 181
 Cambra de Comerç de Tarragona 12, 134, 175, 181
 Cambra de Comerç de Tortosa 16, 100,120
 Cambra de Comerç de Valls 12
 Campanya Contra el Quart Cinturó 19
 Can Fatjó, masia de 139
 Can Planas, masia de 139
 Canal Segarra-Garrigues, SA 25
 Candidatura d'Unitat Popular 48, 101, 116, 132, 136, 148, 183, 195
 Capgmini Consulting 8
 Capital Energy .L 36
 Capitania Marítima 158
 Carracedo-Sotoca Arquitectes 86
 Casal Panxampla 24
 Casal Popular la Turba 148
 Casal Quico Sabaté 136
 CASSA, grup 104
 Catalana d'Iniciatives 153
 Caufec 143
 Cauval 143
 Cavosa, Obras y Proyectos SA 62
 Cecot 5
 Cedinsa Concessionària 153
 Cegra Internacional 163
 CEMEX 45
 Central Integrada de Mercaderies la Selva 6, 34

- Centrals i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques, SA 6, 33, 34, 35, 148
- Centre nacional d'emergències de Catalunya 44
- Centre Cívic El Sortidor 114
- Centre Coordinador d'Operacions Ferroviàries 66
- Centre Cultural Casa Elizalde 114
- Centre d'Estudis Avançats de Blanes 154
- Centre d'Investigacions Energètiques Mediambientals i Tecnològiques 191
- Centre de Coordinació d'Operacions Ferroviàries a Barcelona 2007 62
- Centre de Cultura Contemporània de Barcelona 117
- Centre d'Ecologia i Projectes Alternatius 45
- Centre d'Estudis de Montjuïc 131
- Centre d'Estudis i Experimentació d'Obres Públiques 149
- Centre d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient 14
- Centre excursionista de la Comarca de Bages 20
- Centre excursionista de Sant Llorenç 110
- Centre excursionista de Terrassa 110
- Centre per a la Sostenibilitat Territorial 128
- Centre social de Sants 85
- Centre social Miles de Viviendas 84
- Centre Tecnològic en Nutrició i Salut 113
- Centre Tecnològic de Manresa 112
- Centre Temàtic Europeu dels Usos del Sòl 179
- Ceràmiques Sugrañes 11
- Cercle d'economia 5
- Cerdanyola Via Verda 11
- CESPA 147
- Chamartín 74
- Chunta Aragonesista 66
- Ciment Català 45
- Ciments Molins 45
- Ciudadans - Partit de la Ciutadania 3, 102, 175
- Ciudadans per Palamós 168
- Ciudadants-Partit de la Ciutadania 177
- Cleop, 74
- CLH, 45
- Clickair 5, 6
- Club Alpí Palamós 168
- Club Atlètic Manresa 20
- Club de Vela Blanes 154
- Club Deportivo Leridano 135
- Club Joventut de Badalona 198
- Club Nàutic de l'Ampolla 155
- Coalició Canària 66
- Col·lectiu Agudells 105
- Col·lectiu Alnus 105
- Col·lectiu Ecologista l'Alzina 20
- Col·lectiu Prou Sal! 47
- Col·lectiu Ronda 2, 76
- Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya 118
- Col·legi d'Arquitectes. Delegació Bages-Berguedà 20
- Col·legi d'Arquitectes. Delegació Barcelona 43
- Col·legi d'Arquitectes. Delegació Terres de l'Ebre del 32
- Col·legi d'Economistes de Lleida 133
- Col·legi d'Enginyers Industrials 2
- Col·legi d'Advocats 2
- Col·legi d'Arquitectes de Catalunya 175, 199
- Col·legi de Geògrafs, delegació de Catalunya 112
- Col·legi de Registradors de la Propietat, Béns Mobles i Mercantils d'Espanya 74
- Col·legi d'Enginyers Aeronàutics 5
- Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports 13
- Collectif Non à la THT 76
- Colonial 74
- Comissió cívica del vianant i la bicicleta 98
- Comissió Consultiva del Parc Natural del Montseny, 111
- Comissió de Coordinació de la Política Territorial 133
- Comissió de Gestió de Fons de Foment del Programa de Barris 177
- Comissió de Patrimoni del Departament de Cultura 170
- Comissió de Seguiment Ambiental de l'Aeroport de Barcelona 5
- Comissió de Seguretat i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona 98
- Comissió de Veïns de la Bordeta 85
- Comissió d'Urbanisme de Catalunya 6, 34, 71, 126
- Comissió d'Urbanisme de l'Ajuntament de Lleida 92
- Comissió Europea 13, 25, 29, 49, 62, 65, 76, 105, 111, 115, 141, 166
- Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona 47, 55, 112, 124, 126, 139, 186, 191, 192
- Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona 34, 39, 115, 123, 145, 162, 166, 168, 169, 170, 173
- Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida 3, 7, 56, 57, 58, 114, 127, 135, 160, 167, 174
- Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona 35, 93, 113, 137, 138, 141, 144, 165
- Comissió Territorial d'Urbanisme de les Terres de l'Ebre 24, 38, 161
- Comissions Obreres 5, 47, 58, 62, 66, 89, 186, 190
- Comitè Espanyol del Consell Internacional de Monuments i Llocs 62
- Comsa 12, 67, 113, 114
- Comú de Solsona, el 174
- Comunitat de regants del Baix Ter 1
- Comunitat Islàmica de Cooperació i d'Unió de Lleida i Comarca 81
- Confederació d'Associacions de Veïns de Catalunya 190
- Confederació del Comerç de Catalunya 2, 54
- Confederació d'Entitats Empresariales del Camp de Tarragona 33, 134
- Confederació Empresarial de la Província de Tarragona 175
- Confederació Espanyola de Transport de Mercaderies 13, 47, 62, 66
- Confederació General del Treball 66, 84
- Confederació General del Treball del Camp de Tarragona 108
- Confederació Hidrogràfica de l'Ebre 24, 25, 46, 56, 179
- Confraria de Pescadors de Barcelona 149, 153
- Confraria de Pescadors de Blanes 154
- Congrés dels Diputats 5, 13, 16, 30, 48, 53, 62, 66, 79, 99, 100, 131, 162, 175
- Consell Generau d'Aran 13, 23
- Consell Assessor de Campredó 17
- Consell Català de l'Esport 116
- Consell Comarcal de l'Alt Empordà 29, 39
- Consell Comarcal de la Cerdanya 123
- Consell Comarcal de la Conca de Barberà 37
- Consell Comarcal de la Garrotxa 122
- Consell Comarcal de la Ribera d'Ebre 120
- Consell Comarcal de la Segarra 25
- Consell Comarcal de la Selva 73
- Consell Comarcal de la Terra Alta 16, 38, 120
- Consell Comarcal de l'Alt Camp 134, 181
- Consell Comarcal de l'Alt Penedès 35
- Consell Comarcal de l'Anoia 70, 102, 124
- Consell Comarcal del Bages 71, 132
- Consell Comarcal del Baix Camp 181
- Consell Comarcal del Baix Ebre 16, 120
- Consell Comarcal del Baix Penedès 18, 35
- Consell Comarcal del Barcelonès 191
- Consell Comarcal del Berguedà 31, 151
- Consell Comarcal del Garraf 20
- Consell Comarcal del Gironès 6
- Consell Comarcal del Maresme 30, 51, 73
- Consell Comarcal del Montsià 16, 114, 120
- Consell Comarcal del Pallars Sobirà 23, 58, 127
- Consell Comarcal del Pla de l'Estany 128
- Consell Comarcal del Priorat 120
- Consell Comarcal del Ripollès 130
- Consell Comarcal del Segrià 42
- Consell Comarcal del Tarragonès 108, 181
- Consell Comarcal del Vallès Occidental 104
- Consell Coordinador del Parc Natural del Montseny 111

- Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient 65
 Consell d'alcaldes de la Conca de Barberà 134
 Consell d'alcaldes del Baix Penedès 35
 Consell de Gremis 2
 Consell de la Joventut d'Espanya 74
 Consell de Ministres 76
 Consell de Ministres europeu 179
 Consell de Mobilitat del Consorci de la Zona Franca de Barcelona 153
 Consell de Mobilitat del Delta 153
 Consell de Protecció de la Natura 49
 Consell de Seguretat Nuclear 40
 Consell d'Iniciatives Locals pel Medi Ambient 12, 64, 76
 Consell Econòmic i Social de Barcelona 193
 Consell Empresarial d'Osona 101
 Consell Executiu del Govern 133
 Consell Insular de Menorca 200
 Consell Internacional d'Aeroports 5
 Consell Municipal de Barcelona 98
 Consell Municipal del districte de les Corts 199
 Consell Municipal del Medi Ambient de Collbató 150
 Consell Municipal del Patrimoni Arquitectònic 182
 Consells Insulars de les Balears 100
 Consorci d'Aigües de Tarragona 1, 46, 52
 Consorci d'Alta Velocitat Barcelona 62, 194
 Consorci d'Alta Velocitat Barcelona
 Consorci de Formació i Iniciatives Cercs-Berguedà 31, 151
 Consorci de l'Alta Garrotxa 29
 Consorci de la Mina 87
 Consorci de la Ruta Minera 31
 Consorci de la Zona Franca 85, 191
 Consorci de l'Alta Garrotxa 122
 Consorci de les Gavarres 28
 Consorci de Serveis Agroambientals de les Comarques del Baix Ebre i Montsià 32
 Consorci de turisme de l'Alt Berguedà, 31
 Consorci del Besòs 188
 Consorci del Camp 9
 Consorci del Centre Interuniversitari del Besòs 191
 Consorci del Parc de la Serralada de Marina 106
 Consorci del Parc Fluvial del Llobregat 31, 126
 Consorci per a l'execució del PDTTE 120
 Consorci per a la Gestió de Residus del Vallès Occidental 11
 Consorci per a la Reforma de la Gran Via 190
 Consorci Ripollès Desenvolupament 126
 Consorci Urbanístic del Centre Direccional de Cerdanyola del Vallès 11, 139
 Consorci urbanístic les Ferreres - Olvan, 151
 Consorci Viari de la Catalunya Central 71
 Constructora Hispanica SA 15, 61
 Constructora Núñez i Navarro 55
 Constructora Pirenaica, SA 12
 Consultora Secotur 35
 Consultoria Aco2s, SLL 88
 Convergència Democràtica Aranesa 13, 23
 Convergència i Unió 1, 4, 5, 6, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 35, 38, 39, 43, 47, 48, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 59, 60, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 73, 76, 77, 78, 79, 81, 88, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 105, 107, 115, 116, 119, 123, 125, 127, 131, 132, 135, 136, 138, 141, 142, 144, 145, 146, 147, 148, 150, 152, 155, 160, 161, 162, 163, 164, 166, 167, 168, 169, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 180, 182, 183, 187, 192, 195, 197
 Convivència i Progrés - Unió per la Terra Alta 38
 Cooperativa Abacus 177
 Cooperativa Agrària de Sabadell i Comarca 104
 Cooperativa Siglo XX 84
 Coordinadora Anticementiri Nuclear a Catalunya 80
 Coordinadora d'Afectats per l'Abocador dels Hostalets de Pierola 147
 Coordinadora d'Associacions de Veïns i Entitats de les Corts 199
 Coordinadora d'Entitats de Collblanc-Torrassa 83
 Coordinadora de Defensa de l'Estany 128
 Coordinadora de Defensa del Ferrocarril 62
 Coordinadora d'entitats de Defensa de l'Alta Garrotxa 29
 Coordinadora per a la Salvaguarda del Massís de Sant Llorenç del Munt i la Serra de l'Obac 110
 Coordinadora per a la Salvaguarda del Montseny 111, 136
 Coordinadora per la Defensa del Territori 142
 Coordinadora POUM de Tarragona 175
 COPCISA 12, 38
 Coperfil 148
 COPISA 12, 51, 64, 189, 190
 Corporació Sanitària Parc Taulí, 187
 Correus d'Espanya 194
 Corsán Corviam Construcción SA 61, 82
 Corte Inglés, el 182
 Corts Generals 48
 Costa Crociere 153
 CSA Carracedo-Sotoca arquitectes 172
 Cyopsa 15
D
 Dead Sea Works 47
 Defensem el Tren 69
 Delegació de la Generalitat a Lleida 146
 Delegació del Govern a Catalunya 13
 Departament d'Economia i Finances 191
 Departament d'Innovació, Universitats i Empresa 10, 31, 53, 66, 101, 118, 120, 191
 Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori (EAV) 127
 Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural 25, 104, 113, 163, 170, 176,,
 Departament de Biologia Vegetal de la Universitat de Barcelona 105
 Departament de Cultura i Mitjans de Comunicació 92, 176, 193, 195, 197
 Departament de Governació i Administracions Públiques 48, 53, 100, 101, 176
 Departament de Justícia 41, 190
 Departament de la Presidència 109, 150, 178
 Departament de Medi Ambient i Habitatge 1, 3, 8, 10, 11, 20, 21, 24, 25, 29, 36, 38, 39, 44, 45, 48, 49, 51, 52, 53, 55, 74, 75, 78, 105, 107, 109, 114, 118, 133, 136, 140, 141, 146, 147, 150, 152, 163, 168, 170, 171, 173, 175, 176, 179, 185, 190, 200
 Departament de Política Territorial i Obres Públiques 4, 6, 7, 8, 9, 12, 14, 16, 18, 19, 20, 21, 27, 28, 29, 31, 32, 34, 35, 36, 39, 41, 48, 51, 57, 58, 60, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 71, 77, 82, 83, 88, 90, 94, 95, 96, 100, 108, 109, 113, 114, 115, 118, 119, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 132, 133, 134, 138, 139, 141, 147, 148, 152, 155, 156, 158, 159, 164, 171, 176, 177, 180, 181, 190, 196
 Departament de Salut 118, 176, 187
 Departament de Treball 38, 39, 113, 177
 Departament d'Economia i Finances 2, 32, 36
 Departament d'Indústria, comerç i turisme 39, 120
 Departament d'Interior, Relacions Institucionals i Participació 13, 46, 66, 100, 118
 DHL 34
 Diputació de Barcelona 31, 66, 87, 100, 106, 110, 111, 136, 151, 191
 Diputació de Girona 6, 76, 111, 123
 Diputació de Lleida 3, 8, 13, 42, 123, 133, 135, 146, 152
 Diputació de Tarragona 9, 59, 60, 95
 Direcció General d'Arquitectura i Paisatge 31, 114
 Direcció General d'Energia i Mines 2
 Direcció General d'Afers Religiosos 178

Direcció General de Carreteres 12, 16, 170, 174
 Direcció General de Costes 36, 141, 164
 Direcció General de Costes (MMA) 155
 Direcció General de Desenvolupament Rural 25
 Direcció General de Medi Ambient de la CE 179
 Direcció General de Participació Ciutadana 32
 Direcció General de Patrimoni 24, 93, 142, 182, 183, 195
 Direcció general de Ports i Transports 4, 70, 181
 Direcció General de Prevenció, Extinció d'Incendis i Salvaments 109
 Direcció General de Promoció de l'Habitatge 169, 170
 Direcció General de Protecció Civil 109
 Direcció General de Turisme 31
 Direcció General del Medi Natural 105
 Direcció General del Transport Terrestre 67, 68
 Direcció General d'Emergències i Seguretat Civil 44
 Direcció general d'Energia i Mines 36, 72
 Direcció General d'Urbanisme 123, 127, 140, 164, 171
 Dragados SA 8, 64, 113, 196

E

Easyjet 5
 Ecologistes de Catalunya 11, 49
 Ecologistes en Acció 40
 Edicions 3 i 4, 33
 Egam 73
 Eiffage Construction 59, 65
 Els Verds 115
 Empresa Municipal d'Urbanisme de Lleida SL 92, 152
 Empresa Nacional de Residus Radiactivos 80
 Empresa Pública d'Aparcament de Tarragona 88
 Endesa 39
 Energia Solar Fotovoltaica Terra Alta, SL 114
 Entesa Catalana de Progrés 53
 Entesa de Palamós i Sant Joan 168
 Entesa de Progrés Municipal 163
 Entesa i Gent d'Esparraguera 147
 Entesa pel Progrés Municipal 172
 Entesa per Sabadell, l' 187
 Entesa, l' 67
 Entesa, una Alternativa Independent per a Bellvei - Federació d'Independents de Catalunya 18
 Entitat Metropolitana del Medi Ambient 11, 139, 147
 Entitat Metropolitana del Transport 191
 Entitat Municipal Descentralitzada de Betren 56

Entitat Municipal Descentralitzada de Valldoreix 55
 Ercros 46
 Escal UGS 53
 Escola d'Arquitectura del Vallès 127
 Escola d'Adults de la Barceloneta 114
 Escola de Natura 128
 Escola de Polítiques Socials i Urbanes 117
 Escola Municipal de Vela 154
 Escola Superior d'Agricultura 104
 Escola Tècnica Superior d'Enginyeria Industrial de Barcelona 191
 Escola Universitària d'Enginyeria Tècnica Industrial de Barcelona 191
 Espai Bici 98
 Esport Esquí 58
 Esquerra Republicana de Catalunya 1, 5, 7, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 26, 27, 28, 30, 35, 38, 39, 45, 46, 47, 48, 51, 53, 54, 59, 60, 62, 65, 66, 67, 69, 76, 78, 79, 81, 88, 89, 90, 92, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 105, 106, 108, 110, 113, 115, 116, 119, 120, 123, 124, 132, 133, 134, 136, 138, 141, 144, 145, 147, 148, 150, 154, 161, 162, 163, 164, 166, 167, 168, 169, 171, 172, 173, 174, 175, 177, 181, 182, 183, 187, 191, 192, 195, 197, 199
 Esquerra Unida i Alternativa 14, 59, 62, 108, 119, 181, 182
 Establecimientos Industriales y Servicios, SL 37
 Estudi DTUM 31
 Estudi Martorell-Bohigas-Mackay 89
 Estudi P/S/P Arquitectura SCP 41
 Estudi Ramon Folch 128
 Eurocambra 62
 Eurogas 53
 Eurosolar 36
 Eusko Alkartasuna 66

F

Facultat de Ciències Jurídiques de la Universitat Rovira i Virgili 178
 FADESA, grup immobiliari 24
 Farré Consulting, grup immobiliari 24
 Fecsa-Endesa 2, 143, 185
 Federació Catalana d'Associacions d'Apartaments Turístics 10
 Federació Catalana de Locals d'Oci Nocturn 43
 Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona 1, 54, 89, 98, 131, 193
 Federació d'Associacions de Veïns de Badalona 99, 198
 Federació d'Associacions de Veïns de Sabadell 67, 104, 187
 Federació d'Autotransport de Tarragona 60
 Federació de Municipis de Catalunya 66
 Federació de Plataformes de les Terres de Ponent 3

Federació del PSC a les Terres de l'Ebre 155
 Federació d'Hostaleria de les Comarques de Girona 6
 Federació d'Organitzacions Empresarials de Girona 76
 Fem-ho bé 20
 Fenwick-Gasulla, arquitectes 189
 Feresp SL 146
 Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya 2, 21, 48, 58, 59, 61, 66, 67, 68, 70, 82, 89, 109, 112, 118, 153, 189, 190
 Ferrovial-Cyes 153
 Fills de Don Quixot 74
 Finentur 162
 Fira de Barcelona 190
 Fiscalia de Lleida 56
 Foment de les Arts i el Disseny 139
 Foment del Treball 5, 59, 62,,
 Fomento de Construcciones y Contratas 15, 64, 156, 189
 Fons Europeu de Desenvolupament Regional 187
 Formaplan 71
 Fòrum 21 d'Esparraguera 150
 Fòrum de Municipis del Barcelonès Nord 106
 Fòrum de treball per un Parc Natural de les Terres del Gaià 108
 Francisco Benítez Arq. 9
 Fundació Biodiversitat 200
 Fundació Bosch i Cardellach 67
 Fundació Caixa Manresa 112
 Fundació catalana de l'espai 177
 Fundació Jaume Bofill 117
 Fundació Miquel Agustí 104
 Fundació Nous Horitzons 117
 Fundació Parc Científic de Barcelona 199
 Fundació Parc de Salut 187
 Fundació Parc Taulí 187
 Fundació RACC 5
 Fundació Terra 36, 114
 Fundació Territori i Paisatge de Caixa Catalunya 42, 200
 Fundació Un Sol Mòn 74
 Fundació Universitària del Bages 112
 Fútbol Club Barcelona 199

G

Gabinet d'Advocats Garrigues 144
 Gabinet Gaudí SL 181
 Galanthus 131
 GAMESA 37,,,,,,,,,,,,,
 Gas Natural SDG, SA 153
 Gaudir, grup immobiliari 144
 Generalitat de Catalunya 2, 4, 5, 6, 7, 9, 12, 16, 21, 23, 25, 28, 29, 30, 33, 35, 41, 42, 43, 44, 45, 48, 49, 55, 56, 59, 62, 63, 65, 66, 67, 68, 60, 70, 78, 82, 84, 85, 87, 89, 92, 94, 95, 96, 100, 101, 103, 105, 107, 112, 114, 119,

121, 123, 125, 126, 127, 131, 133,
139, 143, 147, 148, 151, 152, 154,
155, 156, 163, 164, 176, 177, 179,
180, 189, 191, 193, 194, 196, 198
Generalitat Valenciana 17, 33, 53, 75
Gent de Lllaneras 171
Gent pel Canvi 172
Gent pel Progrés de Tiana ,106
GEPEC-Ecologistes de Catalunya 44
Gerència d'Infraestructures i Equipaments
de Seguretat de l'Estat 187
GERRSA 37
Gestió d'Aigües de la Segarra 25
Gestió d'Infraestructures SA 8, 68, 184
Golf Aran 23
Govern d'Entesa 19
Govern d'Andorra 7, 23
Govern d'Aragó 33, 75
Govern de la Generalitat 2, 5, 7, 8, 9, 21,
25, 27, 35, 36, 39, 40, 48, 49, 50, 62,
76, 78, 102, 103, 105, 109, 114, 115,
127, 143, 150, 151, 153, 159, 177,
178, 180, 181, 185, 187, 200
Govern de l'Estat 6, 7, 15, 30,40,48,
50,53, 59, 63, 66, 76, 74, 115, 187,
193
Govern francès 74, 76
Gran Pallars SL 58
Greenpeace 36, 40,44, 115, 158, 159,
149, 191
Gremi de Restauradors de Barcelona 1
Grup 14, Immobiliàries per a l'excel·lèn-
cia 74
Grup Arsenal 43
Grup Cultura 03 177
Grup d'Estudi i Protecció dels
Ecosistemes del Camp 115, 121, 141,
155
Grup d'Amics Toni Achón (GATA) -
Associació Ecologista de Tarragona
108
Grup de Defensa del Ter 1, 140
Grup de recerca en Enginyeria de Fluids,
Energia i Medi Ambient 6
Grup de Treball d'Infraestructures 5
Grup de Treball per a la Millora del
POUM 172
Grup d'Estudis i Protecció dels
Ecosistemes del Camp 17, 24, 41, 49,
108, 114, 134, 175, 159, 161
Grup d'Estudis Locals 55
Grup d'Independents per Collbató 150
Grup Ecologista del Vendrell i el Baix
Penedès 18
Grup Enerpal 114
Grup Gaudir 85
Grup Independent de Torredembarra 141
Grup Independent per Roses-Federació
d'Independents per Catalunya 169
Grup Logístic Vilaroya 34
Grup Marsans 5
Grup pel Civisme de Vilanova 96
Grup Solucions 47

Grup Vichy Catalan 72
Grupo Endesa 40
Grupo Sacry SA 61
Guàrdia Civil 13, 35, 156, 187
Guàrdia Urbana 48, 74
Guàrdia urbana de Badalona 99
Guardia Urbana de Barcelona 2, 98, 193,
196
Guimaru SL 57

H

Habitat Immobiliària 190
Hercesa 74
Hidrocanal 26
Hoque 56
Horta, túnel d' 139
HUSA 113
Hutchinson SA 168

I

Iberdrola 40, 125
Iberia 5, 6
Iberpotash 47
Icària Editorial 117
IESE Business School 5
Immobiliària Benet, SL 150
Inbesós 74
Independents de la Serra d'Almós 24
Independents de Porqueres 128
Independents pel Poble-Progrés
Municipal 162
Independents per a l'Ebre 24
Independents per Vilaller 176
Ingenieros Emetres 76
Iniciativa per Catalunya Verds 1, 11, 14,
18, 19, 21, 22, 24, 26, 27, 30, 35, 40,
45, 48, 49, 51, 52, 53, 54, 59, 61, 62,
65, 66, 69, 76, 78, 80, 81, 96, 98,
100, 101, 102, 105, 106, 115, 116,
119, 125, 132, 136, 138, 139, 141,
144, 145, 147, 149, 154, 162, 166,
169, 175, 177, 179, 180, 181, 182,
187, 195, 199
Iniciativa per Catalunya-Verds - Esquerra
Unida i Alternativa 20, 66, 67, 90,99,
184, 187, 191, 192
INITEC 9
Inmocaral 74
Institució Catalana d'Història Natural, de-
legació Bages 20
Institució de Ponent per a la Conservació
i l'Estudi de la Natura 25, 49, 56, 57,
146
Institut Català de Finances 58
Institut Català de l'Energia 38, 39, 118
Institut Català del Sol 6, 7, 34, 50,60,77,
87, 93, 103, 114, 125, 142, 145, 151,
152, 177, 185, 190,139
Institut d'Estudis d'Arqueologia Clàssica
88
Institut de Cultura 43

Institut de Desenvolupament de l'Erm
177
Institut de Govern i Polítiques Públiques
117
Institut de Mercats de Barcelona 114
Institut de Recerca en Energia de
Catalunya 191
Institut de Recerca i Tecnologia
Agroalimentàries 104
Institut de Tecnologia de la Construcció
de Catalunya 199
Institut d'Economia i Empresa Ignasi
Villalonga 33
Institut d'Estadística de Catalunya 165
Institut d'Estudis Regionals i
Metropolitans de Barcelona 32
Institut d'Estudis Superiors d'Empresa 33
Institut d'Estudis Vallencs 148
Institut d'Investigació Tecnològica 36
Institut Geològic de Catalunya 57, 109
Institut Internacional per la Pau 131
Institut Municipal de Mercats de
Barcelona 89
Institut Municipal d'Urbanisme de
Badalona 99
Institut Nacional d'Educació Física 135
Institut per a la diversificació i l'estalvi
energètic 191
Institut per al Desenvolupament de les
Terres de l'Ebre 32, 120
Intemac, S.A.,62
International Marina Tarraco 158
Inversions Meridiana 58
Invertrade Active 56
Iosa Inmuebles, SL 113
Izquierda Unida 62, 79, 141

J

Janus SL 65
Jornet-Llops-Pastor, SCP,171
Joventuts d'Esquerra Republicana de
Catalunya 1
Joves Agricultors i Ramaders de
Catalunya 97
Joves d'Esquerra Verda 49
Junta Constructora del Cuartel de la
Guardia Civil 187
Junta d'Expropiacions 8
Junta veïnal d'Escunhau-Casarilh 56
Junta veïnal de Betren 56
Junts pel Municipi 28
Jurat d'Expropiació de Catalunya 91
Jutjat d'Instrucció número 1 de Manresa
47, 110
Jutjat de Falset 75
Jutjat de Tremp 176
Jutjat Mercantil de Lleida 58
Jutjats de Tarragona 144

K

KLM 5

L

La Caixa 8, 139
 Laboratori d'Anàlisi i Gestió del Paisatge de la Universitat de Girona 31
 Land Planificació i Projectes 129
 Landscape Augusta SL 137
 Lar y Grosvenor, promotors 189
 Lèrida Balompié, 135
 Limnos-Associació de Defensa del Patrimoni Natural del Pla de l'Estany 128
 Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural 49, 131, 191
 Lo Pi Negre 107
 Logis Penedès 35, 134
 Lufthansa 5

M

Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana 106
 Manifest de Vallbona 42
 Marina Badalona SA 198
 Martínez Lapeña-Torres, arquitectes 191
 Martinsa-Fadesa 74
 Martorell-Bohigas-Mackay, arquitectes 182
 Maulets 195
 Meandre 20
 Mercabarna 153
 Mesa d'iniciatives pel dret a sostre 74
 Mesa de Mobilitat de la portuària Zona d'Activitats Logístiques 153
 MesNeu SL 58
 Metalco S.A 64
 Metrovacesa 74
 Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç 2, 80, 153
 Ministeri d'Administracions Públiques 48, 66
 Ministeri d'Afers Estrangers 39
 Ministeri de Cultura 125
 Ministeri de Defensa 131, 185
 Ministeri de Foment 6, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 30, 48, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 69, 71, 125, 145, 147, 149, 152, 153, 158, 162, 175, 176, 189, 194
 Ministeri de l'Habitatge 62, 103, 113
 Ministeri de l'Interior 187,
 Ministeri de Medi Ambient 25, 45, 46, 47, 62, 64, 65, 69, 115, 141, 149, 153, 155, 164, 166, 179, 191, 194, 200,
 Ministeri d'Economia i Hisenda 177
 Ministeri d'Indústria 53, 76
 Mont SA 55
 Montgròs viu, el 20
 Montserrat 2, zona de 139
 Mossos d'Esquadra 2, 13, 30, 48, 93, 143
 Muelles y Espacios Portuarios 153
 Museu del Montsià 120
 Mutua motera 98

N

Nàutic Palamós SA 156
 Nereo 200
 No a la Variant Nord 28
 No al Forat de la C-15 20
 No fem el CIM 19
 No N-II Vilassar de Mar 30
 Nozar 74
 Nuñez i Navarro 104

O

Obra Social de "la Caixa" 83, 110
 Obrascón Huarte Lain, S.A 62
 Obreria del Vilar 14
 Obrum, Urbanismo y Construcciones, SLU 8
 Observatori de l'Hàbitat i la Segregació Urbana 103
 Observatori de la Sequera i la Desertificació 179
 Observatori de la Tordera 73, 136,
 Observatori de Logística 33
 Observatori de Turisme de Catalunya 120
 Observatori del Paisatge de Catalunya 31, 32
 Observatori del Ter 1
 Oficina pel Dret a l'Habitatge 74
 Oficina Territorial d'Avaluació Ambiental 24
 Oficina Territorial d'Avaluació Ambiental de Tarragona 114
 Oneworld 5
 Organització de Consumidors i Usuaris 2
 Organització de les Nacions Unides per a l'Educació, la Ciència i la Cultura 88

P

Pallars Industrial SA 58
 Parc Agrari del Vallès 19
 Parc d'Atraccions del Tibidabo SA 105
 Parc Natural del Cap de Creus 39
 Parc Tecnològic del Vallès 139
 Parcs i Jardins de Barcelona 149
 Parcs químics de seguretat 44
 Parlament de Catalunya 2, 5, 16, 42, 48, 49, 53, 56, 66, 68, 78, 80, 100, 102, 103, 119, 127, 133, 141, 181
 Parlament Europeu 115
 Parquesol 74
 Participació Activa i Social 11
 Partido Socialista Obrero Español 14, 17, 40, 48, 59, 60, 61, 62, 63, 66, 74, 79, 141, 179
 Partit dels Socialistes de Catalunya 1, 2, 5, 6, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 33, 34, 35, 38, 39, 43, 45, 48, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 59, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 69, 70, 71, 74, 75, 76, 77, 78, 81, 82, 85, 88, 89, 90, 92, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 105, 106, 113, 115, 116, 119, 123, 124, 125, 127, 131, 132, 134, 135, 136, 138, 141, 142, 143, 144, 145, 147, 150, 152, 154, 155, 157, 161, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 171, 172, 173, 175, 176, 177, 180, 181, 182, 183, 184, 187, 190, 191, 192, 195, 197, 199
 Partit Nacionalista Basc 66
 Partit Popular 1, 5, 13, 14, 21, 24, 26, 27, 30, 35, 48, 51, 53, 54, 56, 59, 61, 62, 63, 65, 66, 67, 69, 73, 76, 78, 79, 81, 88, 96, 98, 99, 100, 102, 103, 105, 115, 116, 131, 138, 141, 144, 147, 163, 166, 168, 169, 171, 172, 175, 177, 182, 187, 192
 Partit Socialista del País Valencià, 53
 Partit Vinaròs Independent 53
 Patronal de la micro, petita i mitjana empresa de Catalunya 2, 54, 62, 181
 Patronat de la Junta constructora de la Sagrada Família 62
 Patronat de la Muntanya de Montserrat 109
 Patronat de la Sagrada Família 59
 Patronat de Turisme de Tarragona 120
 Patronat del Parc Nacional d'Aiguestortes i Estany de Sant Maurici 107
 Patronat Municipal de l'Habitatge de Barcelona 196
 Patronat Municipal de Turisme de Tarragona 158
 Pel Millor Traçat 15
 Pigot, el 110
 Plataforma 14A 94
 Plataforma Aire Net 45
 Plataforma Alt Camp en Perill 148
 Plataforma Antiresidus industrials de Puigverd d'Agramunt 146
 Plataforma AVE pel Litoral 59, 62
 Plataforma Ciutadana contra el túnel d'Horta 21
 Plataforma Ciutadana Opositora al Projecte Barça 2000 199
 Plataforma Ciutadana Salvem Pinya de Rosa 154
 Plataforma Cívica Antimolins de Portbou 39
 Plataforma Cívica Camí Ral 30
 Plataforma Cívica El Masnou 21 30
 Plataforma Cívica per la Defensa del Collserola 45, 105
 Plataforma Cívica per a la Reducció de Residus 11
 Plataforma Cívica per la Defensa de la Torre Negra i Rodalies 55
 Plataforma Contra l'especulació 144
 Plataforma d'entitats i veïns de la Mina 87
 Plataforma de Castellonins en Contra de la Construcció Massiva 163
 Plataforma de Custòdia del Territori 200
 Plataforma Defensem el Territori 128
 Plataforma Defensem el Tren de l'Empordà 59, 65, 125

Plataforma del Noroeste de Madrid contra el Ruido de los Aviones 5
 Plataforma Diagonal-Ponent 143, 199
 Plataforma El Torrental 140
 Plataforma en Defensa de la Barceloneta 84, 196
 Plataforma en Defensa de la Terra Alta 36, 38
 Plataforma en Defensa de l'Ebre 1, 52, 117
 Plataforma en Defensa de les Terres del Sénia 53
 Plataforma en Defensa dels Horts i els Recs de Banyoles 128
 Plataforma Independent per Caldes 72
 Plataforma Logística de Zaragoza 33
 Plataforma Món amb Seny 136
 Plataforma Montcada Tracte Just. Soterrament Total 63
 Plataforma Montsalat 47
 Plataforma No a la MAT 76, 128
 Plataforma No Fem el Cim 18, 35
 Plataforma Pallars Viu 23, 127
 Plataforma pel Desenvolupament Sostenible del Massís de Beret 56
 Plataforma pel Dret a Decidir 48, 59, 66
 Plataforma pel Nord 28
 Plataforma pel Patrimoni d'Arenys de Munt 183
 Plataforma per a la Defensa de la Serralada de Marina, Can Zam i el Riu 184
 Plataforma per a la protecció de l'entorn natural de Tivissa 24
 Plataforma per Catalunya 195
 Plataforma per la Defensa de la Vall de Lord 57
 Plataforma per la Defensa del Patrimoni Natural del Priorat 16, 32
 Plataforma per la Defensa del Solsonès 57
 Plataforma per la retirada del Pla Director Urbanístic de la Conca d'Òdena 124
 Plataforma per la Vegueria de l'Alt Ter 101
 Plataforma Per un bon traçat del TGV 59, 62
 Plataforma per un Eixample Sostenible 54
 Plataforma per un Habitatge Digne 74
 Plataforma Per una Vegueria Pròpia 102
 Plataforma Popular contra el Pla Caufec 105, 143
 Plataforma Preservem La Guixa-Sentfores 142
 Plataforma Proampliació del Port de Blanes 154
 Plataforma Retirem el POUM de Tarragona 175
 Plataforma Salvem Anoia 124
 Plataforma Salvem Can Fàbregas i de Caralt 182
 Plataforma Salvem Can Globus 183
 Plataforma Salvem el Fortí 197
 Plataforma Salvem el Gaià 108

Plataforma Salvem el Vilar i Sant Daniel 14
 Plataforma Salvem els Muntanyans 141
 Plataforma Salvem la Pedra 123
 Plataforma Salvem la Platja Llarga 108
 Plataforma Salvem la Riera de Pineda 51
 Plataforma Salvem la Vall del Francolí 15
 Plataforma Salvem les Adoberies 195
 Plataforma Salvem lo Canalet 16
 Plataforma Salvem Montserrat 109, 150
 Plataforma Vall de Miànegues 128
 Plataforma Vallès Net 11
 Plataforma Veu Ciutadania 88
 Polaris World, grup immobiliari 24
 Policia Local d'Esplugues de Llobregat 143
 Policia Local de Torredembarra 141
 Politecnico di Milano 6
 Port Aventura 121
 Ports de la Generalitat 154, 155, 156, 157
 Potasas del Llobregat 47
 Prestige Group 114, 190
 Productherm, SL 114
 Proinosa, Promoción e Ingeniería de Obras 82
 Projectes Territorials del Bages S.A 112
 Promoció pel Transport Públic 62
 Puertos del Estado 44

Q

QUAT Inversiones SL 150

R

Rayet 74
 Realia 74
 Red Eléctrica de España 2, 37, 76
 Red Nacional de Ferrocarriles Españoles 21, 48, 59, 60, 62, 63, 66, 67, 68, 70, 71, 89, 118, 180, 192, 194
 Reg Sistema Segarra-Garrigues SA 25
 Registre estatal d'Entitats religioses 178
 Reial Automòbil Club de Catalunya 30, 118
 Reial Club Esportiu Espanyol 188, 189
 Reial Societat Arqueològica Tarraconense 115
 Renta Corporación 74
 Repsol 108
 Restaura 74
 Rey al Urbis 74
 Rodio Cimentaciones Especiales, SA 62
 Romero Gamero SA 12
 Ryanair 6, 9

S

Sabadell Cruilla 67
 Sacresa 105, 143

Saló Nàutic de Barcelona 157
 Salvem Can Ricart 193, 196
 Salvem el Penedès 18
 Salvem l'Empordà 39, 65, 69, 117, 163
 Salvem la Cobertera 18
 Salvem la Mar de l'Ebre 36
 Salvem la Platja Llarga 115
 Salvem la Vall de Cardós 23
 Salvem les Valls 27, 117
 Salvem Llofríu i les Gavarres 28
 Salvem Santa Cristina 28
 Salvem Solius 173
 Sanson 45
 Sant Carles Marina SA 157
 Saüquer, el 20
 SCA Hygiene Paper España 148
 SEAT 153
 Secretaria de Política Lingüística 6
 Secretaria d'Estat d'Infraestructures i Planificació 13, 66
 Secretaria d'Habitatge 103
 Secretaria General d'Arquitectura i Paisatge 95
 Secretaria per la Planificació Territorial 132
 Sefel 73
 Segrià Net. Salvem la Vall de Camarasa 3
 Senat 14, 66, 79
 Seo/BirdLife 25, 49
 Serra-Vives-Cartagena, arquitectes 185
 Servei Català de Trànsit 30
 Servei de Patrimoni Etnològic i de Conservació 195
 Servei d'Orientació Jurídica 2
 Servei Meteorològic de Catalunya 179
 Servei Territorial d'Urbanisme de Girona 130
 Servià Cantó, SA 156
 Servicio de Protección de la Naturaleza 187
 SGC Tecnos 68
 Síndic d'Aran 23
 Síndic de Greuges 4, 10, 29, 66, 74
 Sisocia 15
 Sky Team 5
 Societat Arqueològica Tarraconense 197
 Societat Espanyola d'Ornitologia 17, 200
 Societat Estatal d'Infraestructures del Transport Terrestre 66, 152
 Societat Fira 2000 114
 Societat Privada Municipal 2010 83
 Sorea 47
 SOS Empordanet 28
 SOS Lloret 166
 SOS Racisme 54, 99
 Spanair 5, 6
 Sport Center 58
 Star Alliance 5
 Subdelegació del Govern a Girona ,65
 Subdelegació del Govern a Tarragona 59, 60

Subdelegació del Govern de l'Estat a Lleida 13

Suport Group Consultor 58

Súria K 47

Swiss 5

Sydeco THT-66 76

T

TAC Arquitectes 112

Taller contra la Violència Immobiliària i Urbanística 74

Tarragona Grup Independent 175

Taula d'alcaldes del Baix Gaià 108

Taula del Rodal 104

Tecnoparc Reus 113

TECSA Empresa constructora SA 64

Terratest Técnicas Especiales, SA 62

TP Ferro 59, 65, 69

Tramvia Metropolità, SA 180

Transavia 6

Transports Metropolitans de Barcelona 22, 82

Tribunal Constitucional 79

Tribunal de Justícia de les Comunitats Europees 25

Tribunal de Luxemburg 49

Tribunal Superior de Justícia de Catalunya ,4, 38, 47, 49, 55, 133, 138, 141, 143, 144, 147, 175, 196, 197, 198,

Tribunal Suprem 15, 72, 76, 197

TT Territoris 67

Tucarán Resort 56

U

Unesco 111

Unió d'Associacions de Comerciants de Badalona 198

Unió d'Associacions Xineses de Catalunya 54

Unió de Pagesos 15, 20,27, 51, 104, 122, 124, 146, 179

Unió Esportiva Lleida 135

Unió Europea 1, 25, 29, 44, 49, 51, 76, 104, 157, 158, 178

Unió Excursionista de Sabadell 104

Unió General de Treballadors 5, 47, 62, 190

Unió i Progrés Municipal - Partit dels Socialistes de Catalunya Progrés Municipal 163

Unió Sindical Obrera de Catalunya 47

Unitat d'Aran 13, 23

Unitat de convivència ciutadana 99

Unitat Municipal d'Anàlisi Territorial 64

Universitat Autònoma de Barcelona 6, 21, 32, 73, 104, 117, 139, 179, 187

Universitat de Barcelona 5, 33, 117, 191

Universitat de Girona 6, 31, 32, 126, 136

Universitat de Lleida 3, 32, 42, 133, 135, 167

Universitat de Vic 101

Universitat Politècnica de Catalunya 11, 19, 32, 61, 112, 126, 133, 147, 164, 191, 104, 127

Universitat Pompeu Fabra 5, 100,144

Universitat Pontifícia de Madrid 36

Universitat Rovira i Virgili 32, 88, 113, 120,141

Urbanisme i Paisatge 123

Urbanísticas de Mataró SA 182

Urbis, sl 74, 87

V

V de Vivienda 196

Valeri Consultors Associats 95, 174

Valjoy, SL 183

Vallerhomoso 74

Vias y Construcciones SA 12

Vola, la 110

Vueling 5

W

Windmaster Spain SL 39

X

Xarxa de barris amb projecte 177

Xarxa de Custòdia del Territori 200

Xarxa de Custòdia del Territori a Andalusia 200

Xarxa de Parcs Naturals de la Diputació de Barcelona 111

Xarxa per a una Nova Cultura de l'Aigua 108

Xavier Canosa Urb. Arq. 129

Xaviker, SL 3

Acrònims

A

ABG Alternativa Baix Gaià
 ABT Àrea Bàsica Territorial
 ACA Agència Catalana de l'Aigua
 ACBC Associació Cinegètica de Barraquistes de Catalunya
 ACEM Associació Catalana d'Estacions de Muntanya
 ACM Acció Ciutadana Municipal
 ACM-AM Agrupament Catalanista de Montblanc - Acord Municipal
 ACN Agència Catalana de Notícies
 ACP Associació Catalana de Professionals
 ACS Actividades de Construcción y Servicios
 ACS Associació Catalana de Surf
 Acuamed Aguas de las Cuencas Mediterráneas S.A.
 ADENC Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura
 ADF Agrupació de Defensa Forestal
 ADIF Administrador d'Infraestructures Ferroviàries
 ADIGSA Administració, Promoció i Gestió SA
 ADMC Agrupació Democràtica Municipal de Catalunya
 ADNA Associació de Defensors del Nucli Antic
 ADT Agrupació Democràtica Torrenca
 AECE Associació d'Empresaris de les Comarques de l'Ebre
 AENA Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea
 AEQT Associació Empresarial Química de Tarragona
 AERE Aprofitament de les Energies Renovables de l'Ebre
 AERTA Aprofitament de les Energies Renovables de la Terra Alta
 Agbar Aigües de Barcelona
 AJBG Asamblea de Joves del Baix Gaià
 ALS Advanced Leisure Services

AM2000 Arenys de Munt 2000
 AMAC Associació de Municipis en Àrees Nuclears
 AMB Àrea Metropolitana de Barcelona
 AMMAT Associació de Municipis contra la MAT
 AMPA Associacions de Mares i Pares d'Alumnes
 AMT Autoritat Metropolitana del Transport
 ANAV Associació Nuclear Ascó-Vandellòs
 ANEGX Agrupació Naturalista i Ecologista de la Garrotxa
 ANG Associació de Naturalistes de Girona
 ANPBA Associació Nacional per a la Protecció i el Benestar dels Animals
 APB Associació de Patinadors de Barcelona
 APB Autoritat del Port de Barcelona
 APCE Associació de Promotors i Constructores de Barcelona
 APM-PSC Acord Per Montblanc - Partit dels Socialistes de Catalunya
 APPC Associació Provincial de Promotors i Constructores
 APPORT Agrupació per a la Promoció del Port de Tarragona
 APT Autoritat Portuària de Tarragona
 APT Audiència Provincial de Tarragona
 ARA Associació Respectem l'Albera
 ARC Agència de Residus de Catalunya
 ARE Àrea Residencial Estratègica
 ARI Àrea de Rehabilitació Integral
 ASACC Associació de Sales de Concerts de Catalunya
 ASAFANE Associació d'AfectatsAVINGUDA Nova Estació de Figueres
 ASPEB Agència de Salut Pública de Barcelona
 ASPRIMA Associació de Promotors Madrilenys
 ATLL Aigües Ter Llobregat
 ATM Autoritat del Transport Metropolità

Aturebre Associació de Turisme Rural Comarques de l'Ebre
 AUSBANC Associació d'Usuaris de Serveis Bancaris
 AVCT Associació de Veïns del Cim del Tibidabo
 AVV Associació de Veïns

B

BACC Bicicleta Club de Catalunya
 BCIL Bé Cultural d'Interès Local
 BCIN Bé Cultural d'Interès Nacional
 BMX Bicycle Moto Cross
 BNG Bloque Nacionalista Galego
 BOE Butlletí Oficial de l'Estat
 BOP Butlletí Oficial de la Província
 BSM Barcelona de Serveis Municipals

C

CAMCAT Pla especial d'emergències per contaminació accidental de les aigües marines a Catalunya
 CANC Coordinadora Anticementiri Nuclear a Catalunya
 CASEGA Canal Segarra-Garrigues SA
 CAT Consorci d'Aigües de Tarragona
 CAVB Consorci d'Alta Velocitat Barcelona
 CC Coalición Canaria
 CCB Cambra de Comerç de Barcelona
 CCC Confederació de Comerç de Catalunya
 CCCB Centre de Cultura Contemporània de Barcelona
 CCG Cambra de Comerç de Girona
 CCOO Comissions Obreres
 CCQC Campaña Contra el Quart Cinturó
 CCT Cambra de Comerç de Tortosa
 CDA Convergència Democràtica Aranese
 CE Comissió Europea
 CEAB Centre d'Estudis Avançats de Blanes

CECCP Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports
 CECOF Centre Coordinador d'Operacions Ferroviàries
 CEDAG Coordinadora d'Entitats de Defensa de l'Alta Garrotxa
 CEDEX Centre d'Estudis i Experimentació d'Obres Públiques
 CEIP Centre d'Ensenyament Infantil i Primari
 CEM Centre d'Estudis de Montjuïc
 CENCAT Centre Nacional d'Emergències de Catalunya
 CEPA Centre d'Ecologia i Projectes Alternatius
 CEPDTTE Consorci per a l'Execució del PDTTE
 CEPTA Confederació Empresarial de la Província de Tarragona
 CG Consell de Gremis
 CGA Conselh Generau d'Aran
 CGT Confederació General del Treball
 CHA Chunta Aragonesista
 CHE Confederació Hidrogràfica de l'Ebre
 CIA Consell Internacional d'Aeroports
 CIC Conques Internes de Catalunya
 CICU Comunitat Islàmica de Cooperació i d'Unió de Lleida i Comarca del Segrià
 CIE-MAT Centre d'Investigacions Energètiques Mediambientals i Tecnològiques
 CILMA Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient
 CIM Central Integrada de Mercaderies
 CIMALSA Centrals i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques SA
 CINTAM Centre per a la Innovació en Noves Tecnologies Aplicades a la Medicina
 CIP-UPTA Convivència i Progrés - Unió per la Terra Alta
 CiU Convergència i Unió
 CJE Consell de la Joventut d'Espanya
 CNE Comissió Nacional d'Energia
 COAC Col·legi d'Arquitectes de Catalunya
 COAGSA Cooperativa Agrària de Sabadell i Comarca
 COAMB Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya
 CODE Consorci de Serveis Agroambientals de les Comarques del Baix Ebre i Montsià
 CPN Consell de Protecció de la Natura
 CPSM Consorci del Parc de la Serralada de Marina
 C's Ciutadans - Partit de la Ciutadania
 CSAAB Comissió de Seguiment Ambiental de l'Aeroport de Barcelona
 CSN Consell de Seguretat Nuclear
 CTM Centre Tecnològic de Manresa

CTNS Centre Tecnològic en Nutrició i Salut
 CTPCT Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona
 CTUB Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona
 CTUG Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona
 CTUL Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida
 CTUT Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona
 CTUTE Comissió Territorial d'Urbanisme de les Terres de l'Ebre
 CUC Comissió d'Urbanisme de Catalunya
 CUP Candidatura d'Unitat Popular
 CZF Consorci de la Zona Franca

D

DAR Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural
 DCMC Departament de Cultura i Mitjans de Comunicació
 DEPANA Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural
 DGAP Departament de Governació i Administracions Públiques
 DGAP Direcció General d'Arquitectura i Paisatge
 DGEM Direcció General d'Energia i Mines
 DGP Direcció General de Patrimoni
 DGPC Direcció General de Participació Ciutadana
 DGPC Direcció General de Patrimoni Cultural
 DGU Direcció General d'Urbanisme
 DIA Declaració d'Impacte Ambiental
 DMA Directiva Marc de l'Aigua
 DMAH Departament de Medi Ambient i Habitatge
 DOCE Diari Oficial del les Comunitats Europees
 DOGC Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya
 DPTOP Departament de Política Territorial i Obres Públiques
 DS Departament de Salut
 DUIE Departament d'Universitats, Innovació i Empresa

E

EA Eusko Alkartasuna
 ECP Entesa Catalana de Progrés
 EDAR Estació Depuradora d'Aigües Residuals
 EE.UU. Estats Units d'Amèrica
 EeAC Ecologistes en Acció de Catalunya
 EIA Estudi d'Impacte Ambiental
 EIN Espai d'Interès Natural

EMAT Empresa Pública d'Aparcament de Tarragona
 EMD Entitat Municipal Descentralitzada
 EMMA Entitat Metropolitana del Medi Ambient
 EMT Entitat Metropolitana del Transport
 EMU Empresa Municipal d'Urbanisme de Lleida
 ENRESA Empresa Nacional de Residus Radioactius
 Eoliccat Associació Eòlica de Catalunya
 EPM Entesa pel Progrés Municipal
 ERC Esquerra Republicana de Catalunya
 ERF Estudi Ramon Folch
 ES Entesa per Sabadell
 ETC-LUSI Centre Temàtic Europeu dels Usos del Sòl
 ETSEIB Escola Tècnica Superior d'Enginyeria Industrial de Barcelona
 EUiA Esquerra Unida i Alternativa
 EVO Eix Vic - Olot

F

FAD Foment de les Arts i el Disseny
 FAV Ferrocarril d'Alta Velocitat
 FAVB Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona
 FCB Futbol Club Barcelona
 FCC Fomento de Construcciones y Contratas
 FECALON Federació Catalana de Locals d'Oci Nocturn
 FEDER Fons Europeu de Desenvolupament Regional
 Federatur Federació Catalana d'Associacions d'Apartaments Turístics
 FGC Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
 FMBN Fòrum de Municipis del Barcelonès Nord
 FMC Federació de Municipis de Catalunya
 FOEG Federació d'Organitzacions Empresarials de Girona
 FUB Fundació Universitària del Bages

G

G-14 Grup 14, Immobiliàries per a l'Excel·lència
 GATA Grup d'Amics Toni Achón - Associació Ecologista de Tarragona
 GDT Grup de Defensa del Ter
 GEPEC Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp
 GEVEN Grup Ecologista del Vendrell i el Baix Penedès
 GIC Grup d'Independents per Collbató
 GIESE Gerència d'Infraestructures i Equipaments de Seguretat de l'Estat
 GIR-FIC Grup Independent per Roses -

Federació d'Independents per Catalunya
 GISA Gestió d'Infraestructures SA
 GIT Grup Independent de Torredembarra
 GpC Gent pel Canvi
 GPT Gent pel Progrés de Tiana
 GREFEMA Grup de Recerca en Enginyeria de Fluids, Energia i Medi Ambient
 GTI-4 Grup de Treball d'Infraestructures

H

HADA Herramienta Automática de Diagnóstico Ambiental
 HPO Habitatge de protecció oficial

I

ICAEN Institut Català d'Energia
 ICF Institut Català de Finances
 ICV Iniciativa per Catalunya Verds
 ICV-EUiA Iniciativa per Catalunya-Verds - Esquerra Unida i Alternativa
 IDAE Institut per a la Diversificació i l'Estalvi Energètic
 IDE Institut de Desenvolupament de l'Erm
 IDECE Institut per al Desenvolupament de les Terres de l'Ebre
 IDESCAT Institut d'Estadística de Catalunya
 IdP Independents de Porqueres
 IERMB Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona
 IES Institut d'Ensenyament Secundari
 IESE Institut d'Estudis Superiors d'Empresa
 IGC Institut Geològic de Catalunya
 Incasol Institut Català del Sòl
 INEF Institut Nacional d'Educació Física
 IPCENA Institució de Ponent per a la Conservació i l'Estudi de la Natura
 IPE Independents per l'Ebre
 IPREM Indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples
 IREC Institut de Recerca en Energia de Catalunya
 IRTA Institut de Recerca i Tecnologia Agroalimentàries
 ISA Informe de sostenibilitat ambiental
 IU Izquierda Unida
 IV-PM Independents per Vilaller - Progrés Municipal

J

JARC Joves Agricultors i Ramaders de Catalunya
 JERC Joventuts d'Esquerra Republicana de Catalunya
 JEV Joves d'Esquerra Verda
 JpM Junts pel Municipi

L

LAU Llei d'arrendaments urbans
 L'E*B - FIC Entesa, una Alternativa Independent per a Bellvei - Federació d'Independents de Catalunya
 LIC Lloc d'Importància Comunitària
 LUC Llei d'Urbanisme de Catalunya

M

MAB Man and Biosphere
 MAP Ministeri d'Administracions Públiques
 MAT Molt alta tensió
 MBM Estudi Martorell-Bohigas-Mackay
 MEPSA Muelles y Espacios Portuarios
 MEUR Milions d'euros
 MICT Ministeri d'Indústria, Comerç i Turisme
 MIEM Mapa d'instal·lacions esportives municipals
 MIFO Ministeri de Foment
 MITC Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç
 MMA Ministeri de Medi Ambient
 MPGM Modificació del Pla General Metropolità
 MTC Magatzem Temporal Centralitzat

N

NNSS Normes Subsidiàries de Planejament

O

OCU Organització de Consumidors i Usuaris
 OCVV Ordenança de circulació de vianants i vehicles
 OHL Obrascón Huarte Lain S. A.
 OTC Oficina Tècnica de Planificació i Anàlisi Territorial de l'Àrea d'Espais Naturals de la Diputació de Barcelona

P

PAAH Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports
 PACMA Pla d'Activació de Contingències Mediambientals
 PALS Pla d'acció local per a la sostenibilitat
 PAM Pla d'acció municipal
 PAS Participació Activa i Social
 PATSA Parc d'Ataccions del Tibidabo SA
 PAU Pla d'actuacions urgents
 PAU Polígon d'Actuació Urbanística
 PAU Programa d'Actuació Urbanística
 PAUM Programa d'Actuació Urbanística Municipal
 PAV Parc Agrari del Vallès

PCDC Plataforma Cívica per a la Defensa de Collserola
 PDAOI Pla director de l'aeròdrom d'Igualada-Òdena
 PDD Plataforma pel Dret a Decidir
 PDDE Pla director del delta de l'Ebre
 PDE Plataforma en Defensa de l'Ebre
 PDI Pla director d'infraestructures
 PDP Plataforma per la Defensa del Patrimoni Natural del Priorat
 PDTE Pla director territorial de l'Empordà
 PDTs Plataforma en Defensa de les Terres del Sénia
 PDTE Pla de dinamització turística de les Terres de l'Ebre
 PDU Pla director urbanístic
 PDUSC Pla director urbanístic del sistema costaner
 PDUSUG Pla director urbanístic del sistema urbà de Girona
 PEIN Pla d'espais d'interès natural
 PEMU Pla especial de millora urbana
 PEP Pla especial de protecció
 PEPB Pla especial del Port de Badalona
 PEPPS Pla especial de protecció del patrimoni de Sabadell
 PERI Pla especial de reforma interior
 PERM Pla especial de reordenació i millora
 PGE Pressupostos Generals de l'Estat
 PGM Pla general metropolità
 PGOU Pla general d'ordenació urbana
 PHA Pla Hidrològic Nacional
 PIB Producte Interior Brut
 PIC Plataforma Independent per Caldes
 PIEC Pla director d'instal·lacions i equipaments esportius de Catalunya
 PIF Punt d'inspecció fronterera
 PII Projecte d'intervenció integral
 PIINCH Projecte d'intervenció integral del centre històric
 PIMEC Petita i Mitjana Empresa de Catalunya
 PIPA Projecte d'Intervenció Integral de la Part Alta
 PITC Pla d'infraestructures del transport de Catalunya
 PIU Pla d'inversions de les universitats públiques
 PLASEQTA Pla d'emergència exterior del sector químic de Tarragona
 PLAZA Plataforma Logística de Zaragoza
 PMH Patronat Municipal de l'Habitatge
 PMM Patronat de la Muntanya de Montserrat
 PMU Pla de millora urbana
 PMU-LCC Pla de millora urbana de la Clota-Conservació
 PNB Partit Nacionalista Basc
 POEC Pla d'ordenació d'equipaments comercials

POUM Pla d'ordenació urbanística municipal
 POUP Pla d'ordenació urbanística plurimunicipal
 PP Partit Popular
 PPT Programa de Planejament Territorial
 PPU Pla parcial urbanístic
 PRAIH Pla de reconversió d'àrees industrials de l'Hospitalet
 PSAAC Pla sectorial d'abastament d'aigua a Catalunya
 PSARU Programa de sanejament d'aigües residuals urbanes
 PSC Partit dels Socialistes de Catalunya
 PSIRM Pla sectorial d'infraestructures de gestió de residus municipals
 PSOE Partit Socialista Obrer Espanyol
 PSPV Partit Socialista del País Valencià
 PTBages Projectes Territorials del Bages S.A
 PTGC Pla territorial general de Catalunya
 PTP Pla territorial parcial
 PTP Associació per a la Promoció del Transport Públic
 PTPAPA Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran
 PTPCC Pla territorial parcial de les Comarques Centrals
 PTPTE Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre
 PTVL Pla de transports de viatgers de Catalunya
 PVI Partit Vinaròs Independent
 PxC Plataforma per Catalunya

R

RACC Reial Automòbil Club de Catalunya
 RBE Renda Bàsica d'Emancipació

REE Red Eléctrica Española
 REGSEGA Reg Sistema Segarra-Garrigues SA
 RENFE Red Nacional de Ferrocarriles Españoles
 RMB Regió Metropolitana de Barcelona
 RSM Rodes sense Motor

S

SCT Servei Català de Trànsit
 SDF Sense Domicili Fix
 SEITT Societat Estatal d'Infraestructures del Transport Terrestre
 SEO Societat Espanyola d'Ornitologia
 SEPRONA Servicio de Protección de la Naturaleza
 SETI Societat Estatal d'Infraestructures Terrestres
 SGC Suport Group Consultor
 SICARS Sistema informatitzat de control de les aigües residuals
 SMC Servei Meteorològic de Catalunya
 SMS Sistema de Missatges Curts
 SNU Sòl no urbanitzable
 SUD Sòl urbanitzable delimitat
 SUND Sòl urbanitzable no delimitat

T

TEDI Test de l'edifici
 TJCE Tribunal de Justícia de les Comunitats Europees
 TMB Transports Metropolitans de Barcelona
 TramMet Tramvia Metropolità SA
 TSJC Tribunal Superior de Justícia de Catalunya

U

UA Unitat d'Aran
 UA Unitat d'actuació
 UAB Universitat Autònoma de Barcelona
 UB Universitat de Barcelona
 UdG Universitat de Girona
 UdL Universitat de Lleida
 UE Unió Europea
 UES Unió Excursionista de Sabadell
 UGT Unió General de Treballadors
 UMAT Unitat Municipal d'Anàlisi Territorial
 UNESCO Organització de les Nacions Unides per a l'Educació, la Ciència i la Cultura
 UP Unió de Pagesos
 UPA Unitats de planejament d'activitats
 UPC Universitat Politècnica de Catalunya
 UPF Universitat Pompeu Fabra
 UPM-PSC-PM Unió i Progrés Municipal - Partit dels Socialistes de Catalunya - Progrés Municipal
 UPR Unitats de Planejament residencial
 URV Universitat Rovira i Virgili
 USOC Unió Sindical Obrera de Catalunya
 UTE Unió Temporal d'Empreses
 UVIC Universitat de Vic

X

XCT Xarxa de Custòdia del Territori
 XNCA Xarxa per a una Nova Cultura de l'Aigua

Z

ZAL Zona d'Activitats Logístiques
 ZEPA Zones d'Especial Protecció per a les Aus

Índex mitjans de comunicació

20 minutos
3 de vuit, el
3cat24.cat
9 nou, el
A Fons Vallès
Accent, l'
ACN
Actualitat del Baix Montseny, l'
ADN
Agència Catalana de Notícies
Agencia EFE
Avui
Barcelona informa
Bon Dia
Bon Dia Andorra
Canal L'H
Cerdanyola.info
Cugat.cat
Diari de Girona
Diari de l'Ebre
Diari de Manresa
Diari de Tarragona
Diari del Maresme

Diari d'Igualada
Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya
Diari Segre
Dossier Econòmic
E-Berguedà
ElRipollès.info
Enllaç, l'
E-notícies
Europa Press
Indymedia Barcelona
Llibertat.cat
Malla, la
Mañana, la
Mundo Deportivo, el
Nació Digital.cat
Nova Conca
Osona.com
País, el
Periódico, el
Poble viu.cat
Punt Diari, el
Ràdio Berga
Ràdio Montblanc

Radio Sant Cugat
Regió 7
Revista Cambrils. Diari Digital
Ripollès, el
Sabadell Press
Sant Feliu Respon
SantFeliu.net
Segre, el
Seu Digital
Sostenible
Sport
Temps, el
Tinet
Totbisbal
Triangle, el
Vanguardia, la
Veu de l'Anoia, la
Veu de l'Ebre, la
Vila, la
VilaWeb
Vinaròs News
Viure als Pirineus
Viure Sant Boi

ÍNDEX
ACUMULATIU
2003-2007

Índex acumulatiu 2003-2007

ABOCADORS

Castellserà	2006:2
Collcardús i gestió de residus al Vallès Occidental	2004:1 - 2005:1
Espluga de Francolí, l'	2003:1 - 2004:2
Garraf	2006:4 (Tractat a: 2005:157)
Garrotxa, la	2005:2
Pujalt	2006:3
Residus de la construcció d'Andorra a l'Alt Urgell	2005:3
Tivissa	2003:2 - 2004:3
Vacamorta (Cruïlles)	2003:3 - 2004:4
Vall de Camarasa (Gimenells i el Pla de la Font)	2007:3
Vilanova d'Escornalbou	2004:5
Vinaixa	2004:6

AEROPORTS I AERÒDROMS

Alfés	2003:6
Bages (Fonollosa)	2005:9 (Tractat a: 2006:115)
Barcelona (el Prat)	2003:7 - 2004:7 - 2005:5 - 2006:6 - 2007:5
Calaf-Sallavinera (Sant Pere Sallavinera)	2007:4 (Tractat a: 2005:4)
Girona-Costa Brava (Vilobí d'Onyar)	2003:8 - 2004:8 - 2005:6 - 2006:7 - 2007:6
Lleida-Alguaire	2004:10 - 2005:7 - 2006:9 - 2007:8 (Tractat a: 2003:6)
Reus	2003:9 - 2004:11 - 2005:8 - 2006:10 - 2007:9
Sabadell	2005:4 - 2006:5
la Seu d'Urgell o Pirineus-Andorra (Montferrer)	2004:9 - 2006:8 - 2007:7

AUTOVIES I CARRETERES

A- 2 a les comarques gironines	2006:14 - 2007:14 (Tractat a: 2003:11 - 2004:13 - 2005:12)
A- 2 i AP-7 a les comarques de Girona	2003:11 - 2004:13 - 2005:12 (Tractat a: 2006:11 i 14 - 2007:12 i 14)
A- 2 la Panadella	2003:12 - 2004:14
A- 7 a les Terres de l'Ebre	2005:15 - 2007:17 (Tractat a: 2006:17)
A- 7 a Tarragona	2003:14 - 2004:20 - 2005:16 (Tractat a: 2006:17)
A- 7 Altafulla-Vilafranca del Penedès	2005:17 - 2006:17 - 2007:18
A-14 i N-230 Lleida-Viella i túnel de Viella	2004:15 - 2005:11 - 2006:13 - 2007:13
A-26 Figueres-Besalú-Castellfollit de la Roca	2004:16 (Tractat a: 2003:13 - 2005:13 - 2006:29)
A-26 i N-260 Eix Pirinenc	2005:13 (Tractat a: 2003:13 i 20 - 2004:16 i 38 - 2006:29)
A-26 variant de Castellfollit de la Roca	2003:13
A-27 Tarragona-Montblanc	2004:19 - 2005:14 - 2006:15 - 2007:15
A-68 Alcanyís-Litoral	2006:16 - 2007:16
AP-7 a les comarques de Girona	2006:11 (Tractat a: 2003:11 - 2004:13 - 2005:12 - 2007:12)
AP-7 al Camp de Tarragona	2006:12 (Tractat a: 2007:12)
Autopista AP-7. Ampliació a tres carrils	2007:12 (Tractat a: 2003:11 - 2004:13 - 2005:12 - 2006:11 i 12)
B-40 quart cinturó	2003:15 - 2004:17 - 2005:18 - 2006:18 - 2007:19
B-500 per la Conreria	2003:19 - 2004:29 - 2005:26
C-13 Variant sud de Lleida	2005:19 - 2006:19

C-15 eix diagonal
 C-16 Eix del Llobregat
 C-16 túnel del Cadí
 C-17 Vic-Ripoll
 C-25 Eix Transversal. Desdoblament
 C-25 Eix Transversal. Prolongació a la Costa Brava
 C-31 Palamós-Palafrugell. Desdoblament
 C-37 Vic-Olot pel túnel de Bracons
 C-58 a Ripollet
 C-66 Anella de les Gavarres
 C-66 Palafrugell-Medinyà. Desdoblament
 C-66, C-31 i C-65 Anella de les Gavarres
 Camí de Cabanelles-Albanyà. Pavimentació
 Camí forestal del coll d'en Boix al Parc Natural
 de Sant Llorenç del Munt i l'Obac
 Horta-Cerdanyola. Túnel d'Horta
 N-260 a Portbou
 N-260 Eix Pirinenc. Collada de Toses
 N-II al Maresme
 Peatges a la xarxa viària
 Vial de la cornisa Pallejà-Montcada

2006:20 - 2007:20
 2004:30 - 2006:21
 2004:31
 2004:32
 2004:33 - 2005:27 - 2006:27
 2004:34
 2004:35 - 2005:28 (Tractat a: 2004:37 - 2006:23 - 2007:28)
 2003:21 - 2004:36 - 2005:29 - 2006:28 - 2007:27
 2006:22
 2004:37 (Tractat a: 2004:35 - 2005:28 - 2006:23 - 2007:28)
 2007:28 (Tractat a: 2004:37 - 2005:28 - 2006:23)
 2006:23 (Tractat a: 2004:35 i 37 - 2005:28 - 2007:28)
 2007:29

 2005:20 (Tractat a: 2007:110)
 2003:10 - 2004:18 - 2007:21
 2006:29 (Tractat a: 2005:13)
 2003:20 - 2004:38 (Tractat a: 2005:13 - 2006:29)
 2006:30 - 2007:30 (Tractat a: 2005:12)
 2004:132 - 2005:116 - 2006:114
 2006:197

CAMPS DE GOLF I URBANITZACIONS

Delta de l'Ebre
 Empordà
 Palma, la (l'Aldea)
 Ribera de Cardós (Vall de Cardós)
 Torrebonica (Terrassa)
 Vilalba (la Roca del Vallès)
 Vilanera (l'Escala)
 Vinallop (Tortosa)

2004:24 - 2005:24 (Tractat a: 2003:120 - 2006:24 - 2007:24)
 2004:23 - 2005:23 (Tractat a: 2003:16 - 2004:22)
 2003:120 (Tractat a: 2004:24 - 2005:24 - 2006:24 - 2007:24)
 2007:23 (Tractat a: 2004:164)
 2003:17 - 2004:21
 2005:21
 2003:16 - 2004:22 (Tractat a: 2005:23)
 2006:24 - 2007:24 (Tractat a: 2003:120 - 2004:24 - 2005:24)

CANALITZACIÓ DE RIERES

Riera d'Arenys
 Riera de Malgrat (Malgrat de Mar)

2003:108 - 2005:177 - 2006:176
 2007:26

CARTES I CATÀLEGS DEL PAISATGE

Catàlegs de paisatge de Catalunya
 Carta de l'Alt Penedès
 Carta del Berguedà
 Carta del Priorat

2006:31 - 2007:32 (Tractat a: 2004:104 i 112 - 2005:92)
 2004:39
 2007:31
 2004:40

CENTRALS EÒLIQUES

Introducció
 Mapa de recursos eòlics
 Alt Empordà
 Alta Anoia
 Coll de l'Alba i la Serra del Boix
 Collet dels Feixos
 Conca de Barberà
 Garrigues i Segrià
 Marítima del Delta de l'Ebre
 Pontons
 Port de Tarragona
 Ports de Barcelona i Tarragona
 Priorat. Acord comarcal
 Rubió
 Serres del Tallat i de Vilobí
 Terra Alta

2003:27 - 2005:38 - 2006:36 - 2007:36 (Tractat a: 2004:56)
 2004:56 (Tractat a: 2003:27)
 2003:28 - 2004:52 - 2005:40 - 2006:38 - 2007:39
 2006:39 (Tractat a: 2005:32)
 2003:33 - 2004:54
 2004:48 (Tractat a: 2003:31)
 2007:37 (Tractat a: 2003:29 - 2004:53 - 2005:42)
 2005:41
 2004:50 - 2005:33 - 2006:33
 2006:32
 2004:49 (Tractat a: 2004:32)
 2003:32
 2003:31 - 2004:55 - 2005:43 - 2006:40
 2005:32 (Tractat a: 2006:39)
 2003:29 - 2004:53 - 2005:42 (Tractat a: 2007:37)
 2003:30 - 2004:51 - 2005:39 - 2006:37 - 2007:38

CENTRALS HIDROELÈCTRIQUES

Congost de Mont-Rebei (Sant Esteve de la Sarga)
 Pont de Bar

2006:173
 2004:41

CENTRALS INTEGRADES DE MERCADERIES I PLATAFORMES LOGÍSTIQUES

Centre logístic dels Plans de la Sala (Sallent)	2005:46
CIM de la Selva (Riudellots i Vilobí d'Onyar)	2007:34
CIM del Penedès (l'Arboç i Banyeres)	2004:42 - 2006:34 - 2007:35
Plataforma logística de l'Alt Camp (Valls i el Pla de Santa Maria)	2007:148
Plataforma logística intermodal Logis-Ebre (l'Aldea)	2006:151

CENTRALS NUCLEARS

Ascó i Vandellòs	2006:41 - 2007:40 (Tractat a: 2005:34)
Magatzem temporal de residus nuclears a les Terres de l'Ebre	2006:87 - 2007:80 (Tractat a: 2005:34)
Vandellòs 2 i magatzem de residus radioactius	2005:34 (Tractat a: 2006:41 i 87 - 2007:40 i 80)

CENTRALS TÈRMiques

Introducció	2003:22
Cubelles	2004:43 - 2005:35
Mequinensa	2005:36 (Tractat a: 2006:35)
Port de Barcelona	2003:25 - 2004:47 (Tractat a: 2007:153)
Riba-roja d'Ebre	2003:23 - 2004:44 - 2006:35 (Tractat a: 2005:36)
Sant Pere de Torelló	2004:45
Tarragona	2003:26
Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant	2003:24 - 2004:46 - 2005:37

CENTRES PENITENCIARIS

Camp de Lledoner (Sant Joan de Vilatorrada)	2004:60
Figueres	2006:43 (Tractat a: 2005:123)
Mas Enric (el Catllar)	2007:41 (Tractat a: 2005:123)
Plans, els (Tàrraga)	2005:48
Preventius de Barcelona	2005:47 - 2006:44
Sant Joan Samora (Sant Llorenç d'Hortons) i la Granada	2004:59 - 2005:49

CONTAMINACIÓ

Acústica i oci nocturn a Barcelona	2007:43
Atmosfèrica a Sant Feliu de Llobregat	2007:45
Atmosfèrica al Camp de Tarragona	2003:37 - 2004:63 (Tractat a: 2007:44)
Emissions de gasos amb efecte hivernacle	2005:55 (Tractat a: 2004:141)
Nitrats d'origen agrari	2003:4 - 2004:67 (Tractat a: 2005:52)
Nitrats d'origen agrari a la Bisbal d'Empordà	2005:52 (Tractat a: 2003:4 - 2004:67)
Port de Tarragona	2007:44
Riu Ebre a Flix	2004:64 - 2005:51 - 2006:48 - 2007:46
Riu Fluvià	2004:65
Riu Francolí	2004:66
Riu Llobregat a Sallent	2007:47

DEPURADORES

Alt Maresme (Pineda de Mar i Santa Susanna)	2005:53 - 2006:50 - 2007:51
Baix Llobregat	2003:39 - 2004:69

DESSALADORES

Àrea metropolitana de Barcelona (el Prat de Llobregat)	2005:54 - 2006:51 (Tractat a: 2007:1)
Cunit	2007:52

EQUIPAMENTS COMERCIALS

Centre comercial Hipercor. Ampliació (Girona)	2006:42
Equipaments comercials a la Dreta de l'Eixample (Barcelona)	2007:54

ESPais D'INTERÈS NATURAL (amb plans urbanístics previs)

Castell-Cap Roig	2003:41 - 2004:70
Colls-Miralpeix	2006:54
Gorg de Creixell, el	2003:123 - 2004:72 - 2005:57
Pinya de Rosa (Blanes)	2003:45 - 2005:56 - 2006:53
Torre Negra (Sant Cugat del Vallès)	2003:46 - 2007:55

ESTACIONS D'ESQUÍ I URBANITZACIONS ASSOCIADES

Baqueira-Beret	2003:47 - 2004:75 - 2005:59 - 2006:56 - 2007:56 (Tractat a: 2004:76 - 2005:62)
Boí-Taüll	2004:74 - 2005:60
Espot, Llessui, Port Ainé i Tavascan (Pallars Sobirà)	2005:64 - 2006:58 - 2007:58
Port del Comte	2005:61 - 2007:57
Tuca, era	2004:76 - 2005:62 (Tractat a: 2007:56)
Vall Fosca	2003:48 - 2004:77 - 2005:65 (Tractat a: 2004:164 - 2007:107)

FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT

Introducció	2004:79 - 2005:66 - 2006:61 - 2007:59 (Tractat a: 2003:51)
Saragossa-Lleida	2003:51 - 2004:80 (Tractat a: 2005:67 - 2006:62)
Lleida-Tarragona	2004:81 (Tractat a: 2003:52 - 2005:67 - 2006:62)
Segrià i Garrigues	2005:67 - 2006:62 (Tractat a: 2003:51 - 2004:80 i 81)
Túnel de la Riba i Montblanc	2003:52 (Tractat a: 2004:81 - 2005:68)
Camp de Tarragona	2003:53 - 2004:82 - 2005:68 - 2006:63 - 2007:60 (Tractat a: 2003:52)
Alt Penedès	2003:54 - 2004:83 - 2005:69 - 2006:64
Baix Llobregat	2003:55 - 2004:84 (Tractat a: 2003:56 - 2004:85 - 2005:69 i 71 - 2006:65 - 2007:61)
Aeroport del Prat	2003:56 - 2004:85 - 2005:70 - 2006:65 (Tractat a: 2007:61)
Baix Llobregat i aeroport del Prat	2007:61 (Tractat a: 2003:55 i 56 - 2004:84 i 85 - 2005:69, 70 i 71 - 2006:65)
Barcelona	2003:57 - 2004:86 - 2005:71 - 2006:66 - 2007:62
Vallès	2003:58 - 2004:87 - 2005:72 - 2007:63 (Tractat a: 2006:66)
Selva, Gironès i Pla de l'Estany	2004:88 - 2005:73 - 2006:67 - 2007:64 (Tractat a: 2003:59 - 2004:89)
Girona ciutat	2003:59 - 2004:89 (Tractat a: 2004:88 - 2005:73 - 2006:67 - 2007:64)
Alt Empordà	2005:74 - 2006:68 - 2007:65 (Tractat a: 2003:60 i 61 - 2004:90 i 91)
Figueres ciutat	2003:60 - 2004:90 (Tractat a: 2005:74 - 2006:68 - 2007:65 i 69)
Figueres-Perpinyà	2003:61 - 2004:91 (Tractat a: 2005:74 - 2006:68 - 2007:65)

FERROCARRILS

Barcelona-Vic-Puigcerdà	2003:64 - 2004:98 - 2005:82 - 2006:60
Corredor mediterrani	2003:63 - 2004:94 - 2005:77 - 2006:71
Figueres-Portbou. Variant de Figueres	2007:69 (Tractat a: 2003:60 - 2004:90 - 2005:74 - 2006:68)
Lleida-la Pobla de Segur	2004:95 - 2005:78 - 2006:72
Lleida-Manresa	2004:96 - 2005:79 (Tractat a: 2007:71)
Llobregat-Anoia	2007:70 (Tractat a: 2003:65 - 2005:75)
Orbital Vilanova-Mataró	2005:80 - 2006:73
Rodalies	2003: 62 i 65 - 2004:92 - 2005:75 - 2006:69 - 2007:66
Rodalies C-7 el Papiol-Mollet	2004:93 - 2005:76 (Tractat a: 2003:62)
Rodalies. Metro del Vallès (Sabadell)	2007:67
Rodalies. Metro del Vallès (Terrassa)	2006:70 - 2007:68 (Tractat a: 2003:65 - 2005:75)
Transversal de Catalunya	2004:97 - 2005:81 - 2006:74 (Tractat a: 2007:71)
Transversal de Catalunya i Lleida-Manresa	2007:71 (Tractat a: 2004:96 i 97 - 2005:79 i 81 - 2006:74)

GESTIÓ DE RECURSOS HÍDRICS

Abastament d'aigua a l'àrea metropolitana de Barcelona	2007:1 (Tractat a: 2005:54 - 2006:51)
Abastament d'aigua al Camp de Tarragona	2006:1 (Tractat a: 2004:140 - 2005:174)
Canal Segarra-Garrigues	2003:18 - 2004:26 - 2005:25 - 2006:25 - 2007:25
Canal Xerta-Sènia	2004:27 - 2006:26 (Tractat a: 2005:174)
Cànon de l'aigua	2004:28 (Tractat a: 2005:174)
Gestió de l'aigua termal a Caldes de Malavella	2007:72
Sequera	2005:179 - 2007:179

HABITATGE

Habitatge	2003:66 - 2004:99 - 2005:83 - 2006:75 - 2007:74
Habitatge. Okupació	2003:67 (Tractat a: 2004:113)

INCENDIS FORESTALS

Bages	2005:85
Empordà	2006:77
Maçanet de la Selva	2003:68
Massís del Montgrí	2004:100
Pradell de la Teixeta i la Torre de Fontaubella	2007:75
Riba-roja d'Ebre, la Fatarella i la Pobla de Massaluça	2005:84

Sant Llorenç Savall 2003:69
Vandellòs 2006:76

INCINERADORES

Granja d'Escarp 2006:78
Grefacsa (Térmens) 2005:86

LÍNIES ELÈCTRIQUES

Molt alta tensió Sentmenat-Bescanó-Baixàs 2003:72 - 2004:102 - 2005:88 - 2006:79 - 2007:76

LLEIS (i decrets)

Estatut d'Autonomia de Catalunya. Aspectes territorials 2006:59
Alta muntanya i àrees afins 2003:75
Avaluació ambiental de plans i programes 2005:90
Carta de Barcelona 2003:78 - 2005:30
Centres de culte religiós 2007:178
Conservació de la biodiversitat i del patrimoni natural 2005:91
Creació de l'Agència de la Natura de Catalunya 2006:80
Dret a l'habitatge 2005:93 - 2006:82 - 2007:78
Equipaments comercials 2005:94 - 2006:84
Ferroviària 2006:86
Grans ciutats 2003:73
Informació geogràfica i de l'Institut Cartogràfic de Catalunya 2005:89
Millora de barris 2004:103 (Tractat a: 2005:175 - 2006:174 - 2007:177)
Millora d'urbanitzacions amb dèficits urbanístics 2007:77 (Tractat a: 2004:200 - 2006:195)
Mobilitat 2003:74
Obra pública 2006:81
Organització comarcal de Catalunya. Modificació 2003:76 (Tractat a: 2004:117)
Protecció, gestió i ordenació del paisatge 2004:104 - 2005:92 (Tractat a: 2004:112 - 2006:31 - 2007:32)
Residus 2003:79
Sòl 2006:83 - 2007:79
Urbanisme 2003:77 - 2004:105 - 2005:95 - 2006:85 (Tractat a: 2007:50 i 79)
Decret llei de mesures urgents en matèria urbanística 2007:50
Decret de legalització de la caça en barraca
a les Terres de l'Ebre 2007:49
Decret d'ecoeficiència i nou codi tècnic de l'edificació 2006:49

MESQUITES

Badalona 2005:96 - 2006:89
Lleida 2006:90 - 2007:81 (Tractat a: 2005:96)

METRO

Metro (Barcelona) 2004:106 (Tractat a: 2003:80 a 83 - 2004:107 - 2005:97 a 99 - 2006:91 - 2007:82)
Metro. Línia 5. Esfondrament al Carmel 2005:99 (Tractat a: 2006:98)
Metro. Línia 9 2003:80 - 2004:107 - 2005:97 - 2006:91 - 2007:82
Metro. Línia 11 2003:81
Metro. Línia 12 2003:82 - 2005:98
Metro. Línies 3, 4, 5 i altres 2003:83 (Tractat a: 2004:106)

MILLORA URBANA

Programa de barris i àrees urbanes d'atenció especial 2005:175 - 2006:174 - 2007:177 (Tractat a: 2004:103)
Barceloneta (Barcelona) 2007:84
Barri antic de Lleida 2006:94 - 2007:92
Barri antic de Valls 2006:95 - 2007:93
Barris de la Serra d'en Mena
(Badalona i Santa Coloma de Gramenet) 2004:111 - 2006:101
Bordeta (Barcelona) 2007:85
Camp Clar (Tarragona) 2006:97
Carmel (Barcelona) 2006:98 (Tractat a: 2005:99)
Centre de Santa Coloma de Gramenet 2004:110
Centre històric de Balaguer 2005:103
Clota, la (Barcelona) 2007:86
Coll, el (Barcelona) 2007:94

Collblanc i la Torrassa (l'Hospitalet de Llobregat)	2007:83
Erm, l' (Manlleu)	2006:96
Espirall, l' (Vilafranca del Penedès)	2007:90
Farga, la. Regulació d'usos comercials (Banyoles)	2005:100
Gran Via-Llevant (Barcelona)	2006:92
Mina, la (Sant Adrià de Besòs)	2005:101 - 2007:87
Nucli antic de Montblanc	2007:95
Nucli antic de Tortosa	2005:104
Nucli antic de Vilanova i la Geltrú	2007:96
Nucli antic d'Olot	2006:99
Part Alta de Tarragona	2007:88
Plaça de les Glòries (Barcelona)	2003:99 - 2004:108 - 2006:93 - 2007:89
Plaça Lesseps (Barcelona)	2003:100 - 2004:109
Port Vell de Barcelona	2006:100
Sant Ildefons (Cornellà de Llobregat)	2005:102
Torre Baró (Barcelona)	2007:91

ORDENANCES

Circulació de vianants i bicicletes de Barcelona	2006:102 - 2007:98
Civisme de Badalona	2007:99

ORGANITZACIÓ TERRITORIAL

Debat sobre el model i la divisió territorial	2004:114 - 2005:106 - 2006:104 - 2007:100
Ens metropolità de Barcelona	2004:115 (Tractat a: 2005:106 - 2006:104)
Organització en barris de Barcelona	2006:103
Reforma de la divisió comarcal	2004:116
Reforma dels Consells Comarcals	2004:117 (Tractat a: 2003:76)
Règim especial dera Val d'Aran	2005:107 (Tractat a: 2004:119)
Vegueria de la Catalunya Central	2004:118 (Tractat a: 2007:101)
Vegueria de l'Alt Pirineu i Aran	2004:119 (Tractat a: 2005:107)
Vegueria de l'Alt Ter	2007:101 (Tractat a: 2004:118 - 2005:106)
Vegueria del Penedès	2004:120 - 2006:105 - 2007:102 (Tractat a: 2005:106)

PARCS AGRARIS O AGRÍCOLES

Agrari de Sabadell	2007:104 (Tractat a: 2005:151)
Agrícola del Vallès	2005:108
Espai agrícola de Cinc Sènies (Mataró)	2003:42

PARCS D'ACTIVITATS ECONÒMIQUES

Parc aeroespacial i de mobilitat de Catalunya (Viladecans)	2006:106
Parc científic i tecnològic agroalimentari de Gardeny (Lleida)	2005:109 - 2006:107
Parc d'activitats econòmiques de l'Albi	2004:121
Parc tecnològic de la Catalunya Central (Manresa i Sant Fruitós de Bages)	2007:112
Parc tecnològic del Camp (Reus)	2007:113

PARCS NATURALS (i altres figures de protecció)

Espais naturals protegits. Avaluació	2004:73
Aiguamolls de Pals, el massís del Montgrí i les illes Medes	2004:128 - 2005:113 - 2006:112
Aigüestortes i Estany de Sant Maurici	2004:122 - 2005:112 - 2006:110 - 2007:107
Alt Pirineu	2003:85 - 2004:123
Cap de Creus	2003:87 - 2004:125
Collserola	2005:110 - 2006:109 - 2007:105 (Tractat a: 2006:108)
Delta de l'Ebre	2003:88 - 2004:126
Delta del Llobregat. EIN	2004:127 - 2005:58 - 2006:55
Estany de Banyoles	2003:86 - 2004:124
Estany d'Ivars. EIN	2004:71
Montserrat	2007:111
Muntanya de Montserrat	2007:109
Muntanyes de Prades	2006:111
Sant Llorenç del Munt i l'Obac	2007:110 (Tractat a: 2005:20)
Serralada de Marina	2007:106
Terres del Gaià	2007:108 (Tractat a: 2004:180)

Zona d'especial protecció d'aus dels Plans
de la Unilla (Almenar)

2005:200 - 2006:200

PARCS URBANS

Fluvial del Besòs

2003:84 (Tractat a: 2005:182)

Tres Turons (Barcelona)

2005:111

PARCS ZOOLÒGICS

Marí de Barcelona

2004:130 - 2005:114 (Tractat a: 2006:182 - 2007:191)

Vallès

2003:89 - 2004:129

PARCS SOLARS

Parcs solars

2007:114 (Tractat a: 2005:31)

Tarragona

2005:31 (Tractat a: 2007:114)

PEDRERES

Argilera Elena (Cerdanyola del Vallès)

2007:11

Penedès i el Garraf

2004:133

Vallengana. Restauració amb residus

2005:117

PLANS DIRECTORS TERRITORIALS

Alt Penedès

2003:91 - 2004:135 - 2005:125 - 2006:119

Empordà

2003:95 - 2004:136 - 2005:126 - 2006:120

Garrotxa

2006:118 - 2007:122

PLANS DIRECTORS URBANÍSTICS

Plans directores urbanístics

2005:153

ACTUR Santa Maria de Gallecs

2003:44 - 2004:137 - 2005:127

Àrea urbana de Figueres

2007:125

Cerdanya

2007:123

Colònies del Llobregat

2006:123 - 2007:126

Conca d'Òdena

2006:121 - 2007:124

Pallars Sobirà

2007:127 (Tractat a: 2005:153)

Pla de Bages

2006:124

Pla de l'Estany

2007:128

Serra de Rodes i entorns

2006:122 (Tractat a: 2005:153)

Sistema costaner

2004:138 - 2005:128

Sistema urbà de Girona

2007:129

Val d'Aran

2004:139

PLANS D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL (POUM)

Alcarràs

2007:160

Almacelles

2006:156

Amposta

2007:161

Argentona

2006:157

Bàscara

2007:162

Berga

2004:169

Borges del Camp, les

2006:162

Calaf

2005:162

Calella

2004:170

Cambrils

2004:171 - 2005:163 (Tractat a: 2003:124 - 2004:158)

Castelló d'Empúries

2005:164 - 2006:158 - 2007:163

Cervera

2006:159

Deltebre

2006:160 - 2007:164

Falset

2007:165

Granollers

2006:161

Lloret de Mar

2005:165 - 2007:166

Mollerussa

2007:167

Mollet del Vallès

2004:172

Mont-roig del Camp

2006:163

Palafrugell

2005:166 - 2006:164

Palamós

2007:168

Palau-solità i Plegamans

2006:165

Porqueres	2006:166
Port de la Selva, el	2004:176 (Tractat a: 2003:87)
Puigcerdà	2005:167
Ripoll	2006:167
Roses	2007:169
Rubí	2006:168
Rupià	2007:170
Salou	2003:103
Sant Andreu de Llavaneres	2007:171
Sant Feliu de Guíxols	2005:168
Sant Joan de Vilatorrada	2003:104
Sant Julià de Ramis	2006:169
Sant Llorenç d'Hortons	2004:173
Sant Salvador de Guardiola	2007:172
Santa Cristina d'Aro	2006:170 - 2007:173 (Tractat a: 2004:160)
Santa Eulàlia de Ronçana	2005:169
Santa Oliva	2004:174
Seu d'Urgell, la	2003:102
Sitges	2004:175 - 2005:170
Solsona	2007:174
Tarragona	2005:171 - 2006:171 - 2007:175
Tàrraga	2005:172
Terrassa	2003:107
Tortosa	2003:105 - 2006:172 (Tractat a: 2005:156)
Tossa de Mar	2005:173
Vilafranca del Penedès	2003:106
Vilaller	2007:176
Programa d'Actuació Urbanística Municipal de Vic	2003:90 - 2004:131

PLANS D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA PLURIMUNICIPAL

Segarra	2006:145
Vall de Ribes	2007:130

PLANS ESTRATÈGICS

Metropolità de Barcelona	2003:96
Litoral de la regió metropolitana de Barcelona	2005:130

PLANS SECTORIALS DE CATALUNYA (i estatals)

Directrius nacionals de mobilitat	2006:52
Pacte nacional per a l'habitatge	2007:103
Pla d'acció per a la gestió dels residus municipals	2005:118
Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya	2006:115 - 2007:119
Pla de ports de Catalunya	2007:121
Pla d'energia de Catalunya 2006-2015	2005:120
Pla d'infraestructures de transport de Catalunya	2005:121 - 2006:116
Pla director de les estacions d'esquí	2006:117
Pla director d'equipaments penitenciaris 2004-2010	2005:123
Pla estratègic d'infraestructures i transports	2005:129
Pla Hidrològic Nacional i Programa AGUA	2003:97 - 2004:140 - 2005:174 (Tractat a: 2006:1)
Pla nacional d'assignació d'emissions	2004:141 (Tractat a: 2005:55)
Pla sectorial de cabals de manteniment	2004:142 - 2006:126
Política Agrària Comuna. Reforma	2003:101
Xarxa Natura 2000	2005:199 - 2006:199

PLANS SECTORIALS D'ÀMBIT INFERIOR A CATALUNYA

Pla d'actuació per a millorar la qualitat de l'aire a l'àrea metropolitana de Barcelona	2007:118
Pla de dinamització turística de les Terres de l'Ebre	2007:120
Pla de mobilitat i pla d'usos de Gràcia (Barcelona)	2005:119
Pla Delta. Conveni de cooperació i infraestructures	2004:134
Pla director de les activitats industrials i turístiques del Camp de Tarragona	2003:92 - 2005:122
Pla director de mobilitat i d'ordenació dels sols del Maresme	2003:94

Pla director supramunicipal de sostenibilitat de l'Alt Penedès	2005:124
Pla d'usos de la muntanya de Montjuïc (Barcelona)	2006:125 - 2007:131
Pla integral de protecció del Delta de l'Ebre	2005:131 (Tractat a: 2003:36 - 2004:62)
Plans de mobilitat als polígons industrials del Vallès	2006:144

PLANS TERRITORIALS PARCIAIS

Programa de planejament territorial de Catalunya	2004:177 (Tractat a: 2006:146)
Model socioeconòmic	2006:146 (Tractat a: 2004:177)
Alt Pirineu i Aran	2004:143 - 2005:132 - 2006:127
Camp de Tarragona	2003:98 - 2007:134
Comarques Centrals	2006:128 - 2007:132
Ponent-Terres de Lleida	2006:129 - 2007:133

PLANS URBANÍSTICS (de creixement urbà)

Aiguamoll de Can Ponsic (Sant Ponsic del Vallès)	2004:152 - 2005:139 - 2006:132
Cala Banys, Cala Marcona i Sant Quirze (Lloret de Mar)	2003:121 - 2004:144 - 2005:141
Calafell -diversos al municipi-	2007:144
Can Busquets (Sant Cugat del Vallès)	2004:145 - 2005:133 - 2006:130
Can Colomer-Torrent Mitger (Terrassa)	2005:134
Can Gambús (Sabadell)	2005:151 (Tractat a: 2007:104)
Can Masdeu i el camí de l'Alegria (Tiana)	2005:135
Cap Ras (Colera i Llançà)	2004:146
Centre Direccional de Cerdanyola del Vallès	2003:34 - 2004:58 - 2005:143 - 2007:139
Ciutat esportiva de la UE Lleida (Torre-Serona)	2007:135
Comes, les (Cambrils)	2007:137
Eixample Nord (el Prat de Llobregat)	2006:133
Ferreria, la (la Batllòria, Sant Celoni)	2007:136
Figueres -diversos al municipi-	2007:145 (Tractat a: 2005:187 - 2006:188)
Fluvianàutic (Sant Pere Pescador)	2003:122 - 2004:147 - 2005:136
Graell, el (Vic)	2006:142 - 2007:142 (Tractat a: 2003:90)
Horts de Salt i Santa Eugènia de Ter (Girona-Salt)	2005:150 - 2006:140
Llevant (Viladecans)	2006:137
Madrigueres, les (el Vendrell)	2004:153 - 2005:140 - 2006:134
Mataró -diversos al municipi-	2005:154 - 2006:147 (Tractat a: 2007:182)
Montsianell Residencial (Amposta)	2004:154
Muntanyans, els (Torredembarra)	2005:152 - 2006:141 - 2007:141
Pallars -diversos a les dues comarques-	2004:164 (Tractat a: 2004:77 - 2005:65 - 2007:23)
Parc central de Roquetes (Sant Pere de Ribes)	2004:157
Parc Samà (Cambrils)	2003:124 - 2004:158 (Tractat a: 2004:171 - 2005:163)
Pineda d'en Gori, la (Palamós)	2004:149
Pla de Baix de Domeny (Girona)	2005:144
Pla de Rocacorba (Querol)	2005:146 - 2006:139
Pla del Cirerer i la Pastoral de Pedra (Bellver de Cerdanya)	2004:159
Platja Llarga (Vilanova i la Geltrú)	2004:150 - 2005:137 - 2006:131
Pomeres-Barenys, les (Salou)	2004:156 - 2006:135 (Tractat a: 2003:103)
Ponent (Gavà)	2005:145 - 2006:138
Port Aventura (Vila-seca i Salou)	2005:155 - 2006:148
Porta de Barcelona-Caufec (Esplugues de Llobregat)	2004:161 - 2006:143 - 2007:143
SAU2 de l'Armentera	2004:162
Sector 15 de Bellvei	2004:163
Terres Cavades (Tarragona)	2004:155 - 2005:142 - 2006:136 - 2007:138
Torrental, el (Calldetenes)	2007:140
Tortosa -diversos al municipi-	2005:156 (Tractat a: 2006:172)
Vall de Sant Just (Sant Just Desvern)	2004:151 - 2005:138

PLANTES DE COMPOSTATGE

Maldà	2006:149
Puigverd d'Agramunt	2007:146

PLANTES DE TRACTAMENT DE RESIDUS

Ecoparc 2 (Montcada i Reixac)	2005:157 (Tractat a: 2006:4 i 150 - 2007:147)
Ecoparc 4 (els Hostalets de Pierola)	2006:150 - 2007:147 (Tractat a: 2005:157)

POLÍGONS INDUSTRIALS

Can Morera (Òdena)	2005:147
Canals II, les (Lleida)	2007:152
Collbató-les Ginesteres II	2007:150
Freixe, el (Riudoms-les Borges del Camp)	2006:149
Molí d'en Reixac (Santa Cristina d'Aro)	2004:160 (Tractat a: 2006:170 - 2007:173)
Olvan-les Ferreres	2007:151
Roses	2005:148

PORTS

Ampolla, l'	2007:155
Barcelona	2004:166 - 2005:159 - 2006:154 - 2007:153 (Tractat a: 2003:25 - 2004:47)
Blanes	2004:167 - 2005:160 - 2007:154
Cap de Salou	2007:159
Palamós	2007:156
Roda de Barà	2004:168
Sant Carles de la Ràpita	2007:157
Tarragona	2005:161 - 2006:155 - 2007:158 (Tractat a: 2004:49)

REGENERACIÓ DE PLATGES

Platges. Regeneració	2004:165 (Tractat a: 2005:158 - 2006:152 i 153 - 2007:149)
Barcelona	2006:152 - 2007:149 (Tractat a: 2004:165)
Maresme	2005:158 - 2006:153 (Tractat a: 2004:165)

RIUS

Gaià. Cabal de manteniment	2004:180 (Tractat a: 2007:108)
Llobregat. Desviament	2004:181 - 2005:178
Llobregat. Recuperació ambiental	2004:182
Tordera. Gestió i millora ambiental	2007:73

TRAMVIES

Avinguda Diagonal (Barcelona)	2005:180
Baix Llobregat	2003:117 - 2004:183
Besòs	2003:118 - 2004:184 - 2005:181 - 2006:177 - 2007:180
Camp de Tarragona	2006:178 - 2007:181

TRANSFORMACIONS URBANES

Adoberies, les (Vic)	2007:195
Avinguda de la nova estació (Figueres)	2005:187 - 2006:188 (Tractat a: 2007:145)
Barri de l'Estació (Sallent)	2005:193
Bon Pastor (Barcelona)	2004:195 - 2007:196
Can Batlló (Barcelona)	2006:179
Can Fàbregas (Mataró)	2007:182 (Tractat a: 2006:147)
Can Globus (Arenys de Munt)	2007:183
Can Ricart (Barcelona)	2006:180 (Tractat a: 2004:197 - 2005:194 - 2007:193)
Can Rigalt (l'Hospitalet de Llobregat)	2004:185
Can Tunis (Barcelona)	2004:186
Can Zam (Santa Coloma de Gramenet)	2005:182 - 2006:181 - 2007:184
Carretera del Mig (l'Hospitalet de Llobregat)	2007:186
Caserna de la Guàrdia Civil (Sabadell)	2007:187
Casernes de Sant Andreu (Barcelona)	2003:114 - 2004:191 - 2005:189
Ciutat de la Justícia (l'Hospitalet de Llobregat)	2003:115 - 2004:187 - 2005:184 (Tractat a: 2006:185 - 2007:190)
Ciutat esportiva del RCD Espanyol (Cornellà de Llobregat)	2004:148 - 2007:189
Ciutat esportiva del RCD Espanyol (Sant Adrià de Besòs)	2007:188
Entorns del Camp Nou (Barcelona)	2005:188 - 2006:189 - 2007:199
Estació, l' (Lleida)	2005:190
Façana marítima de Sant Adrià de Besòs	2006:183
Façana marítima de Tarragona	2003:111 - 2004:188 - 2006:184
Fecsa i Caserna (Sant Boi de Llobregat)	2007:185
Fortí de la Reina (Tarragona)	2007:197
Fòrum (Barcelona)	2003:116 - 2004:196 - 2005:183 - 2006:182 - 2007:191 (Tractat a: 2004:130 - 2005:114)
Gorg, el (Badalona)	2006:191 - 2007:198

Gran Via (l'Hospitalet de Llobregat)	2003:112 - 2004:189 - 2005:185 - 2006:185 - 2007:190 (Tractat a: 2003:115 - 2004:187 - 2005:184)
Illa Fradera (Badalona)	2007:192
Illa Robadors (Barcelona)	2004:192
Marina-Zona Franca (Barcelona)	2004:190 - 2005:186 - 2006:186
Pla director de la Vall d'Hebron (Barcelona)	2003:93
Poblenou i 22@ (Barcelona)	2003:110 - 2004:197 - 2005:194 - 2006:192 - 2007:193 (Tractat a: 2006:180)
Port de Badalona	2005:195
Pou de la Figuera (Barcelona)	2006:193 (Tractat a: 2003:113 - 2004:194 - 2005:192)
Sant Andreu-Sagrera (Barcelona)	2004:193 - 2005:191 - 2006:190 - 2007:194
Santa Caterina (Barcelona)	2003:113 - 2004:194 - 2005:192 (Tractat a: 2006:193)
Verneda-Torrent de l'Estadella (Barcelona)	2006:187

TURISME

Apartaments turístics a Ciutat Vella (Barcelona)	2007:10 (Tractat a: 2005:197)
Barcelona. Debat sobre el model i ordenança de civisme	2005:197 (Tractat a: 2007:10)
Debat sobre el model turístic de Catalunya	2004:198

URBANITZACIÓ DE BAIXA DENSITAT

Urbanització de baixa densitat a Catalunya. Debat	2004:200 (Tractat a: 2006:195 - 2007:77)
Urbanització de baixa densitat. Inseguretat ciutadana	2006:195 (Tractat a: 2004:200 - 2007:77)

INSTITUCIONS I ENTITATS

Centre per a la Sostenibilitat Territorial	2006:45
Consorci del Camp de Tarragona	2003:35
Consorci per a la Protecció Integral del Delta de l'Ebre	2003:36 - 2004:62 (Tractat a: 2005:131)
Consorcis del transport de Girona, Lleida i Tarragona	2006:47
Euroregió Pirineus-Mediterrània	2003:49 - 2004:78
Institut d'Arquitectura Avançada de Catalunya	2003:70
Observatori del Paisatge	2004:112 - 2005:92 (Tractat a: 2004:104 - 2006:31 - 2007:32)
Xarxa de Custòdia del Territori	2003:125 - 2007:200

JORNADES, SEMINARIS I TROBADES

Congrés del Món Rural	2005:50 - 2006:46
Congrés Ibèric de gestió i planificació de l'aigua	2004:61
Debat Costa Brava	2003:38 - 2004:68
Exposició Hiper Catalunya - territoris de recerca	2003:50
Jornades europees d'agricultura periurbana	2004:101
Jornades Repensar Barcelona	2005:87
Seminari sobre estratègies territorials: una nova cultura del territori	2003:109
Trobada d'Entitats en Defensa del Territori	2003:119 - 2005:196
Workshop Convenció Europea del Paisatge (Girona)	2006:198

PUBLICACIONS

Aquí, no! Els conflictes territorials a Catalunya	2003:40
Catalunya serà logística o no serà	2007:33
Per una nova cultura del territori? Mobilitzacions i conflictes territorials	2007:117

ALTRES TEMES

Abastament d'energia a Barcelona	2007:2
Acord per a un govern catalanista i d'esquerres.	
Aspectes territorials	2003:5
Agenda PTOP: 50 actuacions prioritàries	2004:12
Aparcament a Barcelona. Zona verda	2005:10
Bicing a Barcelona	2007:22
Campament d'acollida de temporers d'Alcarràs	2004:25
Campament militar de los Castillejos (Arbolí)	2005:22
Centre d'atenció i seguiments de toxicòmans de la Vall d'Hebron (Barcelona)	2005:44
Centre de recerca d'energies renovables de Catalunya (Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant)	2004:57 - 2005:45 (Tractat a: 2003:71)

Compromís per Lleida	2007:42
Debat sobre les infraestructures a Catalunya	2007:48 (Tractat a: 2005:121)
Dipòsit submarí de gas i planta de tractament a Alcanar i Vinaròs	2007:53
Espai obert de l'entorn del Parc de l'Agulla (Manresa)	2003:43
Estació radiofònica Radio Liberty. Desmantellament (Pals)	2005:63 - 2006:57
International thermonuclear experimental reactor - ITER	2003:71
Manifest per una nova cultura del territori	2006:88
Mòbbing rural a les comarques gironines	2007:97
Muntanya de Tor	2005:105
Okupació. Desallotjament de la fàbrica Hamsa (Barcelona)	2004:113 (Tractat a: 2003:67)
Parc d'atraccions del Tibidabo. Ampliació (Barcelona)	2006:108 (Tractat a: 2007:105)
Passeig marítim de la platja Llarga de Tarragona	2005:115 - 2006:113 - 2007:115
Pavelló esportiu a la Devesa (Girona)	2007:116
Reintroducció de l'ós i retorn del llop al Pirineu i a la Vall d'Aran	2004:178 - 2005:176 - 2006:175
Residus. Gestió i declaració de Molins de Rei	2004:179
Urbanització Club Mediterranée (Cadaqués)	2004:199 - 2005:198 - 2006:194
Via verda del Vallès	2006:196

AGRAÏMENTS

L'equip de l'Anuari Territorial de Catalunya vol agrair molt especialment la seva col·laboració a les següents persones i institucions:

Ajuntament de Collbató, Francesc Albin, Ignasi Aldomà, Àrea Metropolitana de Barcelona, Toni Altaió, Ramon Bacardit, Cristina Ballesté, Joan Barba, Carme Bellet, Jordi Bosch, Xavier Canosa, CCRS Arquitectes, Consell Comarcal del Pla de l'Estany, COAC - Delegació del Bages-Berguedà, Ivette Cucurell, CUP d'Arenys de Munt, CUP de Vic, Jordi Domingo, Laura Domingo, FAVIBC, Roberto Fernández, Gabriela Fraga, Jaume Gilibert, Eduard Giménez, Leticia Gómez, Josep Gordi, Napoleón Guerrero, Kristian Herbolzheimer, Monica Hill, Oriol Juncadella, Laia Jurado, Lluís Llerena, Maulets de Vic, Observatori del Paisatge de Catalunya, Plataforma Preservem la Guixa-Sentfores, Anna Prat, Equip tècnic de Regsega, Josep Raventós, Regidoria d'Urbanisme de l'Ajuntament de Vic, Jaume Rofes, Sergi Saladié, Isabel Salamà, Cristina Sánchez, Montserrat Vinyets, Jaume Viñolas.

