

**Deu anys
d'*Anuari*
territorial
de Catalunya
(2003-2012)**

**Una dècada
de transformacions,
projectes i debats**

Deu anys d'*Anuari territorial de Catalunya* (2003-2012)

**Una dècada
de transformacions,
projectes i debats**

Deu anys d'Anuari Territorial de Catalunya (2003-2012) : una dècada de transformacions, projectes i debats
A la portada: Territori, Observatori de projectes i debats territorials de Catalunya
ISBN 9788499652399
I. Castañer i Vivas, Margarida, ed. II. Jordi Pinatella, Moisès, dir. III. Mercadé, Montserrat, dir.
V. Societat Catalana d'Ordenació del Territori
1. Anuari territorial de Catalunya — Història 2. Ordenació del territori — Catalunya — Revistes — Història 2l mac
711(467.1)(058)(091)

Aquesta publicació ha rebut un ajut de la



**Diputació
Barcelona**



Directora de l'edició: Mita Castañer Vivas

Coordinadors de l'edició: Moisès Jordi Pinatella i Montserrat Mercadé Marimon

Col·laboradors:

Néstor Cabañas (redacció de l'article 7 de la part II)

Montserrat Mercadé (redacció de la introducció, de l'article 9 de la part II i dels annexos)

Josep Báguena (coordinació de la part III)

Juli Esteban, Josep Báguena, Roser Campeny, Carme Bellet, Xavier Boneta i Marta Ball-llosera (articles de la part III)

© Moisès Jordi Pinatella

© 2014, Societat Catalana d'Ordenació del Territori, filial de l'Institut d'Estudis Catalans, per a aquesta edició
Carrer del Carme, 47. 08001 Barcelona

Primera edició: desembre del 2014

Text revisat lingüísticament per la Unitat de Correcció del Servei Editorial de l'IEC

Disseny de la coberta: Azcunce | Ventura

Compost per Fotocomposició gama, sl
Impress a Limpergraf, SL

ISBN: 978-84-9965-239-9

Dipòsit Legal: B. 25790-2014

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

Sumari

PRESENTACIÓ, <i>per Mita Castañer i Josep M. Llop</i>	7	3. Carretera C-37, eix Vic-Olot pel túnel de Bracons	100
INTRODUCCIÓ	9	4. Estació d'esquí de Baqueira-Beret i plans urbanístics als entorns (Naut Aran i Alt Àneu)	105
L'Anuari en el seu origen (el <i>making of</i>)	9	5. Línia elèctrica de molt alta tensió Sentmenat- Bescanó-Baixàs	110
La consolidació del projecte	11	6. Millora urbana de Ca n'Anglada (Terrassa)	117
La crisi i la transformació del projecte	12	7. Plans urbanístics al delta de l'Ebre	121
I el futur?	13	8. Port de Barcelona	129
Sobre el que s'ha escrit en deu anys	14	9. Transformació urbana de Sant Andreu - la Sagrera (Barcelona)	134
PART I. DEU ANYS DE PROJECTES I DEBATS TERRITORIALS		10. Ferrocarril al Camp de Tarragona	142
1. Urbanisme	17	PART III. L'ANUARI TERRITORIAL DE CATALUNYA, DEU ANYS DESPRÉS. NOTES PER A UN BALANÇ	
1.1. Creixements urbans	17	1. Els impulsors: els inicis de l'Anuari territorial de Catalunya, <i>per Juli Esteban i Noguera</i>	149
1.2. Polígons d'activitat econòmica	24	2. Els redactors: l'escola de l'Anuari territorial de Catalunya, <i>per Josep Báguena</i>	153
1.3. Transformacions urbanes	29	3. Els professionals: la seva visió de l'Anuari territorial de Catalunya, <i>per Roser Campeny i Valls</i>	155
1.4. Milliores urbanes	33	4. Els acadèmics: l'Anuari territorial de Catalunya i l'Observatori a la universitat, <i>per Carme Bellet Sanfeliu</i>	157
1.5. Equipaments	37	5. Les institucions: l'Anuari territorial de Catalunya o com es poden desmuntar alguns dels tòpics de l'Administració pública, <i>per Xavier Boneta</i>	161
2. Mobilitat	41	6. Les entitats: deu anys d'encert d'una eina que es manté viva i activa, <i>per Marta Ball-llosera</i>	163
2.1. Infraestructures viàries	41	ANNEXOS	
2.2. Infraestructures ferroviàries	46	Annex 1. Crèdits històrics dels deu anys de l'Anuari territorial de Catalunya	167
2.3. Infraestructures aeroportuàries	50	Annex 2. Principals dades dels deu anys de l'Anuari territorial de Catalunya	171
2.4. Infraestructures portuàries	53	Annex 3. Índex d'articles	173
3. Medi ambient	57		
3.1. Espais oberts i d'interès natural	57		
3.2. Producció i transport d'energia	61		
3.3. Gestió de residus	65		
3.4. Gestió de recursos hídrics	67		
4. La governança territorial	71		
4.1. Els plans territorials	71		
4.2. Els plans directores urbanístics	74		
4.3. Els catàlegs de paisatge	78		
4.4. El model d'organització territorial	79		
5. Conclusions	81		
5.1. Sobre el context polític	81		
5.2. Sobre el context econòmic	82		
5.3. Sobre el context social	82		
5.4. Projectes i debats territorials 2003-2012	83		
5.5. Els projectes i debats territorials en una nova etapa	83		
PART II. DEU PROJECTES I DEBATS TERRITORIALS			
1. Autovia B-40, Quart Cinturó	87		
2. Canal Segarra-Garrigues	93		

Presentació

La Societat Catalana d'Ordenació del Territori (SCOT), filial de l'Institut d'Estudis Catalans, amb l'objectiu de celebrar els deu anys ininterromputs de l'*Anuari territorial de Catalunya*, presenta aquest llibre que vol ser una síntesi i trajectòria dels projectes i debats territorials que han estat anualment recollits per aquesta publicació. Els anuaris recullen un total de 1.495 articles i han tractat 894 temes diferents vinculats al territori, l'urbanisme, la mobilitat, el medi ambient i la governança territorial.

Més enllà de l'ampli volum d'articles publicats, no podem oblidar que el període tractat pels anuaris (2003-2012) té un interès especial. Des del punt de vista econòmic, hi podem distingir dues etapes clarament diferenciades: entre el 2003 i el 2007, marcada pel creixement econòmic, la inversió en infraestructures i també el *boom* immobiliari, i entre el 2008 i el 2012, immersa en la crisi econòmica, creditícia i immobiliària, i la desinversió pública i privada. A aquest element més estructural cal afegir la situació particular de Catalunya, amb unes dinàmiques polítiques marcades per la dialèctica entre el tripartit i l'oposició (convergent) i també dins els mateixos partits del tripartit. Amb una creixent implantació social, política i acadèmica del discurs per a una nova cultura del territori, que reivindica una gestió prudent dels recursos, l'atenció als valors del territori, la implicació ciutadana en els processos de decisió i el vincle entre qualitat de vida, qualitat de l'entorn i desenvolupament local en les polítiques públiques.

Tots aquests ingredients, convenientment agitats, han estat el caldo de cultiu no només del sorgiment de conflictes territorials (que queden ben exposats al llibre), sinó sobretot de la intensificació del debat sobre el model territorial que volem per al nostre país. És aquest l'aspecte que més volem subratllar en aquest llibre: les transformacions territorials haurien d'incorporar, tant com es pugui, les visions que tenen els diversos agents que intervenen en el territori, però sense perdre de vista que els poders

públics han de vetllar pels interessos generals, la cohesió social, l'eficiència econòmica i la sostenibilitat ambiental. Només així s'aconseguirà vehicular correctament les polítiques per a superar els conflictes cap a processos de diàleg que evitaran l'enrocament i enriquiran els projectes territorials.

Ara més que mai hem de reivindicar la necessitat de seguir analitzant i investigant el que passa al territori, per a afavorir l'intercanvi i difusió de les experiències i del coneixement, i sobre la millor manera d'intervenir en un recurs, el territori, que és únic i molt valuós des de diversos punts de vista (social, econòmic, ambiental, paisatgístic, simbòlic...). Aquesta tasca és la que sens dubte pertoca avui a una associació com la SCOT. Una associació que aglutina un conjunt ampli i divers dels professionals que treballen pel territori i l'urbanisme en el país.

La continuïtat i ampliació de l'*Anuari territorial de Catalunya* al llarg de deu anys només ha estat possible gràcies a l'empenta i el treball dels seus equips de direcció i coordinació i del conjunt de redactors. A més, sempre ha rebut el suport i la col·laboració econòmica, al contingut del projecte, de la Diputació de Barcelona i de diferents departaments de la Generalitat de Catalunya i el suport unànime dels membres de la Junta de la Societat.

Han passat deu anys i la realitat territorial, la situació econòmica i social i els actors han canviat. Ara convé repensar el projecte per a continuar endavant. En funció de les trajectòries, referides en aquesta publicació, i en el marc del programa que es derivi del Fòrum SCOT.

Mita Castañer
Presidenta de la SCOT (2004-2012)

Josep M. Llop
President de la SCOT (2012-2014)

Introducció

L'objectiu d'aquesta publicació és sintetitzar, analitzar i interpretar els projectes i debats territorials que s'han desenvolupat a Catalunya entre els anys 2003 i 2012. S'utilitza com a base documental la informació elaborada al llarg de deu anys per l'*Anuari territorial de Catalunya* i continguda al portal web Territori (<http://territori.scot.cat>).

Prèviament, però, es vol donar una ullada al que ha estat el projecte. Manllevant part del títol que el codirector del primer *Anuari territorial de Catalunya*, Àlex Tarroja, va donar en la introducció metodològica d'aquell (el *making of*), es pretén realitzar una breu ressenya de l'origen de la publicació. Entre altres aspectes, els seus propòsits, la consolidació del projecte i l'adaptació en un entorn de crisi... per a finalment presentar de manera succinta què és el que l'*Anuari* ha tractat en els seus deu anys de recorregut.

D'aquí es passa a una anàlisi més aprofundida dels seus continguts, estructurada en els quatre grans ítems que han acompanyat l'*Anuari* al llarg d'aquests anys (urbanisme, mobilitat, medi ambient i governança), en què en cadascun es fa un recorregut pels principals temes que han afectat el territori català.

A continuació s'ofereix una tria de deu projectes i debats territorials que afecten diferents àmbits i parts del territori; aquests han estat redactats amb els mateixos criteris que han pautat el contingut de l'*Anuari*, tot i que, a diferència d'aquells, s'hi afegeix un epíleg.

Clou el llibre un balanç del que han suposat deu anys d'*Anuari* redactat des de diverses òptiques: els redactors, els professionals, els acadèmics..., tot i que els escrits ho són a títol personal i no com a veu dels diferents col·lectius.

Acompanya finalment el llibre un petit annex, on es relacionen els articles publicats, els crèdits de totes les persones que han participat en aquest projecte al llarg de deu anys i unes taules on s'ofereix la principal informació quantitativa, que deriva d'una petita explotació estadística que la publicació de 1.495 articles fa possible.

L'ANUARI EN EL SEU ORIGEN (el *making of*)

L'*Anuari territorial de Catalunya* té els seus orígens en un ja remot 2002, a l'inici del mandat d'una nova junta de la

Societat Catalana d'Ordenació del Territori (SCOT), amb el biòleg Jordi Cañas com a nou president. L'urbanista Juli Esteban, també codirector del primer *Anuari*, va proposar a la Junta aprofitar la llista de correu Territori, engegada el 2001, ja que donava un bon nombre anual de notícies d'actualitat territorial: el seu correcte tractament podia proporcionar una excel·lent visió resumida de les principals transformacions, els projectes i els conflictes del territori català i de la seva evolució al llarg del temps.

La idea, escrita per Juli Esteban, era «facilitar informació de fàcil accés sobre l'evolució del territori, que pugui ser d'utilitat com a primer material per a estudiosos d'aquesta, i que també serveixi en general per a mantenir la memòria dels fets que tenen transcendència per a l'esdevenir territorial» (*Anuari territorial de Catalunya* –ATC– 2003, p. 10).

D'aquí sortí la idea de fer una cronologia ordenada dels esdeveniments que afectaven el territori. Àlex Tarroja va anar més enllà i va desenvolupar el concepte d'articles sintètics, que seria la base de la publicació. Els impulsors del projecte proposaven que l'*Anuari* tingués una doble vessant: d'una banda, el resum exhaustiu de notícies d'actualitat de l'any, que havia de ser al màxim possible d'objectiu exposant de forma sintètica els fets succeïts sense entrar en valoracions; de l'altra, uns articles de valoració o d'opinió sobre els fets o problemàtiques que havien marcat l'any.

Per a poder tirar endavant el projecte calia, però, un suport financer que permetés contractar un mínim grup de redactors. En aquest sentit, el 2003 es va signar el primer dels convenis per a la redacció de l'*Anuari territorial de Catalunya*. La institució que ho féu possible va ser la Diputació de Barcelona. Igual d'importants van ser les beques concedides pel Col·legi de Geògrafs, que van permetre incorporar tres redactors. Al grup embrionari, al qual s'afegí un quart redactor, s'incorporaren els que en serien els primers coordinadors, Maria Herrero i Xavier Boneta.

Quins temes s'han de tractar i com

Tasca delicada va ser haver de decidir quin tipus d'article s'havia d'escriure (sectorials o casos concrets?), com se seleccionarien els temes (el 2003 havien passat per Territori més de tres mil cent informacions territorials) i com s'havien de redactar.

L'equip de l'*Anuari* optà pel tractament dels casos concrets; l'argument: «un anuari amb l'adjectiu de *territorial* havia de tenir el territori, els llocs, al seu centre [...]. El tractament sectorial presentava un risc: que els índexs dels anuaris fossin gairebé idèntics any rere any: carreteres, eòliques, camps de golf... (ATC 2003, p. 12).

A partir d'aquí s'establiren els criteris de selecció. Un primer referent va ser el de repercussió mediàtica, que els proporcionà un resultat d'entrada curiós: destacaven les absències, ja fossin d'àmbits territorials a causa del biaix de la premsa (principalment barcelonina i gironina), ja fossin de projectes importants però aparentment sense repercussió mediàtica per absència de conflicte, etc. Aquestes absències plantejaren la necessitat de cercar mecanismes que les suavitzessin intentant fer emergir els temes i els àmbits territorials que quedaven menys tractats: consultes a professionals i experts, recerca de planejament en tramitació o tramitat, etc. Així, tal com exposa Àlex Tarroja, «La tria definitiva d'entrades va tractar de respectar al màxim els objectius inicials de l'*Anuari*: una panoràmica de les transformacions i els projectes del territori, amb un ampli espectre tant temàtic com territorial, amb una intenció de poder disposar d'una perspectiva de l'evolució en el temps» (ATC 2003, p. 13).

Les fonts de l'*Anuari*

Les entrades que proporcionava la llista Territori eren una bona base de partida, però, com ja ha estat apuntat, també presentaven problemes. Se n'hi afegí un de nou: constatar que, a més, els reculls de premsa resultaven insuficients, en prou casos per imprecisos o esbiaixats. Calia, doncs, que, en la redacció de cada article, es fes una recerca prèvia d'informació i documentació, emprant el potencial que Internet oferia (pàgines de les institucions per a consultar projectes, pàgines de plataformes i entitats, etc.), però també intentant contactar directament amb responsables de projectes, ja fossin els promotors o els autors. Habitualment es clouen els articles de l'*Anuari* amb l'etiqueta «Més informació».

L'estructura estàndard dels articles

Definir l'estil de redacció també planteja dubtes: si l'objectiu era «facilitar informació que fos d'utilitat a un públic ampli i com a memòria històrica, l'estil de les entrades hauria de seguir un to entre el diccionari enciclopèdic i el periodisme de divulgació científica: textos breus, sintètics i concisos (ATC 2003, p. 15). Igualment, el to havia d'evitar entrar en l'ús d'expressions valoratives i d'opinions dels redactors, amb la qual cosa es va voler evitar incloure interpretacions i conclusions: hauria de ser el lector qui tragués les seves pròpies conclusions. Per a assolir-ho calia també donar veu a tots els actors socials que hi havien

participat, sense excloure cap agent, sense excloure cap opinió. Aquesta no era tampoc una tasca fàcil, ja que les fonts podien ser prou parcials en aquest sentit.

Finalment, l'estructura estàndard d'un article de l'*Anuari* va quedar definida de la manera següent: l'article hauria d'anar encapçalat per un resum, en el qual amb un breu paràgraf s'exposessin les principals dades del tema (on, què i com). Obriria l'article un breu paràgraf de situació en el territori, que seria seguit per una breu exposició d'antecedents (què havia succeït entorn del tema abans de l'any del qual es relataren els fets). L'exposició o descripció del projecte seria el cos central de l'article conjuntament amb els agents socials que hi intervenien i el seu posicionament. Aquesta exposició hauria de ser cronològica al llarg de l'any (cosa que, calia admetre-ho, no sempre era possible per la complexitat de determinats temes). Clouria l'article l'estat de la qüestió al final de l'any, amb les perspectives o les expectatives de futur plantejades. Acompanyarien finalment l'article les fonts addicionals que s'haguessin emprat en la seva confecció.

Altres qüestions a destacar dels articles

Aviat es va constatar que en un nombre important de casos existien interrelacions entre diversos temes. Com que l'edició en els seus orígens era en format paper, no es podia emprar el mètode de l'hipervincle. Així doncs, cercaren una alternativa: se simulà l'hipervincle amb la tipografia de *VERSALETES*. Així, cada cop que es fes una crida a un altre article, aquesta es destacaria amb les versaletes i s'afegiria el darrer any en què es va tractar el tema i el número d'entrada entre claudàtors (per exemple, *LÍNIA ELÈCTRICA DE MOLT ALTA TENSIO SENTMENAT-BESCANÓ-BAIXÀS* [2010:50]).

A l'hora d'ordenar les entrades, entre l'opció de classificar-les pels grans àmbits temàtics (infraestructures, espais naturals...) o la de fer-ho per ordre alfabètic dels temes, s'optà per aquesta darrera. La primera tenia l'avantatge que estructuraria els continguts, però l'inconvenient que en més d'un cas un mateix article podia tenir més d'una categoria (per exemple, es generava el dubte de si l'article del *CANAL SEGARRA-GARRIGUES I LES ZONES ZEPA* [2010:17] havia d'estar en el paquet de les infraestructures o en el de medi ambient, ja que ambdós temes tenien un gran pes en el seu contingut).

Ara bé, la classificació per ordre alfabètic exigia una correcta i inequívoca titulació de l'article; per tant, ja des del principi va caldre homogeneïtzar els descriptors d'alguns tipus d'entrades (per exemple, «transformació urbana» per als projectes urbanístics de transformació en teixits urbans consolidats, mentre que «pla urbanístic» fa la crida a aquells projectes que proposen noves extensions urbanes).

Per a resoldre la qüestió de la classificació es decidí emprar el recurs dels pictogrames al marge de l'article. Es van identificar setze qüestions de diferent natura que permetien caracteritzar els articles amb el nombre d'entrades que fossin necessàries (per exemple, a CARRETERA VIC-OLLOT. TÚNEL DE BRACONS [2009:34] es poden trobar els pictogrames corresponents a infraestructures viàries, espais naturals protegits, espais oberts, mobilització ciutadana i documents, estudis, manifestos i trobades).

Es va decidir també acompanyar el text amb alguna fotografia que il·lustrés l'article sempre que això fos possible i en un nombre reduït de casos, els que havien passat la tria dels temes més significatius de l'any, es van fer esquemes gràfics del projecte, que junt amb les fotografies van constituir la infografia de l'*Anuari*. Finalment, acompanyaria la publicació un mapa de Catalunya en què es localitzarien totes les entrades amb el seu corresponent número de referència, intentant discernir mitjançant el color aquelles que eren d'un àmbit territorial extens (per exemple, les CENTRALS EÒLIQUES AL PRIORAT I AL BAIX CAMP [2011:18]) de les que es podien localitzar senzillament amb un punt en el mapa (per exemple, AERÒDROM I TIMONEDA D'ALFÈS [2003:6]).

LA CONSOLIDACIÓ DEL PROJECTE

Amb aquesta base definida, els anys següents es va anar cap a la consolidació del projecte en diverses direccions: era possible ampliar el nombre d'articles escrits? (l'edició del 2003 va incloure cent vint-i-cinc articles); en cas de ser així, com es podria finançar?, ja que caldria ampliar el nombre de redactors. Però també, qüestió cabdal, caldria revisar alguns dels criteris inicials ara que ja es començava a tenir experiència i un inici de fons material i documental prou sòlid?

El període comprès entre els anys 2004 i 2007 és el més dolç de l'*Anuari*: aquest havia tingut una àmplia i bona acollida, els suggeriments i crítiques que es rebien anaven encaminats a la seva millora (fossin de signe positiu o negatiu els comentaris rebuts), els possibles finançadors del projecte estaven oberts a aquest, l'equip de redactors es va anar ampliant en nombre però també en perfil professional (als majoritàriament geògrafs inicials, s'hi afegiren arquitectes, ambientòlegs, enginyers, algun politòleg més, i fins i tot algun historiador i una llicenciada en biblioteconomia i documentació).

Així, l'any 2004 al conveni que permetia el seu finançament, que inicialment s'havia signat entre l'Institut d'Estudis Catalans i la Diputació de Barcelona, s'hi sumava el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, als quals caldria afegir el 2005 els departaments de Medi Ambient i Habitatge i de Relacions Insti-

tucionals i Participació, i el 2006 el de Governació i Administracions Públiques.

Aquesta millora va permetre passar dels nou redactors del 2003 als disset del 2004 fins a assolir el que serà el seu màxim, els trenta-set del 2007. El major nombre de redactors permetria també passar dels cent vint-i-cinc articles inicials als dos-cents articles editats anualment, ampliar el nombre d'articles amb infografia i consolidar l'equip d'edició (correcció lingüística, disseny gràfic, maquetació, fotografia, infografia...).

En aquest període es van mantenir les pautes marcades en el primer *Anuari*, però s'optà per augmentar l'extensió d'alguns articles, els més complexos, ja que en aquells casos es va observar que la síntesi emmascarava justament la seva complexitat; es van revisar i ampliar el nombre de pictogrames, fins a vint-i-quatre, per a atorgar una millor riquesa en aquella primera lectura «classificada».

Així mateix, es va seguir mantenint el criteri d'exposició cronològica dels fets, però en aquells casos que ho requerissin s'alterava parcialment aquest ordre, si bé es reglava introduint uns subtítols que en facilitessin la lectura. També en aquest període es van començar a incloure subtemes dins el tema principal amb més freqüència: lluny de restar claredat a l'article l'enriquia; els subtítols facilitaven la lectura i la interrelació del tema principal amb els d'un volum més reduït (en seria un exemple PLA URBANÍSTIC DE CAN BUSQUETS (SANT CUGAT DEL VALLÈS) [2006:130]). En tot cas, era una opció que s'emprava únicament quan d'un tema en podien penjar més que alhora resultaven necessaris per a copsar un mosaic més gran.

En l'edició del 2005 es van incorporar a l'equip de direcció de l'*Anuari territorial de Catalunya* Mita Castañer, presidenta de la SCOT —que assumia la direcció institucional—, Montserrat Mercadé —que s'ocupava de la gestió— i Marcela Balliano —coordinació de disseny i edició. Aquests canvis es van consolidar a l'*Anuari* del 2006, en el qual Moisès Jordi assumia la coordinació de redacció, mentre que Néstor Cabañas assumia la de documentació. També en aquella època l'*Anuari* va localitzar de manera definitiva el seu centre d'acció en un espai que l'Institut d'Estudis Catalans va posar a la disposició de la SCOT per a aquesta finalitat.

En conjunt, les publicacions dels anuaris entre els anys 2004 i 2007 es van fer seguint les mateixes pautes de redacció, d'edició i de presentació que el primer va establir; seguien incloent-hi els articles d'opinió, l'article introductori, els índexs toponímic, antroponímic, d'institucions i acrònims; els pictogrames, els petits plànols de localització per a cada article i el plànol resum; els agraïments... En definitiva, en aquell període no es van introduir modificacions que l'alteressin en cap sentit.

LA CRISI I LA TRANSFORMACIÓ DEL PROJECTE

En començar a plantejar la redacció de l'*Anuari* del 2008, ja situats a finals de l'any 2008 i principis del 2009 i acceptant definitivament que s'estava en una situació de crisi (potser encara no plena, però camí d'arribar-hi), l'equip de la publicació es va enfrontar sobtadament amb aquesta realitat: no era segur que les administracions poguessin seguir fent les mateixes aportacions que havien fet fins aleshores; de fet, no era segur que poguessin continuar fent-les.

Amb aquest escenari (i superada la sensació de pànic inicial, tot sigui dit), es va fer evident la necessitat de redimensionar el projecte. Però, com? La inèrcia era potent; els resultats, més que satisfactoris... I aquí va ser quan Àlex Tarroja, el principal motor de les idees centrals que van regir l'*Anuari* al llarg de sis anys, va proposar diverses alternatives.

Calia mirar-les totes, valorar-ne els pros i els contres i amb poc temps, ja que en menys d'un o dos mesos s'havia de negociar el conveni amb tots els seus signants. De les diferents propostes una va atraure per damunt les altres, ja que resultava molt llaunera: fer la migració de l'edició de paper a la web. Què s'hi guanyava? Editar l'*Anuari* el mateix any en què havien transcorregut els fets que s'hi narraven, és a dir, «frescor» i agilitat.

En la proposta s'explicava així: «La utilització de diferents entorns i productes digitals ha de permetre que [...] la informació de l'*Anuari* arribi abans als usuaris de forma pràcticament contínua i amb més vigència, sense que aquesta estigui condicionada pels terminis i decalatges temporals que comporta una edició anual en paper».

Amb tot, això suposava que en un únic any, el 2009, s'havia de superar el decalatge temporal entre l'antic ritme de treball anual (informació actualitzada al 31 de desembre anterior) i el nou ritme de treball mensual (informació actualitzada el mes anterior de publicació). Aproximadament caldria recuperar un decalatge de deu mesos d'informació (produir vint-i-dos mesos en un exercici), sense perdre informació ni deixar buits temporals de cap dels dos anys, el 2008 i el 2009.

Així doncs, el 2009 s'havia de preparar el portal web i posar-lo en funcionament durant el segon semestre; pas previ era la redacció dels articles corresponents al 2008 i els corresponents al 2009, si més no fins al novembre (els corresponents al mes de desembre s'haurien de redactar el gener de l'any següent, ja que l'any clou a 31 de desembre); tenir ja a finals d'any en funcionament i el màxim actualitzat possible el que es va passar a anomenar l'*Anuari continu digital*... Altrament, calia assumir plenament que l'exercici 2009 seria un any de transició i això sense deixar de fer la llista Territori, que no havia deixat de funcionar cap any.

Tot plegat, un gran repte que caldria proposar i negociar amb les institucions signants d'anteriors convenis mentre que, paral·lelament, es cercarien altres fonts de finançament. Finalment, el conveni es va poder signar amb les mateixes institucions i només un xic reduït. Quedava, però, un ròssec: es perdria l'edició de paper? Una subvenció proporcionada per la Diputació de Tarragona i l'ajut econòmic de la SCOT ho van evitar.

No obstant això, en un únic any s'havien de fer moltes coses, i això afectaria el producte final. Per tant, als guanys, que amb el temps s'han demostrat superiors als de les perspectives inicials, caldria computar-hi unes pèrdues. Què es va perdre? D'entrada, atès que s'hauria d'escriure per a dos anuals en lloc d'un s'havia de reduir el nombre d'articles; cal entendre-ho: fins al 2007 l'edició de l'*Anuari* constava de dos-cents articles, que si es multiplicava per dos significava quatre-cents articles, sense oblidar que a més i paral·lelament s'havia de dissenyar el portal web i posar-lo en marxa, s'havia de transformar el producte que fins aleshores havia estat en format paper a format digital per a poder-lo «penjar» en el portal en les mateixes condicions que els que es començaven a generar... i amb un finançament que, tot i que només un xic reduït, fins aleshores havia estat destinat a una única edició de l'*Anuari*.

En definitiva, es va passar dels dos-cents articles a cent cinquanta per als anuals del 2008 i 2009, tot i que en realitat en totalitzaven tres-cents; es van perdre els articles d'opinió i els índexs, tot i que es va aconseguir mantenir les introduccions... El que no es va perdre va ser el tractament que es donava als temes: els articles seguien sent redactats amb els mateixos criteris i pautes. També es va aconseguir mantenir la llista Territori, malgrat la ingent feina que se li havia girat, a l'equip de la publicació.

Paral·lelament, es va intentar dotar de més solidesa tot el conjunt. La manera? De ser «l'equip de l'*Anuari*» (vaja, els que gestionaven i administraven estrictament l'edició i publicació de l'*Anuari*, tasques altrament absorbents i poc senzilles), passar a ser *Territori - Observatori de projectes i debats territorials de Catalunya* amb la voluntat d'esdevenir un instrument de divulgació i recerca científica de la SCOT, amb l'objectiu de donar a conèixer amb rigor i objectivitat els plans i els projectes que defineixen el futur del territori i el debat públic sobre el model territorial, i facilitar alhora informació assequible adreçada a estudiosos, polítics, tècnics i a la ciutadania en general.

El 2010 va ser ja més complicat: s'havien assolit els objectius marcats l'any anterior, però aquest cop sí que les reduccions pressupostàries ja eren més serioses. A més, la recerca de finançament alternatiu (centrada en les grans empreses privades i fundacions) no va donar resultats. La principal conseqüència va ser que no es va poder tornar a assolir redactar els dos-cents articles, que havia estat un

dels objectius, tot i que es mantingueren en cent cinquanta, i es va perdre definitivament l'edició de paper (i les magnífiques introduccions que l'acompanyaven).

Es va reduir molt el nombre de redactors, i en van quedar només tretze, raó per la qual els coordinadors també van assumir part de la redacció d'articles; es va anar perdent part de l'equip d'edició i disseny, per la qual cosa els coordinadors van haver d'assumir la infografia (la fotografia ja feia ben bé un parell o tres d'anys que la feien). Ara, un any més es va aconseguir mantenir la llista Territori.

L'*Anuari* va anar seguint el mateix pendent avall que la crisi marcava, i el 2011 va tornar a ser un any de noves reduccions pressupostàries, amb la desaparició de l'escena de tres dels signants del conveni (ells mateixos havien d'aplicar unes grans reduccions pressupostàries en els seus respectius departaments). Amb tot, es va aconseguir mantenir el nombre de redactors (fins i tot una codirectora es va animar a redactar articles), però l'equip d'edició va desaparèixer definitivament. Ara bé, tot i poder mantenir el nombre de redactors els articles van quedar reduïts a la meitat, només setanta-cinc; no hi havia prou diners per a poder pagar els cent cinquanta articles dels darrers tres anuals. Moisès Jordi, coordinador de la publicació, va ser qui va assumir la redacció de més articles per evitar que la caiguda fos més important.

Per una altra banda, Néstor Cabañas, també coordinador de l'*Anuari*, va proposar que, per a mirar de compensar aquesta caiguda d'informació al web, a la llista Territori, de la qual tenia cura des de l'any 2005, se sumés un butlletí electrònic. Finalment es va materialitzar, l'octubre del mateix any, en un resum d'informació a la xarxa a través de l'eina de selecció de continguts Scoop.it. També es van crear les plataformes Twitter i Facebook per a compartir el coneixement i les xarxes d'informació..

I, arribats al 2012, un nou ajustament pressupostari. De les institucions que formaven part del conveni per l'*Anuari*, només en restava la Diputació de Barcelona i amb una aportació un pèl inferior que l'any anterior. De l'equip que havia format part de l'*Anuari territorial de Catalunya* només restaven les dues codirectores i els dos coordinadors. L'única redactora que va quedar ho va fer desinteressadament... Feia pensar molt, aquella situació! (si més no, en si tenia sentit mantenir una estructura jeràrquica en un equip format estrictament per cinc persones). Nova reducció en el nombre d'articles redactats, ara ja només quaranta-cinc, dels quals Moisès Jordi en va redactar el 64 % (vint-i-nou articles). Es van poder mantenir la llista Territori, el resum diari mitjançant l'Scoop.it i les xarxes socials. Es van seguir buscant alternatives de tota mena, però res no va donar resultat.

Malgrat això, sí que es van fer altres coses; es va intentar encetar una nova línia de redacció d'articles basada en

l'explotació del potent fons documental, i va donar els seus resultats: es van publicar tres articles, l'un a la revista *Documents d'Anàlisi Geogràfica* (DAG), a cura del Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona; un segon en el llibre *El planejament territorial a Catalunya a inici del segle XXI*, a cura de Mita Castañer (editora), presidenta de la SCOT i codirectora de l'*Anuari territorial de Catalunya*, i el darrer a *Revue Sud-Ouest Européen*, a cura de la Universitat de Tolosa II - Le Mirail.

Igualment, de resultes del conveni signat amb la Diputació de Barcelona, es va elaborar un informe sobre les principals transformacions territorials a la província de Barcelona al llarg del 2012, el qual va servir d'interessant base per al llibre que Moisès Jordi ja tenia al cap per a poder celebrar els deu anys de l'*Anuari territorial de Catalunya*, indistintament de quin fos el seu futur, que en aquells moments era més incert del que ho havia estat mai.

Un altre fruit de deu anys d'*Anuari* ha estat la signatura d'un conveni entre l'Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC) i l'Institut d'Estudis Catalans, que tot i que formalitzat el juny del 2013 va ser gestat al llarg del 2012. La seva voluntat és difondre i integrar la documentació generada per la SCOT a la Infraestructura de Dades Espacials de Catalunya. Es vol crear un geoservei que catalogui i georeferenciï articles, fotografies i plànols publicats a l'*Anuari*.

Pel que fa a l'Observatori, cal reconèixer-ho: l'èxit va ser parcial, ja que a més volum de feina, menys capacitat econòmica, alhora que hi mancà una legitimació social; seguïem sent l'equip de l'*Anuari*, tot i la més àmplia i variada oferta de productes. Val a dir que l'equip sempre va tenir clar que no estava massa ben dotat per a actuar com a «comercials».

I EL FUTUR?

Malgrat tot, l'*Anuari* ha pogut arribar al 2013, amb menys finançament, malgrat que la Diputació de Barcelona ha seguit donant el seu suport econòmic, igual que la SCOT, amb un equip encara una mica més reduït, amb menys volum d'articles redactats, amb menys freqüència d'actualització del resum digital Scoop.it, amb la desaparició (s'espera que temporal) de la llista Territori..., però hi ha arribat!

Necessari és agrair a la Junta de la SCOT i molt especialment als seus presidents, Mita Castañer (presidenta de 2004 a 2012) i Josep M. Llop (president des del 2012), la seva constant col·laboració i ampli suport al projecte, i a l'Institut d'Estudis Catalans el seu suport, acolliment i acompanyament en aquests darrers anys, els més difícils. Sense ells, no haurien estat possibles el 2013 ni el llibre que us presentem.

I el 2014? El 2014 és l'any, dels que s'han viscut en molt temps, que més obert resta al conjunt de la societat catalana, i l'*Anuari* i el seu equip no en són excepció!

SOBRE EL QUE S'HA ESCRIT EN DEU ANYS

Just ara toca fer una breu exposició, que es podria qualificar de quantitativa, sobre el que s'ha escrit durant deu anys. Atès que mai no ha estat en l'esperit de l'*Anuari territorial de Catalunya* fer cap mena de valoració, es deixa a mans del lector fer-la del resum de dades que s'ofereix.

Entre els anuaris del 2003 i del 2012 es van publicar 1.495 articles. Ara, atès que una de les característiques de l'*Anuari* era poder fer un seguiment temporal dels projectes (per exemple, de la TRANSFORMACIÓ URBANA DE SANT ANDREU - SAGRERA [2012:45], article tractat entre el 2004 i el 2012 ininterrompudament), el nombre de temes tractats en deu anys ha estat de 875. Aquí cal un breu apunt: hi ha hagut projectes que incloïen més d'un tema, raó per la qual en el còmput ha calgut desdoblar l'article (per exemple, canal Segarra-Garrigues i ZEPA, que ha de ser considerat des de la doble perspectiva d'infraestructura i medi ambient, o la mateixa TU de Sant Andreu - Sagrera, en què infraestructures i urbanisme tenen un important pes).

Una de les idees rectores de l'*Anuari* ha estat intentar donar el màxim de cobertura a tot el territori català. Ara bé, cal admetre que l'àmbit de planejament territorial de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), Barcelona ciutat exclosa, és el que concentra el volum més gran de població, per la qual cosa, inevitablement, és el que concentra també el nombre més alt de temes tractats: 184 o, si es prefereix, quasi el 21 % del total. A la banda oposada, es troben els àmbits de planejament territorial dels Pirineus i Aran, amb 39 temes tractats, i del Penedès (exclosa la comarca de l'Anoia), amb 25. Se cercava l'equilibri, però no s'acabà d'assolir.

Pels grans ítems classificatoris, urbanisme ha estat el gran protagonista, amb 651 articles (el 43 % dels articles redactats!) i 402 temes (gairebé el 46 %), seguit a parts iguals pel de medi ambient (367 articles i 232 temes) i mobilitat (367 articles i 151 temes), amb el 24 % respectivament de presència en deu anys d'*Anuari* (per temes, el 26 % i el 17 % respectivament). La governança quedava molt pel darrere, amb només 92 articles i 48 temes.

Si es baixa un grau més en la classificació, dins del paquet d'urbanisme han estat els creixements o noves extensions urbanes (residencials i d'activitat) els que han tingut un tractament més ampli, amb el 32 % de pes dins el grup (128 temes, dels quals 35 dedicats a les activitats), seguits pels plans d'ordenació urbanística municipal, POUM (75 en deu anys i quasi el 19 % del pes del grup), les millores urbanes (67 temes i quasi el 17 %) i les transformacions urbanes (61 temes i 15 %).

En el gran àmbit de medi ambient, els temes relacionats amb l'energia han estat els dominants, amb el 26 % de pes del grup (60 temes). Residus i aigües, els dos altres subgrups més tractats, ja estan a molta distància del primer, amb 34 i 22 temes tractats respectivament.

Finalment, en el gran àmbit temàtic de mobilitat, les infraestructures viàries han estat de llarg les dominants, amb 59 temes i el 39 % del grup. Amb tot, si s'hi sumessin les ferroviàries, que han estat subcategoritzades en tres grans entrades (ferrocarrils d'alta velocitat –FAV–, ferrocarrils i rodalies), serien el segon paquet temàtic tractat en aquests deu anys, amb 41 temes vinculats (si s'hi suma el metro, serien 48).

Per a cloure, resta el dubte de si, malgrat l'esforç d'objectivitat, no hi va haver un cert biaix professional per part de l'equip a l'hora de fer la tria. Possiblement es va donar més pes a les temàtiques relacionades amb l'urbanisme, en especial, creixements i transformacions, mentre que altres qüestions no es van reflectir tant. Es van tractar suficientment les temàtiques relacionades amb tot el cicle de l'aigua?, o les relacionades amb el món rural, que, igual que l'urbà, estava vivint unes profundes transformacions?, etc. Una altra lectura possible és que potser, justament, aquests buits ofereixen una lectura alternativa del que ha passat i no ha passat en aquest país durant aquests darrers deu anys.

Recuperant i alterant l'escrit que va fer Àlex Tarroja en l'*Anuari territorial de Catalunya* del 2003, del qual és deutora part d'aquesta introducció, podríem dir: lector, lectora, esperem que la lectura de la resta d'aquest llibre [primer *Anuari territorial de Catalunya*] sigui del teu interès. Nosaltres seguim treballant cercant alternatives [en el del 2004] (ATC 2003, p. 20).

PART I

DEU ANYS DE PROJECTES I DEBATS TERRITORIALS

1. Urbanisme

En el bloc d'urbanisme s'han introduït els temes relatius als plans urbanístics de creixement residencial, els polígons d'activitat econòmica, les transformacions urbanes, els plans de millora urbana i els equipaments de tipus penitenciari, d'oci i comerç i religiosos.

En el cas dels creixements urbans, després de repassar el context general d'aquests deu anys, la mirada se centra en tres espais on aquest creixement ha estat més intens o ha generat més debat: el litoral, l'Alt Pirineu i Aran i la Regió Metropolitana de Barcelona. Pel que fa als polígons d'activitat econòmica, l'emmarcament general dóna pas a l'anàlisi específica de dos sectors emergents (la logística i els parcs tecnològics) i de dos territoris on s'ha produït un debat a l'entorn de la industrialització (les Terres de l'Ebre i el Bages). Les transformacions urbanes, és a dir, els projectes urbanístics que impliquen canvi d'ús s'han estudiat a partir de les tres tipologies bàsiques detectades: les transformacions d'usos industrials, les transformacions d'usos ferroviaris i les transformacions vinculades a equipaments. El capítol dedicat als plans de millora de zones urbanes té com a referent central la Llei de barris i classifica les actuacions en funció de l'estructura urbana: nuclis antics, polígons d'habitatge i cases barates. Finalment, el bloc d'equipaments, que per la seva naturalesa podria ser molt ampli, se centra en aquelles tipologies amb més impacte territorial o que generen un debat social més intens: equipaments penitenciaris, equipaments comercials i d'oci i equipaments religiosos.

1.1. CREIXEMENTS URBANS

1.1.1. Introducció

Els plans urbanístics que han comportat una expansió de la ciutat sobre espais oberts –generalment agrícoles– han estat un dels temes més tractats a l'*Anuari territorial de Catalunya*. Cal tenir en compte que el creixement urbanístic comporta una transformació notable –i sovint traumàtica– del territori i, a més, genera el repte de crear un hàbitat de qualitat, eficient i que doni resposta a les diferents demandes que s'hi plantegen. A més, el context temporal de l'anàlisi ha estat molt singular, amb una primera etapa (2003-2007) marcada pel *boom* immobiliari –amb grans propostes de creixement arreu del país– i una segona etapa (2008-2012) en què la crisi econòmica i finance-

ra ha comportat la paralització de la major part de creixements que s'estaven produint i de nous projectes.

El *boom* immobiliari, que de fet ja s'experimentava des de finals dels noranta, estava induït per uns tipus baixos dels crèdits hipotecaris, un fort creixement demogràfic, així com els canvis de pauta de vida i de consum. Aquesta situació va generar un increment en la demanda d'habitatge que es va materialitzar sobre la base del planejament urbanístic municipal dels anys vuitanta i noranta amb el desenvolupament de plans parcials. Així doncs, en bona mesura, els planejaments municipals ja preveïen el sòl urbanitzable suficient per a encabir els creixements, tot i que ben aviat es van fer evidents alguns dèficits i problemàtiques: baixa densitat a l'entorn metropolità, manca de previsions supramunicipals, creixement en municipis petits amb pocs serveis...

A part d'aquest creixement ordenat sobre la base dels planejaments municipals, l'increment de les expectatives va portar nombrosos municipis a revisar els seus plans d'ordenació urbanística municipal per incorporar nous sectors urbanitzables. Aquestes revisions es van produir especialment on el creixement era més intens, és a dir, els municipis del litoral (CALELLA [2004:170], CAMBRILS [2005:163], SITGES [2005:170], PALAFRUGELL [2006:164], PALAMÓS [2007:168], L'AMETLLA DE MAR [2008:118], SALOU [2003:103]...), les capitals comarcals (VIC [2010:124], BERGA [2004:124], TORTOSA [2006:172], CERVERA [2010:119], VILAFRANCA DEL PENEDÈS [2003:106]) o alguns petits municipis immersos en les dinàmiques metropolitanes i ben connectats a la xarxa d'infraestructures de transport (SANT LLORENÇ D'HORTONS [2004:173], SANTA OLIVA [2004:174], PALAU-SOLITÀ I PLEGAMANS [2006:165], SANTA EULÀLIA DE RONÇANA [2005:169]...). També cal destacar diversos municipis de Lleida (ALMACELLES [2006:156], ALPICAT [2008:112], BELLPUIG [2009:120]...) que van revisar els seus plans d'ordenació urbanística municipal i van realitzar grans previsions de creixement, malgrat que, en aquests casos, el creixement no estava essent tan important.

El fort creixement urbanístic va començar a generar, ben aviat, la inquietud i les queixes per part de plataformes ciutadanes que defensaven la protecció dels espais oberts i que reclamaven la contenció del sòl urbà, en especial a la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), les Comarques Gironines i l'Alt Pirineu, però també en altres zones.

Al mateix temps, fou un dels elements que havia impulsat el Govern català a elaborar el PROGRAMA DE PLANEJAMENT TERRITORIAL [2004:177] per ordenar i limitar els creixements urbanístics que es produïen arreu.

La crisi econòmica i la fi del *boom* immobiliari van frenar a partir de 2009 dràsticament l'activitat del sector de la construcció. En alguns casos la urbanització ja s'havia iniciat però no s'havia arribat a construir –o s'havia fet molt poc–, com és el cas de CAN GAMBÚS (Sabadell) [2012:26], El Francaset (Roda de Berà), Ragull i Vilaró (Malgrat de Mar), Perelló Sud (Vilablareix), EMPRIUS SUD (Salou) [2009:117], LA PALMA (l'Aldea) [2008:17] o CAUFEC - PORTA DE BARCELONA (Esplugues de Llobregat) [2008:106]. En aquests casos les principals problemàtiques apareixien per la necessitat de mantenir els serveis bàsics que donen assistència als pocs veïns de la zona (enllumenat, semàfors, zones verdes...) en un context en què molt pocs veïns pagaven l'impost de béns immobles (IBI). Així mateix, l'Administració havia de vetllar perquè els propietaris de les parcel·les mantinguessin nets els seus terrenys i per evitar el robatori del mobiliari urbà. Pels veïns residents, els inconvenients eren la manca de serveis, la sensació d'inseguretat i, en alguns casos, la devaluació del valor dels pisos. Una situació diferent era la dels sectors on s'havia edificat però hi havia un elevat estoc de pisos acabats sense vendre, fet que va generar la complicació afegida de la possibilitat que es produïssin ocupacions il·legals. És el cas de TORRE BARÓ (Barcelona) [2007:91], LA CATALANA (Sant Adrià de Besòs) [2012:39] o Espui (la Torre de Cabdella).

La paràlisi del sector residencial ha afectat també les ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES (ARE) [2011:6], un instrument derivat del Decret llei 1/2007 de mesures urgents en matèria urbanística, que tenia com a principal objectiu capacitar el Govern de la Generalitat per a tramitar ràpidament la preparació de sòl per a la construcció d'habitatges assequibles. El 2008 es van aprovar els documents d'objectius i criteris i es van aprovar inicialment els dotze plans directors urbanístics (PDU), els quals projectaven més de noranta mil nous habitatges, distribuïts entre noranta-quatre ARE (en vuitanta municipis diferents) que sumaven 1.524 ha de sòl per desenvolupar urbanísticament. Els projectes d'ARE incloïen, a més dels habitatges, un volum important d'espais lliures i una dotació d'equipaments (escoles, instituts, centres d'atenció primària, casals cívics, casals d'avis) adient als volums de població previstos per a cada àmbit.

El rebuig al projecte per part d'alguns dels ajuntaments afectats ja va comportar, el 2009, una reducció important del nombre d'ARE aprovades definitivament. Tanmateix, fou la crisi econòmica i la paràlisi general dels sectors de transformació i creixement urbanístic el que va provocar la paralització de la pràctica totalitat de sectors. A finals de 2012 únicament l'ARE Eixample Sud, del Prat de Llo-

bregat, havia iniciat els treballs d'urbanització de la primera fase de construcció, amb 320 dels 2.666 habitatges previstos. El futur de la resta de sectors era incert i alguns ajuntaments ja es plantejaven la desclassificació dels sectors o el retorn a la mateixa figura urbanística que tenien abans de l'aprovació dels plans directors.

1.1.2. La urbanització del litoral

El creixement urbanístic del litoral català es va iniciar a partir de la segona meitat del segle XX a causa del turisme i la proliferació de segones residències. Això va provocar que, a principis del segle XXI, prop de la meitat del litoral català ja estigués urbanitzat. En concret, segons el Govern català l'any 2004, dels 627 km de la línia de costa a la franja de 500 metres un 46,5 % (312,6 km) era sòl urbà, un 39,6 % (266,5 km), sòl no urbanitzable protegit, un 8,2 % (54,9 km), sòl no urbanitzable sense protecció específica i un 5,7 % (38,3 km), sòl urbanitzable delimitat i no delimitat. El percentatge de sòl urbà era especialment elevat a la Regió Metropolitana de Barcelona (75 %), mentre que a l'altre extrem, a les Terres de l'Ebre, només suposava el 17 % del total del sòl. Catorze municipis, a més, tenien el 100 % de la línia de costa urbanitzada. El sòl no urbanitzable sense protecció, i subjecte, per tant, a possibles reclasseficacions urbanístiques per part dels municipis, era especialment elevat en determinades comarques, com el Garraf (16,5 %), el Baix Camp (el 14,3 %) o el Maresme (13,8 %).

Diversos sectors socials, des de partits polítics fins a organitzacions de tipus cívic o ecologista, consideraven que el creixement urbanístic desmesurat hipotecava un dels principals valors de la costa, el medi natural i el paisatge. Advertien, a més, que els projectes urbanístics sobre la primera línia de costa continuaven proliferant. Pel que fa als ajuntaments, si bé és cert que molts es mostraven partidaris de desclassificar sòls urbanitzables amb un impacte excessiu, temien haver d'assumir el cost de les indemnitzacions als propietaris i per això ben pocs prenen la iniciativa.

Davant d'aquesta situació el Govern català va aprovar el 2005 el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER (PDUSC) [2005:128], que tenia com a objectiu preservar els espais oberts del litoral situats a la franja de 500 metres terra endins. Per un costat, preservava 23.500 hectàrees del sistema costaner com a sòl no urbanitzable i, per l'altre, protegia completament 24 sectors (327 hectàrees) de sòl urbanitzable delimitat sense pla parcial aprovat i parcialment 20 sectors més (323 hectàrees). L'aprovació va provocar opinions diverses per part dels ajuntaments, mentre que les entitats ecologistes el van valorar positivament però el van trobar insuficient.

Més enllà d'aquesta situació general, diversos casos d'estudi exemplifiquen les contradiccions que va generar el



Construcció d'habitatges
prop del litoral a Calafell.
Font: Arxiu Territori.

creixement sobre la primera línia de mar i les reaccions que es van produir.

El CAP RAS [204:146] és una petita península situada entre Llançà i Colera, a l'Alt Empordà, i representa un dels últims espais sense construccions de la primera línia de mar del municipi de Llançà. Al sector de Colera aquest espai estava qualificat com a no urbanitzable, mentre que a Llançà el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM), presentat a exposició pública el 2001, hi planificava la construcció de trenta-cinc habitatges i un hotel en una superfície de 58.000 m². La Institució Alt Empordanesa per a la Defensa i Estudi de la Natura (IAEDEN) va presentar diverses al·legacions, en les quals demanava la protecció de l'espai, que foren desestimades per l'Ajuntament. Tanmateix, el 2005 el PDUSC va protegir íntegrament aquest espai, tot i que va negociar indemnitzacions amb l'empresa promotora.

Per la seva banda, a Sant Pere Pescador l'any 2001 es va proposar la construcció d'una marina de luxe a la desembocadura del Fluvià –FLUVIANÀUTIC [2005:136]–, on vint-i-cinc anys abans ja s'havia iniciat un projecte que havia deixat l'estructura d'un edifici de sis plantes i una xarxa de canals de navegació. S'hi preveien entre cinc-cents i set-cents apartaments i un club nàutic en un espai envoltat de canals de navegació. L'entitat ecologista IAEDEN va interposar un recurs d'alçada contra la revisió del POUM, ja que va entendre que el sector no reunia les condicions per a ser sòl urbà. El 2003 el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Felip Puig, va estimar el recurs de la IAEDEN i va classificar els terrenys com a sòl no urbanitzable atesos els valors agrícoles i ecològics de la zona, la proximitat amb el PARC NATURAL DELS AIGUAMOLLS DE L'EMPORDÀ [2010:83] i el perill d'inundació. Posteriorment, el 2005 es va enderrocar l'edifici de sis plantes a

mig construir després d'haver-lo adquirit i es va procedir a restaurar els terrenys.

A l'Escala el 1998 es va aprovar el Pla Parcial del Sector de VILANERA [2004:22], que preveia un camp de golf de divuit forats, una urbanització de 372 habitatges, un hotel i un edifici de serveis a prop d'un quilòmetre de la costa. El projecte va suscitar un important debat i es va crear la plataforma Salvem Vilanera, integrada a Salvem l'Empordà, que defensava els valors patrimonials i ambientals del paratge, en concret per la presència de jaciments arqueològics i per la funció de connector biològic entre els aiguamolls de l'Empordà i els aiguamolls dels rius Fluvià i Ter. En canvi, l'Ajuntament i l'empresa promotora asseguraven que el camp de golf portaria més benestar als habitants de l'Escala i ajudaria a allargar la temporada turística i a generar llocs de treball. El 2004 els terrenys foren inclosos al PDUSC com a sòl no urbanitzable costaner de tipus 3, fet que hi impedia la construcció d'habitatges, si bé permetia establir-hi activitats o equipaments culturals, esportius, de lleure o turístics desvinculats d'urbanitzacions. Aquest fet va desanimar els promotors i el projecte no va prosperar.

En una àrea on la pressió urbanística ja era molt intensa, a Lloret de Mar, el Pla General de 1985 preveia la urbanització de diversos espais situats a prop del mar: SANT QUIRZE (21,7 ha), CALA BANYS (5,8 ha) i COSTA MARCONA (46,1 ha) [2005:141]. No obstant això, l'increment de pressió social en contra dels creixements urbanístics desmesurats –que va comportar la creació de la plataforma SOS Lloret el 2003– va dur l'Ajuntament a proposar l'any 2004 una desclassificació quasi total dels tres sòls, de tal manera que només es permetria construir 7 ha a Sant Quirze, 1 ha a cala Banya i 1 ha a costa Marcona. Posteriorment el PDUSC va reafirmar aquesta protecció.

La PLATJA LLARGA (Vilanova i la Geltrú) [2006:131] és una franja de terreny d'unes deu hectàrees situada sobre la plana deltaica del riu Foix, que encara conserva ecosistemes dunars i zones humides. Als anys seixanta havia començat una urbanització, Ibersol, en continuïtat amb el nucli urbà de Cubelles. El pla especial per a aquest indret preveia preservar la meitat de l'espai i construir dos-cents cinquanta habitatges a la part més allunyada del mar. El 2004 es va organitzar la plataforma Salvem la Platja Llarg, que demanava la suspensió de les obres i la reclassificació de l'espai com a sòl no urbanitzable protegit. Aquest fet, el requeriment d'un estudi d'inundabilitat per part de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) i la pressió de la plataforma van conduir l'Ajuntament a suspendre la llicència d'obres. Dos anys després l'Ajuntament, l'INCASÒL i l'empresa promotora van arribar a un acord per a traslladar tota l'edificabilitat al sector de l'EIXAMPLE NORD [2009:111], un sòl urbanitzable situat al nord de la ciutat. Tanmateix, a finals de 2012 la protecció definitiva de l'espai seguia pendent.

LES MADRIGUERES [2010:38] és un paratge del Vendrell de 25 hectàrees, comprès entre la riera de la Bisbal, la via del ferrocarril, el camí del Romaní i la platja. Constitueix el darrer paratge lliure d'urbanitzacions arran de mar a la comarca del Baix Penedès. L'any 2003 el consistori va aprovar inicialment un pla parcial impulsat per la immobiliària CEVASA per a construir 1.482 habitatges a la zona, que va rebre l'oposició del Grup Ecologista del Vendrell i del Baix Penedès (GEVEN), el qual considerava que calia protegir aquesta zona perquè es tractava d'un espai inundable d'alt valor ecològic. Tanmateix, el 2004 el Govern de la Generalitat va protegir aquesta àrea d'aiguamolls en incloure-la en la llista provisional de terrenys inclosos en el PDUSC per sectors de sòl urbanitzable delimitat, però sense pla parcial aprovat definitivament.

D'altra banda, a Creixell, el 2003 es va iniciar la tramitació de dos plans parcials –Marinada i la Gavina– que afectaven el paratge del GORG DE CREIXELL [2005:57], un espai d'aiguamolls d'unes dinou hectàrees situat a la franja marítima que s'havia degradat a causa de diversos abocaments de runa i la implantació d'un càmping. Grups ecologistes, com el Grup per a la Conservació dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) i l'Associació per a la Conservació del Medi Natural del gorg de Creixell, van reclamar la preservació de l'espai amb l'argument que les condicions naturals del Gorg eren pròpies dels ecosistemes dunars, i que era una zona de descans per a les aus i altres animals. Fruit d'aquestes protestes, el 2005 l'Ajuntament va desclassificar el sector i va traslladar l'edificabilitat a l'espai annex al gorg de Creixell, que el mateix any es va incorporar al Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN).

Just al costat del sector del gorg de Creixell, a Torredembarra, el POUM de 2002 proposava la urbanització de dos sectors propers a l'espai d'interès natural (EIN) Mun-

tanyans-Gorg, on es preveïen quatre-cents i cinc-cents seixanta habitatges, respectivament. Se situaven a més de cent metres de la línia de mar i això va fer que no resultessin afectats pel PDUSC, tot i que la plataforma Salvem Muntanyans reclamava la seva protecció. El Pla Parcial del Sector Muntanyans I es va aprovar el 2004, i a finals del 2012 ja estava parcialment construït. Per la seva banda, MUNTANYANS II [2011:54] es va aprovar el 2006, i se'n va alliberar la part sud per tal d'incorporar-la a l'EIN. Entre el 2007 i el 2008 es va iniciar el procés d'urbanització, que es va aturar a causa de la crisi. El 2011 es va anul·lar el pla parcial per risc d'inundabilitat fent cas al recurs de Salvem Muntanyans.

A Salou la urbanització del BARRANC DE BARENYS [2012:29] preveia la canalització del barranc i la classificació del sector com a sòl urbanitzable d'ús hotel·ler. Entre el 2004 i el 2005, el projecte va ser qüestionat per alguns veïns del municipi i per la Generalitat, que havia de decidir si protegia el barranc amb el PDUSC-2, cosa que finalment no va fer. El Pla es va aprovar el 2006, tot i que a finals del 2012 encara s'estava tramitant i s'estaven buscant inversors russos per a desenvolupar el projecte.

Finalment, a les Terres de l'Ebre diverses immobiliàries van començar a mostrar el seu interès per a invertir a la zona deltaica. A Deltebre (POUM DE DELTEBRE [2007:164]) es preveia la redacció de diversos plans parcials per a expandir la urbanització de la platja de Riumar, a l'esquerra de la desembocadura de l'Ebre. Tanmateix, el PDUSC, tot i que no va comportar la desclassificació d'aquests sectors de Deltebre, va reduir l'edificabilitat i la densitat bruta i va concentrar a la façana marítima els espais lliures. També a les Terres de l'Ebre, entre el 2004 i el 2005, es van descartar dos projectes de marines amb canals d'aigua a Sant Carles de la Ràpita i Sant Jaume d'Enveja. En el primer cas, després d'una consulta popular, i en el segon, per la denegació de la concessió administrativa per part de la Direcció General de Ports i Transports.

1.1.3. Estacions d'esquí i urbanitzacions a l'Alt Pirineu i Aran

Els creixements residencials a l'Alt Pirineu i Aran durant l'època de bonança econòmica han estat lligats principalment al turisme d'hivern i a la proliferació de segones residències. Aquesta situació va començar a despertar inquietud en diferents sectors de la societat pirinenca per l'impacte i el deteriorament paisatgístic que consideraven que suposava per al territori. En aquest sentit, cal destacar diverses propostes de creixement com la del pla del Cirerer i la Pastoral de Pedra, a Bellver de Cerdanya (130 habitatges); la vall Fosca (900 habitatges i una estació d'esquí al petit poble d'Espui); Era Tuca, a Vielha (600 habitatges lligats a la reobertura de l'estació d'esquí); la vall de Ruda (500 apartaments al complex residencial de

l'estació de Baqueira Beret); Sorpe (379 habitatges), o Isil (67 habitatges). Davant d'aquest context, una quinzena d'entitats –entre les quals DEPANA, Salvem Pedra, Salvem Puigcerdà o l'Associació de Veïns de la Vall d'Àssua– es van agrupar el 2004 en la plataforma Salvem el Pirineu. Alertaven de la pressió urbanística sobre les comarques de muntanya i van realitzar diverses campanyes de protesta.

Probablement un dels casos més paradigmàtics de l'evolució de les expectatives de creixement al Pirineu és el de la VALL FOSCA [2008:41]. L'any 2003 es va iniciar la construcció d'una estació d'esquí de 500 hectàrees i 30 quilòmetres de pistes i un complex residencial al voltant del poble d'Espui, amb 900 habitatges, 2.200 places hoteleres, un centre de convencions per a mil persones, una zona comercial i de restauració, un *spa* i un camp de golf. El projecte tenia el suport de les institucions i de part dels veïns de la Torre de Cabdella, que consideraven que era una bona alternativa econòmica per a un territori que en els darrers vint anys no havia parat de despoblar-se i que havia perdut bona part de les activitats relacionades amb la ramaderia. En canvi, la plataforma Vall Fosca Activa i altres entitats s'hi oposaven i remarcaven que es tractava d'una de les valls pirinenques més ben preservades i menys transformades per l'activitat turística. L'any 2008 el grup immobiliari Martinsa Fadesa, que havia adquirit recentment els actius del projecte *Vallfosca interllacs*, va presentar concurs de creditors i les obres van quedar aturades. Aquesta situació es va allargar en el temps i va deixar en el paisatge un centenar d'habitatges construïts i majoritàriament buits, dues torres de telecabina construïdes i els moviments de terra de l'estació d'esquí. A finals de 2012 no hi havia cap previsió de reinici de les obres.

D'altra banda, al petit nucli de PEDRA (Bellver de Cerdanya) [2004:159], on només hi ha una desena de cases, el 2001 i el 2004 es van efectuar dues propostes per construir setanta i cent quaranta habitatges respectivament. Per fer-hi front es va crear la plataforma Salvem Pedra, que consideraven que amenaçava l'estructura tradicional del territori i responia a un model especulatiu i no pas a les necessitats internes de creixement. El PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LA Cerdanya [2007:123], aprovat el 2007, va reduir els creixements previstos al nucli de Pedra, tot i que no els va eliminar per complet, com volia la plataforma.

Per la seva banda, la Plataforma Pallars Viu s'oposava a les previsions del planejament municipal a diversos nuclis del PALLARS SOBIRÀ [2004:164]. Així, per exemple, a RIBERA DE CARDÓS (vall de Cardós) [2007:23] es preveïen 884 nous habitatges; a Sorpe (Alt Àneu), 379; a LLESSUI [2007:58], 320 i a Bonestarré (vall de Cardós), 64. El PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL PALLARS SOBIRÀ [2008:94] va permetre reduir algunes d'aquestes previsions, en alguns casos substituint-les per sòl hotel·ler, en especial a la vall d'Àssua, on bona part del creixement estava vinculat a l'extinta estació d'esquí de Llessui. La majoria dels alcaldes van valorar negativament la limitació del creixement, mentre que Pallars Viu advertia que la major part de sòls urbanitzables no s'havien tocat.

A l'Alta Ribagorça l'estació d'esquí de BOI-TAÜLL [2008:40] aspirava a l'ampliació del domini esquiable en dos grans àmbits de creixement: cap a l'oest, en direcció a la zona de Durro, o cap al nord-est, en direcció a la zona de Moró i la vall de Rus, aquestes últimes incloses a la zona perifèrica del PARC NACIONAL D'AIGÜESTORTES I ESTANY DE SANT MAURICI [2012:23]. Aquesta opció es va veure reforçada el 2006



Pla Urbanístic Baqueira 1.500 (Naut Aran).
Font: Arxiu Territori.

amb el PLA DIRECTOR D'ESTACIONS D'ESQUÍ [2006:117] i amb la proximitat a l'estació de Vallflosca. Tot plegat feia pensar a la immobiliària Nozar, propietària dels terrenys, en la possibilitat d'ampliar la zona hotelera del Pla de l'Ermita. La crisi econòmica, tanmateix, va provocar que l'empresa acumulés pèrdues, presentés concurs de creditors el 2012 i estigués a punt de no obrir la temporada 2012-2013. Això feia perillar prop de quatre-cents llocs de treball.

Una de les poques estacions d'esquí que no va notar la crisi econòmica i immobiliària fou BAQUEIRA BERET [2009:56]: entre el 2003 i el 2012 es va construir el nou complex Baqueira 1.500 (amb cinc-cents apartaments, tres hotels de luxe i connexió amb telecabina amb les pistes d'esquí) i es mantenia el projecte d'ampliació cap a la vall d'Àrreu, al Pallars Sobirà, que havia aixecat crítiques per part de les entitats ecologistes pel seu impacte sobre espais inclosos a la XARXA NATURA 2000 [2006:199].

1.1.4. El creixement urbanístic a la Regió Metropolitana

En l'àmbit metropolità el debat sobre el creixement urbanístic tenia dos focus espacials d'atenció: d'una banda, la reflexió sobre els costos socials, ambientals i econòmics del model d'urbanització de baixa densitat, que caracteritzava bona part dels creixements de mitjan anys vuitanta; i, de l'altra, l'oposició de grups ecologistes i plataformes ciutadanes a diversos grans projectes urbanístics pel seu impacte en el sistema d'espais oberts de la RMB.

Pel que fa al primer focus, nombrosos estudis i diversos seminaris evidenciaven l'expansió de la ciutat de baixa densitat –un model caracteritzat per un creixement extensiu, dispers i de baixa densitat d'edificació, per la segregació d'usos i per un elevat consum de territori–, en especial a la Regió Metropolitana però també a la resta del país. Els diversos estudis destacaven el ritme d'ocupació del sòl amb promocions residencials de baixa densitat (habitatges unifamiliars aïllats o adossats) i de sectors industrials discontinus amb els nuclis urbans i alertaven, d'una banda, sobre el risc d'exhaurir el sòl urbanitzable a causa de la poca eficiència d'ocupació del territori d'aquest model i, de l'altra, sobre els seus costos ambientals, econòmics i socials. La modificació de la LLEI D'URBANISME [2006:85], aprovada el 2004, recollia aquesta preocupació i establia com a objectiu un model urbà de creixement compacte, amb complexitat de funcions i que perseguís la cohesió social. Alhora, en àmbits professionals sorgien propostes aplicades i bones pràctiques tant per a la contenció del creixement difús com per a la intervenció en els espais de baixa densitat ja existents per a assolir una millor integració en el territori.

Pel que fa al segon focus, el debat se centrava en el conflicte entre les propostes de nous creixements residencials

o per activitats i la preservació d'espais agrícoles i forestals d'especial significat per a les comunitats locals. En particular, els espais on els nous plans urbanístics generaven més polèmica eren els ESPAIS AGRÍCOLES DEL VALLÈS [2005:108] i el perímetre del PARC NATURAL DE LA SERRA DE COLLSEROLA [2010:80].

Al Vallès diverses entitats reclamaven la preservació dels darrers espais agrícoles i forestals del paisatge tradicional i identitari. Un dels casos més emblemàtics ha estat el de Gallecs, un espai rural situat entre les comarques del Vallès Occidental i l'Oriental. El 1970 el Ministeri de l'Habitatge va projectar, en un espai de 1.472 hectàrees, una ciutat de cent trenta mil persones en el marc del Programa d'Actuacions Urbanístiques Urgents (ACTUR). Tot i que el projecte inicial no va prosperar, fins al 2003 ja s'havia desenvolupat un 43 % del sector per a usos residencials i industrials. Finalment, l'any 2005 es va aprovar el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE L'ACTUR DE SANTA MARIA DE GALLECS [2005:127], que posava punt final al procés urbanitzador i preservava el 85 % del que encara no havia estat urbanitzat.

D'altra banda, el projecte de PARC ZOOLOGIC DEL VALLÈS [2004:129], que havia d'ocupar entre 92 i 124 hectàrees del nord del Vallès Occidental per a traslladar la part terrestre del zoo de Barcelona, va rebre una important oposició de grups ecologistes que reclamaven la protecció dels terrenys pels seus valors ecològics i paisatgístics. Les dues possibles localitzacions (Can Moragues, a Castellar del Vallès i Sabadell, i Torre Marimon, a Caldes de Montbui) van ser descartades pels ajuntaments i la part terrestre del zoo de Barcelona es va mantenir a la Ciutat Comtal.

A Sant Quirze del Vallès un pla especial aprovat inicialment el 2004 proposava la urbanització d'una part del paratge de CAN PONSIC [2006:132], una zona agroforestal formada per prats naturals, torrents amb vegetació de ribera, camps de conreu i uns antics aiguamolls coberts de runes i terres. L'oposició per part de l'associació Sant Quirze del Vallès Natura va impulsar l'Ajuntament a modificar el pla especial i protegir l'espai.

A Sentmenat el PLA PARCIAL DEL CASTELL [2001:53] preveia la construcció de cent setanta habitatges entre el barri vell i el castell de Sentmenat, catalogat com a bé cultural d'interès nacional (BCIN). Després de l'aprovació del pla urbanístic es va crear la plataforma Gent que Estima el Poble de Sentmenat (GEPS) –amb el suport de l'entitat ecologista Associació per a la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC)–, que s'oposava a la urbanització per l'impacte sobre l'entorn natural i agrícola del castell. Proposaven que els habitatges es concentrassin només en el quadrant sud del sector. La plataforma va iniciar un litigi judicial, ja que considerava que el Pla Parcial contravenia el Pla General d'Ordenació Urbana (PGOU), fet que va



Creixement urbanístic al sector El Castell (Sentmenat).
Font: Arxiu Territori.

portar l'Ajuntament a reduir els habitatges i incrementar les zones verdes al voltant del castell.

Una altra zona on la pressió urbanística era contestada era el perímetre del Parc de Collserola. Existien diversos projectes d'urbanització com el de la vall de Sant Just (Sant Just Desvern), el de la Porta de Barcelona - CAUFEC (Esplugues de Llobregat), la Bastida (Santa Coloma de Gramenet), la Torre Negra (Sant Cugat del Vallès) o el Centre Direccional de Cerdanyola del Vallès (Parc de l'Alba).

En el cas de SANT JUST DESVERN [2005:138], la qüestió girava entorn de diversos sectors que el Pla General Metropolità (PGM) de 1976 havia classificat com a sòl urbanitzable de desenvolupament opcional, als vessants o al peu de Collserola. En conjunt, aquests sectors admetien fins a 120.000 m² de sostre. Davant les mobilitzacions ciutadanes, l'Ajuntament va establir, l'any 2002, una suspensió temporal dels tràmits del planejament derivat que s'exhauria el 2004 i que ja havia estat recorreguda pels propietaris. Finalment l'Ajuntament va acordar amb els propietaris traslladar el dret d'edificació d'aquestes propietats a altres sectors del municipi i de municipis veïns. La Plataforma Cívica en Defensa de la Vall de Sant Just va celebrar la protecció de l'espai, tot i que entenia que com que es tractava d'un sòl urbanitzable de desenvolupament opcional no hauria de generar drets ni indemnitzacions.

Per la seva banda, a Esplugues de Llobregat el 2004 es va aprovar una modificació del PGM que afectava 40 hectàrees de la falda de Sant Pere Màrtir, que provenia d'un acord entre l'Ajuntament d'Esplugues i FECSA per a soterrar les línies d'alta tensió de Finestrelles. La inversió en

el soterrament es compensava amb aprofitaments de fins a 234.000 m². El projecte –anomenat PORTA DE BARCELONA - CAUFEC [2008:106]– comprenia usos residencials, d'oficines, comercials i de lleure i hi destacaven dues torres de vint-i-cinc plantes i tres de disset plantes. Part dels veïns es van mobilitzar contra el projecte, que titllaven d'especulatiu, per l'impacte en l'entorn de Collserola, l'excessiva densitat i la congestió que ocasionaria en la xarxa viària, i reclamaven la reducció del sostre edificable. Per contra, l'Ajuntament entenia que era una operació beneficiosa per a l'atracció d'activitats terciàries al municipi. Finalment el projecte va tirar endavant, si bé la crisi va provocar que s'aturessin les obres el 2011 sense haver començat a edificar.

Per la banda vallesana de Collserola, l'any 1998 es va iniciar un llarg litigi judicial quan l'Ajuntament va declarar com a sòl no urbanitzable la finca de TORRE NEGRA [2010:111], uns terrenys adquirits per la constructora Núñez y Navarro on es podien construir 2.800 habitatges. La constructora considerava que l'espai no tenia prou valor ambiental per a justificar la protecció. Malgrat que el procés seguia la via judicial, el 2011 l'espai es va incorporar al Parc Natural de Collserola.

En el cas del Centre Direccional de Cerdanyola o PARC DE L'ALBA [2010:132], la pressió ecologista va permetre reduir l'impacte de l'operació urbanística. Així, el Pla Parcial de la Plana del Castell, aprovat el 2002, preveia la urbanització de 342 hectàrees on s'havien d'encabir indústries de noves tecnologies, cinc mil habitatges i zones verdes per a connectar Collserola i Sant Llorenç del Munt. Finalment, les protestes ciutadanes van fer reduir els habitatges a tres



Pla urbanístic i Parc de la Bastida (Santa Coloma de Gramenet).
Mapa: Montse Ferrés.

mil, traslladar el sostre edificable a altres municipis de l'àmbit del PGM i eixamplar el corredor de via verda.

A Santa Coloma de Gramenet, el PGM preveia la urbanització del sector de LA BASTIDA [2010:112], un espai de transició entre la zona urbana i el PARC DE LA SERRALADA DE MARINA [2007:106]. El 2008 s'hi va proposar una ARE de 8 hectàrees i 537 pisos, però els efectes d'un moviment opositor –encapçalat per la Plataforma en Defensa de la Serralada de Marina i Can Zam– van reduir el projecte fins a les 2 hectàrees i els 160 pisos. La resta de l'espai es va convertir en el Parc Forestal i Periurbà de la Bastida.

1.2. POLÍGONS D'ACTIVITAT ECONÒMICA

1.2.1. Introducció

L'expansió dels polígons d'activitat econòmica durant l'època de bonança econòmica ha estat més moderada que l'expansió del sòl residencial ja que, en general, no ha patit l'efecte especulatiu. Tanmateix, el creixement econòmic, l'expulsió d'activitats industrials del sòl urbà i la localització d'activitats terciàries i logístiques en zones perifèriques han comportat la creació de nous polígons a partir de la primera dècada del segle XXI. En són clars exemples el polígon d'activitat econòmica de CAN BAGES (CASTELLAR DEL VALLÈS) [2008:125], el de Sant Pau de Riusec (Sabadell), el d'ANGLESOLA I VILAGRASSA [2009:134], el de Can Montcau (Lliçà d'Amunt), el de CIM DE LA SELVA (Riudellots i Vilobí d'Onyar) [2007:34], el de CATALUNYA SUD (Tortosa i l'Aldea) [2009:132], el de SOLVAY (MARTORELL) [2008:25], el del Parc de l'Alba (Cerdanyola del Vallès) o el de SANT PAU DE RIU-SEC (Sabadell) [2012:30]. Majoritàriament es tracta de sectors que havien estat pla-

nificats als anys vuitanta i noranta –o fins i tot abans– mitjançant els planejaments urbanístics municipals o, en el cas de l'àrea metropolitana de Barcelona (AMB), el PGM.

En canvi, la major part de sòls industrials planificats o bé aprovats a partir de l'any 2000, en bona part projectats per l'INCASÒL, no s'han pogut desenvolupar, ja que la crisi econòmica n'ha acabat impedit la concreció. És el cas del POLÍGON DE LES FERRERES (Olvan) [2007:151], el de TORREBLANCA - QUATRE PILANS (Lleida) [2009:136], el del PLA DEL FORN I PLA DE MIRALLES (Rajadell) [2008:127], el del POLÍGON MAS DEL LLEÓ (Almacelles) [2009:133], el del POLÍGON SUPRAMUNICIPAL DE VIC, FOLGUEROLLES I TAVÈRNOLES [2009:137] o el PARC AEROSPACIAL I DE LA MOBILITAT DE CATALUNYA (Viladecans) [2006:106]. En alguns casos els polígons no han acabat prosperant a causa de l'oposició local, com és el cas del polígon de CAN BOADA (Llagostera) [2009:135] o LES GINESTERES (Collbató) [2007:150]. Aquest darrer cas era especialment sensible per la proximitat amb el PARC NATURAL DE LA MUNTANYA DE MONTSERRAT [2008:82].

Segons la Cambra de Comerç de Barcelona i la Unió de Polígons Industrials de Catalunya, a finals de 2012 el 40 % del sostre industrial de Catalunya –unes deu mil hectàrees– es trobava desocupat, ja sigui perquè no s'havia començat a urbanitzar o perquè les parcel·les o les naus industrials estaven buides. A més, la major part dels polígons es trobaven desatesos, amb manca de manteniment i conservació, una qüestió de la qual culpaven directament els ajuntaments.

Més enllà d'aquests aspectes generals, a continuació es detallen alguns elements singulars amb relació a la diver-



Polígon d'activitat econòmica
Sant Pau de Riu-sec (Sabadell).
Font: Arxiu Territori.

sificació dels polígons (on la logística ha pres un paper molt rellevant), la creixent implantació de parcs tecnològics i el debat sobre el model d'industrialització de les Terres de l'Ebre i el Bages.

1.2.2. La logística

La logística es defineix com la gestió eficient del proveïment i la 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.

El Govern de la Generalitat apostava per convertir Catalunya en la plataforma logística principal del sud d'Europa, en especial per l'entrada de productes asiàtics. Segons l'economista Ramon Tremosa, autor del llibre *CATALUNYA SERÀ LOGÍSTICA O NO SERÀ* [2007:33], aquest sector podria ocupar el buit que deixaven les indústries que es deslocalitzaven. CIMALSA, empresa pública creada per la Generalitat el 1992, va esdevenir el principal promotor de sòl logístic i va començar a impulsar una xarxa formada per



CIM la Selva.
Font: Arxiu Territori.

nou instal·lacions: la CIM Vallès (inaugurada el 1998, 44,2 ha); la CIM Lleida (2003, 42 ha); la CIM El Camp (2006, primera fase de 42 ha i una segona de prevista de 45 ha més); la CIM La Selva (2007, 22,5 ha), el Logis Bages (2007, 5,3 ha), el LOGIS EMPORDÀ (2009, 72,7 ha en construcció) [2008:24], el Logis Penedès (185 ha, en construcció) i el LOGIS MONTBLANC (70 ha, en previsió) [2009:40]. Segons CIMALSA, la diferència entre les CIM (central integrada de mercaderies) i els logis és que en el primer cas es tracta de punts d'intercanvi entre sistemes de transport de llarga i curta distància i la permanència de les mercaderies és d'un màxim de vint-i-quatre hores, mentre que en el segon la rotació és molt més lenta.

En el cas del LOGIS PENEDÈS [2010:26] cal destacar que la seva ubicació –als municipis de l'Arboç, Sant Jaume dels Domenys i Banyeres del Penedès– es justificava per la coincidència d'infraestructures com l'autopista AP-7, la futura AUTOVIA A-7 [2011:9] i els ferrocarrils convencional i d'alta velocitat (FAV). El 2003 es va crear la plataforma No Fem el CIM, que en denunciava l'impacte ambiental i paisatgístic. El juliol de 2012 es va aprovar el Pla Director Urbanístic, que preveia 69 hectàrees per a activitats logístiques, 27 per a l'accés ferroviari i 22 per a indústria neta, a més de protegir 125 hectàrees a la vora del turó del Papiol i la riera de Marmellar.

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). En un àmbit més particular, cal destacar la consolidació del polígon logístic d'INDITEX a Tordera [2012:31] gràcies a la posada en funcionament del centre de distribució internacional i la nova seu social de Massimo Dutti. Així mateix, a finals de 2012 seguia en construcció el complex logístic i comercial de l'empresa Mango al polígon d'activitats econòmiques de CAN MONTCAU (Lliça d'Amunt) [2011:57], que tindrà la primera fase operativa el 2016.

1.2.3. Els parcs tecnològics

Els parcs tecnològics es van començar a popularitzar als anys vuitanta i tenien com a objectiu acollir activitats de recerca o innovació en tecnologies punta en connexió amb instituts de recerca públics o universitaris. Actualment hi ha vint-i-un parcs socis de la Xarxa de Parcs Científics i Tecnològics de Catalunya: el Parc Científic de Barcelona, el Parc Científic i Tecnològic Agroalimentari de Lleida, el Parc Científic i Tecnològic de la Universitat de Girona, el Parc Tecnològic de Tarragona, el Parc de Recerca Biomèdica de Barcelona, el Parc de Recerca UAB, la Salle Technova Barcelona, el Parc de Recerca i Innovació de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), el Parc Tecnològic del Vallès, SA, el TecnoCampus Mataró-

Maresme, el Parc Tecnològic del Camp de Tarragona, el 22@Barcelona i el Parc Tecnològic Barcelona Nord (Barcelona Activa), b_TEC Barcelona Innovació Tecnològica, el Parc Tecnològic de la Catalunya Central, Esade Creapolis, el Parc de Recerca UPF - Ciències Socials i Humanes, el Parc Científic i Tecnològic del Turisme i de l'Oci, BZ Barcelona Zona Innovació i el Parc de l'Alba.

Un dels projectes de parcs tecnològics més emblemàtics és el del DISTRICTE 22@ [2008:140], aprovat el 2000, ja que ha suposat la conversió d'una àrea industrial de dues-centes hectàrees en un nou districte apte per a la instal·lació d'activitats tecnològiques. No en va, el 2012 ja era la seu de centres de R+D, centres de transferència tecnològica, incubadores d'empreses, diverses universitats i empreses dels sectors mèdia, TIC, bio i energètic com Telefónica, Microsoft, T-Systems, Yahoo, Mediapro, Sanofi-Aventis o el projecte ITER.

També cal destacar l'elevat potencial del PARC DE L'ALBA, a Cerdanyola del Vallès [2010:132], gràcies a l'excel·lent ubicació: al bell mig de la RMB i a l'entorn del sincrotró Alba –un accelerador de partícules circular que s'utilitza per a la investigació en física de partícules–, el Parc de la Recerca de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) i el seu campus universitari, el Parc de la Innovació Empresarial Esade Creapolis i el Parc Tecnològic del Vallès. Les obres del Parc de l'Alba es van iniciar l'any 2007 i el 2010 es va donar com a inaugurat amb l'entrada en funcionament del sincrotró.

Al Camp de Tarragona cal destacar els projectes del PARC CIENTÍFIC I TECNOLÒGIC DE TARRAGONA [2009:87] i el PARC TECNOLÒGIC DE REUS, EL TECNOPARC. El primer, que va començar a ser operatiu el 2007, està ubicat al costat del campus científicotecnològic de la Universitat Rovira i Virgili (URV) i és un dels primers pols d'innovació química de tot Europa. També vol esdevenir un lloc de referència per al desenvolupament de productes i serveis socioculturals relacionats amb la valoració del patrimoni i la configuració de l'espai euromediterrani. Aquest darrer projecte té previst materialitzar-se en el marc de l'actuació de reordenació de l'espai litoral de la Savinosa (Tarragona). En el segon cas, el Tecnoparc de Reus volia potenciar la tradició del Baix Camp com a gran productor i centre de distribució agroalimentari (oli, fruits secs...) i evolucionar cap al disseny, desenvolupament i producció d'aliments d'alt valor afegit amb propietats beneficioses per a la salut dels consumidors. Es va projectar al sòl urbanitzable de Bellissens, al sud-est del nucli urbà, el Centre Tecnològic en Nutrició i Salut, i es va començar a concretar el 2010 amb els edificis per a les facultats de Medicina i d'Arquitectura de la URV o el nou hospital comarcal.

A Lleida el PARC CIENTÍFIC I TECNOLÒGIC AGROALIMENTARI DE GARDENY [2006:107] va comportar la transformació de les antigues casernes militars en un parc agroalimentari pioner

en la investigació i el desenvolupament tecnològic del sector. Se situava en un altiplà a l'oest del nucli urbà de Lleida.

El PARC TECNOLÒGIC DE LA CATALUNYA CENTRAL [2007:112], que es va aprovar el 2007, es trobava en un estat més embrionari. Pretén vincular la UPC, el Centre Tecnològic de Manresa (CTM), la Fundació Universitària del Bages (FUB) i altres organismes de promoció empresarial i territorial. Des d'un punt de vista urbanístic, destaca per la seva extensió, trenta-cinc hectàrees entre els termes municipals de Manresa i Sant Fruitós de Bages, de les quals vint-i-dues es dediquen a un parc urbà que amplia el parc de l'Agulla, un llac artificial on desemboca la sèquia de Manresa i que actua com a gran dipòsit d'aigua per a Manresa.

1.2.4. La industrialització de les Terres de l'Ebre

A les Terres de l'Ebre la crisi econòmica iniciada el 2008 es manifestava amb especial virulència, ja que es tractava d'una zona amb una renda *per capita* més baixa que la mitjana de Catalunya, amb importants dèficits en infraestructures i allunyada dels centres de decisió. Cal destacar, en aquest sentit, el tancament de Lear a Roquetes (Baix Ebre), on es van perdre més de cinc-cents llocs de treball, els anuncis d'expedient de regulació d'ocupació (ERO) d'Ercros a Flix (Ribera d'Ebre) o el tancament de diverses fàbriques de mobles al Montsià. Tot plegat situava el SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA CATALUNYA SUD [2009:132], previst entre Tortosa i l'Aldea, com una de les prioritats de desenvolupament de la regió, tant per part de la Generali-

tat com per part dels agents econòmics del territori. En aquest sentit, el Govern català va anunciar el 2009 l'ampliació del polígon de les 136 hectàrees a les 425. Diverses empreses van manifestar el seu interès per instal·lar-se al polígon Catalunya Sud, entre les quals una foneria del grup Gallardo, l'empresa d'energies renovables Siliken o la multinacional química Dow Chemical, si bé les negociacions no van arribar a bon port. Per això la realitat era que el grau d'ocupació del polígon era molt baix i només algunes empreses situades als nuclis urbans de les Terres de l'Ebre es traslladaven progressivament al nou polígon (com, per exemple, OLIS FAIGES [2010:149], de Tortosa).

Davant d'aquesta situació d'estancament el president del Consell Econòmic i Social de les Terres de l'Ebre (CESTE), Josep Maria Franquet, apostava per la inversió en infraestructures com a mitjà per a superar la situació de crisi econòmica que afectava la zona. Franquet considerava com a actuacions prioritàries els desdoblaments de l'AUTOVIA C-12 EIX DE L'EBRE [2012:5] i de la carretera N-420 al seu pas per la Terra Alta i la Ribera d'Ebre, l'estació de mercaderies de l'Aldea, la conversió de la cimentera d'Alcanar en el port comercial dels Alfacs, l'alliberament dels peatges de l'AP-7 entre l'Ampolla i Amposta i l'anella viària del Delta.

A finals del mateix mes, els agents socioeconòmics ebrencs, com ara la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tortosa, el CESTE, l'Associació d'Empresaris de les Comarques de l'Ebre, la PIMEC al Montsià i els sindicats UGT, CCOO i USOC, reunits a Tortosa, van decidir fer un front comú per a reclamar al Govern de la Generalitat un pla de reindustrialització per al territori. Els assis-



Polígon d'activitat econòmica de la Catalunya Sud (l'Aldea).
Font: Arxiu Territori.

tents, que no van descartar la convocatòria de mobilitzacions, van aprovar el manifest «En favor de la inversió industrial a les Terres de l'Ebre».

Per la seva banda, les organitzacions ecologistes SEO/BirdLife, Associació Ornitològica Picapall de les Terres de l'Ebre, GEPEC i DEPANA van fer públic el 14 de juliol de 2009 un comunicat conjunt per a reiterar la seva oposició a la implantació de la foneria del grup Gallardo al polígon Catalunya Sud. Els ecologistes van instar el front comú empresarial, encapçalat per la Cambra de Comerç de Tortosa, que defensava la instal·lació de la planta siderúrgica, a participar en un pacte per tal d'establir criteris d'industrialització sostenible a les Terres de l'Ebre. Els ecologistes es mostraven favorables a la creació de llocs de treball, sempre que no fos a costa de posar en perill el medi ambient i, de retruc, els llocs de treball presents i futurs de l'agricultura, la pesca, l'aqüicultura i el turisme. Els ecologistes van recordar els casos d'ERCROS A FLIX [2008:30] i la CENTRAL NUCLEAR D'ASCÓ [2008:26] (Ribera d'Ebre) com a exemples en els quals els mecanismes de control ambiental no havien evitat impactes mediambientals, i proposaven com a alternativa consolidar els sectors industrials propis, reduir l'impacte visual de nous pols industrials, descartar les indústries potencialment contaminants i tenir en compte la fragilitat de zones humides com el Delta.

Davant d'aquesta situació, el Govern català va engegar el 2009 un paquet d'iniciatives en el programa anomenat COMPROMÍS AMB L'EBRE [2009:83]. Els cinc eixos principals per a afrontar la crisi a la zona eren l'acceleració de la creació de nous polígons industrials, amb facilitat per a les empreses per a instal·lar-s'hi; la incorporació del Montsià, la Ribera d'Ebre i el Baix Ebre al Pla d'Iniciatives de Dinamització Comarcal (PIDC), que preveia ajudes i préstecs per a incentivar l'activitat econòmica; la prioritització de les Terres de l'Ebre en la instal·lació de futures indústries a Catalunya, juntament amb la col·laboració en l'impuls de projectes innovadors i d'internacionalització de les empreses de la zona i el foment de l'emprenedoria; l'avançament d'inversions en infraestructures estratègiques, i una inversió de 8,2 MEUR en formació i ocupació. També es va formar la Comissió d'Industrialització de les Terres de l'Ebre, integrada pel Govern, els agents socioeconòmics i les administracions locals.

Fruit d'aquestes iniciatives, l'any 2010 els Pressupostos Generals de l'Estat van preveure 10 MEUR destinats al foment de la industrialització a les Terres de l'Ebre, 1,1 MEUR per a la revitalització i diversificació econòmica del sector del moble de la Sénia, i dues partides de 500.000 EUR per a la millora de l'estació de tren de l'Aldea i per a l'Observatori de l'Ebre. Entre les actuacions que es van dur a terme, destaca la dotació d'aigua i llum al polígon Catalunya Sud o la compra de les antigues naus de Lear a Roquetes (Baix Ebre).

El 2010 es va aprovar el PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES TERRES DE L'EBRE [2010:103], que incloïa quatre grans propostes per a incrementar el sòl destinat a l'activitat econòmica. A més del polígon Catalunya Sud –ja en desenvolupament–, es proposava la creació del Logis Ebre –un complex logístic impulsat pel Govern català a l'entorn del polígon Catalunya Sud i l'estació de mercaderies de l'Aldea–, el de les Camposines (la Fatarella), de 50 ha, i el del Molló, entre els municipis de Móra la Nova i Tivissa, de 36 ha. Així mateix, es reservaven tres àrees per a possibles necessitats futures. La primera, de 735 ha a banda i banda del límit entre els municipis de l'Aldea i Camarles, en terrenys contigus al polígon industrial de Catalunya Sud. La segona, de 150 ha, en una zona adjacent al port d'Alcanar, amb l'objectiu d'explotar aquest port, fins ara utilitzat només per la cimentera, des d'un punt de vista comercial i logístic. I la tercera, de 90 ha, a continuació de l'estació de tren de Móra la Nova, en la partió de termes d'aquest municipi i el de Garcia.

A finals de l'any 2012 el Govern de la Generalitat preparava un segon pla d'industrialització. Entre les demandes de la Comissió d'Industrialització destacaven l'expansió de la xarxa de fibra òptica per tot el territori i la vinculació del sector del moble de la Sénia, el projecte *Barcelona World* o l'aturada dels trens Euromed a l'estació de l'Aldea.

1.2.5. El Projecte Phoenix

Al Bages, la mineria potàssica, que explota la sal com a fertilitzant, es va iniciar als anys vint del segle passat a Súria i es va estendre a Balsareny i Sallent. El sector de la mineria va patir una greu crisi a partir dels anys vuitanta, de tal manera que només es mantenen en funcionament dues explotacions potàssiques: la mina Cabanasses, de Súria (a 600 metres de profunditat, que explota el jaciment situat al nord de la falla del Tordell), i la mina Vilafruns, a Balsareny (que explota el jaciment situat al sud de la falla).

L'activitat minera en aquesta zona del Bages ha portat associats importants impactes ambientals, el més visible dels quals són els runams de residus salins, com els de Vilafruns a Balsareny, el del Fusteret a Súria o els de la Botjosa i del COGULLÓ A SALLENT [2009:52]. Aquest últim es calcula que conté 40 milions de tones de residus que ocupen 35 hectàrees i és el que té actualment un creixement més intens, d'1,5 milions de tones anuals. Altres runams, com els de les Cabanasses a Súria, van ser coberts amb terra. En total, en aquestes runes, s'estima que hi ha uns setanta milions de tones de residus salins que ocupen unes cent hectàrees de terreny.

Una afectació ambiental molt rellevant derivada d'aquesta activitat és la salinització dels aqüífers per efecte dels runams salins. Aquesta salinització està provocada per la

lixiviació dels residus salins, fet que provoca greus efectes sobre la vegetació i la fauna i la potabilització de l'aigua de tota la conca del Llobregat i el Cardener.

A finals d'abril de 2011 el conseller delegat d'Iberpotash, José Antonio Martínez Álamo, en una reunió amb el president de la Generalitat, Artur Mas, i el conseller d'Empresa i Ocupació, Francesc Xavier Mena, va presentar un ambiciós pla de reestructuració de la seva activitat al Bages anomenat PROJECTE PHOENIX. Aquest projecte preveu la inversió de 600 milions d'euros fins al 2020 a les seves instal·lacions de Sùria i Sallent.

Aquest pla comprèn dues fases. La primera, fins al 2014, preveu l'ampliació de la planta de tractament de potassa a Sùria i l'augment de la seva capacitat de compactació per a elaborar potassa granular, de demanda creixent en el mercat mundial. També implicarà la construcció d'una planta per al tractament del clorur sòdic, que actualment s'emmagatzema en els runams, de manera que es podran comercialitzar nous productes obtinguts del tractament d'aquesta sal, com la sal *vacuum* (sal cristal·litzada al buit per a emprar a la cuina o com a descalcificador) o la potassa industrial, així com altres en el futur. L'objectiu d'aquesta planta és eliminar cada any 3 milions de tones dels runams salins dels 70 milions que es concentren entre Sallent i Sùria.

En l'àmbit extractiu, en la primera fase es concentra la producció a la mina de Cabanasses, que incorporará una rampa de cinc quilòmetres que connectarà directament la mina amb la planta de tractament, i així evitarà el pas de camions pel centre de Sùria. La mina de Vilaforns, a Balsareny, es preveu que deixi de funcionar d'aquí a pocs anys i, per tant, tancaran també les instal·lacions associades de Sallent. Aquest tancament està previst que afecti dos-cents seixanta treballadors que es traslladaran a Sùria i cent trenta que es jubilaran.

La segona fase suposa augmentar la producció a la mina de Cabanasses de Sùria fins a 1,1 milions de tones de clorur potàssic anuals, de les quals 630.000 seran de potassa granular i 50.000 de potassa blanca industrial, així com 1,5 milions de tones de sal a partir dels residus. Aquest augment de capacitat està fonamentat en uns estudis geològics realitzats per l'empresa durant el 2008, que van confirmar la presència de mineral en quantitat suficient per a una producció continuada durant cinquanta anys. Aquesta fase està condicionada a l'arribada d'un ramal d'ample internacional des de Sùria fins al CORREDOR MEDITERRANI [2011:26], ja que el 70 % de l'activitat es dedica a l'exportació i l'empresa disposa d'una terminal específica al PORT DE BARCELONA [2012:32].

També està prevista, en aquesta segona fase, la creació d'un centre logístic lligat al transport ferroviari als terrenys del pla de Tossa de Callús, de vuitanta-tres hectàrees,

propietat del Consorci de la Zona Franca de Barcelona. Tanmateix, manca encara aprovar el planejament urbanístic de la zona (PAUM DE CALLÚS [2010:84]).

El gener de 2012 es va posar la primera pedra de la futura planta de cristal·lització de clorur sòdic de Sùria mitjançant compressió mecànica per a l'elaboració de sal *vacuum*. S'iniciava, així, la primera fase del Projecte Phoenix. Aquesta planta té un pressupost de 70 milions d'euros i comporta una inversió logística associada de 10 milions d'euros. Es preveia que, durant el 2013, s'acabessin de definir tots els projectes relacionats amb la primera fase del Projecte Phoenix.

1.3. TRANSFORMACIONS URBANES

1.3.1. Introducció

Les transformacions urbanes consisteixen en operacions urbanístiques en les quals es produeix un canvi en els usos del sòl considerats obsolets o que podrien ser més eficients. Les noves activitats que es proposen són, generalment, de tipus residencial o terciari (oficines, hotels, comerços, noves tecnologies...).

Des d'un punt de vista territorial aquestes transformacions han tingut especial incidència a l'àrea metropolitana de Barcelona i, en particular, al llevant barceloní fins a Sant Adrià de Besòs i Badalona, com a continuïtat de les operacions realitzades durant els Jocs Olímpics. Tanmateix, la major part de ciutats mitjanes i grans d'arreu del país han estat objecte de transformacions d'aquest tipus, generalment per la presència de zones industrials obsoletes en àrees properes al centre urbà.

La crisi econòmica i immobiliària ha afectat també les transformacions urbanes, ja que aquestes es finançaven amb les plusvàlues generades per les operacions immobiliàries. La paralització dels projectes ha obligat, en alguns casos, al seu replantejament o a proposar transformacions més moderades.

A continuació s'exposen les tres tipologies de transformació urbana més rellevants, vinculades a usos industrials, usos ferroviaris i equipaments.

1.3.2. Les transformacions dels usos industrials

L'operació més significativa en aquest àmbit, tant per la seva extensió com pel fet d'haver-se convertit en un referent a escala internacional, ha estat la TRANSFORMACIÓ DEL POBLENOU [2008:140] a través del Projecte 22@. Ha afectat unes dues-centes hectàrees d'ús principalment industrial que s'han convertit en una mixicitat d'usos residencials i d'activitats denses en coneixement i noves



Transformació urbana
al Poblenou, prop de la plaça
de les Glòries.
Font: Arxiu Territori.

tecnologies. Tanmateix, durant els anys d'execució no han mancat les protestes veïnals en contra de la desaparició del patrimoni industrial característic del Poblenou, amb el cas de CAN RICART [2006:180], finalment protegit, com un dels més emblemàtics. En sintonia amb l'operació urbanística del Poblenou, la del FÒRUM I DIAGONAL MAR (Barcelona i Sant Adrià de Besòs) [2007:191] tenia com a objectiu la renovació, reforma i millora del front litoral del municipi de Barcelona, la recuperació del riu Besòs i l'arribada de la Diagonal al mar a partir de la celebració del Fòrum Universal de les Cultures.

Una altra transformació similar, iniciada el 2001, s'ha desenvolupat a la GRAN VIA [2008:133], a l'entorn de la plaça d'Europa (l'Hospitalet de Llobregat). Ha comportat la transformació d'usos majoritàriament industrials en un àmbit de cent hectàrees i la creació d'una nova centralitat amb habitatges, oficines, hotels, equipaments i nous serveis de transport públic a més de la Ciutat de la Justícia.

També cal destacar la transformació del BARRI DEL GORG (Badalona) [2010:146]. En una àrea dominada pels usos industrials, l'operació consistia en la descontaminació del sòl –originada a causa de l'activitat centenària de la química Cros–, la creació d'un port esportiu, la construcció de quatre mil habitatges, noves infraestructures i equipaments i la prolongació del passeig marítim. El 2005 es va inaugurar la primera fase, el port esportiu, mentre que la segona fase, que suposava la prolongació del port ciutat endins mitjançant un canal que havia de connectar amb el Palau Municipal d'Esports, es va veure afectada per la crisi econòmica i el seu desenvolupament resta incert.

En altres casos la crisi econòmica ha paralitzat els projectes i no és segur que es portin a terme. Per exemple, a la MARINA DEL PRAT VERMELL (Barcelona) [2012:42], la modi-

ficació del PGM, que permetia transformar les 75 hectàrees de sòl industrial a habitatge i activitats econòmiques, es va produir l'any 2006, en els moments àlgids de la construcció. La crisi econòmica va afectar de ple l'operació en un moment en què bona part dels solars ja estaven buits i els tallers industrials, abandonats, en espera de l'inici de les obres. La situació també va comportar que s'ajornés el real·lotjament dels veïns del carrer d'Ulldedecona i va paralitzar el projecte d'una empresa holandesa de construir-hi una pista coberta (*indoor*) d'esquí.

També a Barcelona, a CAN BATLLÓ [2012:37], el projecte de transformació preveu reconvertir el conjunt fabril en un espai per a equipaments, usos residencials i espais lliures. Igual que amb la Marina del Prat Vermell, la modificació del PGM es va produir el 2006 i la posterior crisi econòmica va alentir el desenvolupament del projecte, que resta amb un calendari incert. El teixit associatiu del barri de la Bordeta, organitzat a través de la Plataforma Can Batlló És pel Barri, va reclamar l'acceleració del procés i, finalment, va aconseguir que se'ls cedís una nau de 1.500 m² de sostre, que es va consolidar progressivament com un equipament autogestionat pels veïns.

Un cas singular, pel fet d'estar vinculat també al replantejament del traçat viari, és la reforma de la PLAÇA DE LES GLÒRIES (Barcelona) [2007:89]. Concebuda el 1860 com el centre simbòlic i nus de comunicacions més important de la ciutat, es va configurar als anys noranta com un anell viari elevat que va resoldre la situació del trànsit, però que va suposar la creació d'una barrera entre els barris propers i l'empitjorament de les condicions ambientals i de qualitat de vida de l'entorn urbà. Les associacions de veïns van reivindicar des de bon principi l'eliminació de l'anell viari elevat, però no fou fins al 2007 que Ajuntament i veïns van consensuar el Compromís per Glòries,

que proposava transformar l'anell viari i els seus entorns en una àmplia zona verda flanquejada per habitatge i equipaments i el trànsit d'entrada i sortida a Barcelona soterrat. Les reformes en el projecte, les desavinences entre els actors socials i polítics i la crisi econòmica n'han retardat l'execució i la plaça no es preveu que s'inauguri abans del 2018.

Tampoc no ha acabat de prosperar la transformació del polígon industrial de la CARRETERA DEL MIG [2007:186], de cent quatre hectàrees, que se situa entre els barris del Centre i Bellvitge de l'Hospitalet de Llobregat. El 2004 es va inaugurar la rambla de Marina, que hauria d'estructurar aquest nou eix residencial, i el 2007 es va aprovar el primer dels plans de millora urbana en què es divideix el projecte. El projecte va aixecar els recels dels sindicats i les associacions empresarials, que recordaven que, en aquest àmbit, hi treballen unes setze mil persones. En tot cas, la crisi econòmica havia impedit, fins al 2012, l'execució dels projectes.

A Girona, el PGOU de 2002 va fixar la transformació a sòl residencial de 5,5 hectàrees situades a l'entrada sud de la ciutat, al CARRER DE BARCELONA [2009:147], ocupades per indústries, tallers i negocis com ara concessionaris de cotxes. Es tracta d'un sector que ha quedat progressivament incorporat dins la trama urbana i que s'havia de veure beneficiat pel soterrament de la línia de tren amb l'arribada del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [2012:12]. Durant el 2009 es va produir el trasllat de tots els negocis de la zona, però l'operació immobiliària es va encallar a causa de la crisi i la fallida de l'empresa responsable. Amb el projecte aturat, es va fer evident la problemàtica que

comportava l'existència de naus abandonades i l'Ajuntament va iniciar l'enderroc de les naus en mal estat davant del risc d'accidents.

1.3.3. Les transformacions dels usos ferroviaris

Les transformacions urbanes lligades al soterrament d'infraestructures ferroviàries tenen una estreta relació amb l'arribada del ferrocarril d'alta velocitat (FAV) a les ciutats on es projectaven estacions. A LLEIDA [2008:144] l'arribada del FAV el 2003 va comportar el recobriment de les vies d'alta velocitat i convencionals a l'entorn de l'estació, la creació d'un parc de 13,5 hectàrees i la construcció de 472 habitatges per a afavorir la connexió entre el centre i els barris de BALÀFIA [2010:106] i Pardinyes. A SANTS (Barcelona) [2011:40] les dificultats tècniques que generava el soterrament dels accessos a l'estació van fer optar per una cobertura mitjançant una estructura de formigó executada entre el 2010 i el 2011. Aquesta solució no va agradar als veïns, que defensaven el soterrament, per l'impacte visual de l'estructura envers els habitatges de l'entorn i l'increment de l'efecte barrera. A finals de 2012 restava per a definir el projecte d'urbanització dels entorns, que hauria de comportar la creació de zones verdes lineals a la cota baixa, una rambla al sostre del calaix i un vial de serveis al costat muntanya.

Tanmateix, el projecte urbanístic de més envergadura se situava entre els barris de SANT ANDREU I LA SAGRERA (Barcelona) [2012:45], on es projectava la construcció de l'estació ferroviària més gran de Catalunya, al voltant de la qual es preveia aixecar més de vuit mil habitatges en



Cobertura del FAV
a l'altura de Sants.
Font: Arxiu Territori.

edificis de nou a dinou plantes, un parc lineal de quaranta hectàrees sobre les vies, edificis d'oficines i hotelers i diferents equipaments. A partir del 2008 els problemes de finançament de tota la transformació urbana, que s'havia de finançar amb les plusvàlues generades per les operacions immobiliàries, van frenar les obres, de tal manera que l'estació no va entrar en servei quan es va posar en funcionament el tram del FAV entre Barcelona i Figueres. Es preveia que l'estació estaria a punt el 2016, però no hi havia data per al parc i per a la resta d'actuacions.

A GIRONA [2012:12], on el tren va arribar l'any 2012, no es va complir la promesa de soterrar també la línia de tren convencional que creua la ciutat en viaducte i mancava la regeneració dels 27.000 m² de l'antiga plaça d'Europa, afectada per les obres. L'Ajuntament de Girona seguia insistint en el soterrament de la línia i proposava alternatives com un tercer rail a la línia del FAV, si bé el Ministeri de Foment (MIFO) assegurava que hi havia dificultats tècniques per a fer-ho possible.

A FIGUERES [2004:90], per la seva banda, l'estació se situa a l'oest del municipi, al límit amb el terme de Vilafant. El projecte inicial consistia a desmantellar la línia actual que passa pel centre urbà i crear una única estació. També es preveia l'obertura d'una avinguda nova entre l'estació del FAV i el centre de la ciutat de 400 m de llarg i 50 d'amplada, l'enderroc de quaranta cases situades a la zona del carrer d'Avinyonet i la construcció de nou-cents habitatges nous. L'existència d'un moviment veïnal contrari al trasllat de l'estació i a la construcció de la nova avinguda i, més tard, la crisi econòmica van comportar la paralització d'aquests projectes. Finalment la nova estació es va inaugurar el 2010 únicament per a alta velocitat i sense nous accessos al centre urbà.

A part dels indrets on es projectaven estacions del FAV, un bon nombre d'ajuntaments i agents socials han reclamat el soterrament de les línies de ferrocarril que passen pel seu terme municipal. Si bé en un primer moment el MIFO s'havia mostrat obert a finançar diversos soterraments, la crisi econòmica ha evitat que tressin endavant. Així, el 2010 Foment va enunciar que no prioritzaria cap dels soterraments en línies convencionals, de tal manera que aquests haurien d'estar finançats pels mateixos ajuntaments. Alguns d'aquests casos han estat els de Sant Feliu de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Montcada i Reixac i Tarragona.

A SANT FELIU DE LLOBREGAT [2010:68], amb un únic pas a nivell per a vehicles i vianants en tot el nucli urbà, la mobilització cívica i política per a reclamar el soterrament de la línia Tarragona-Barcelona per Vilafranca del Penedès s'havia iniciat el 1980 i havia culminat el 2005 amb un acord que donava cobertura econòmica al projecte. La decisió de Foment de no tirar endavant el soterrament es va produir quan el projecte restava pendent només de licitació.

A L'HOSPITALET DE LLOBREGAT [2011:40], amb l'arribada del ferrocarril d'alta velocitat, es preveia el soterrament dels quatre quilòmetres de la línia de Vilanova i la Geltrú i una part de la línia de Vilafranca, fet que havia de permetre recuperar unes deu hectàrees de terrenys com a zona verda i relligar els diferents barris de la ciutat. Tanmateix, després que el 2008 s'inaugurés el FAV, el MIFO va acabar ajornant el soterrament de les línies convencionals.

A MONTCADA I REIXAC [2011:41], on tres línies de tren recorren pel nucli urbà, l'any 2007 es va acordar el soterrament de la línia de Portbou aprofitant el pas del FAV. L'anunci de l'ajornament es va produir quan el projecte bàsic de soterrament ja estava enllestit i just després que l'Ajuntament hagués encarregat un estudi per a l'ordenació dels espais alliberats. La Plataforma Tracte Just va convocar diverses mobilitzacions, en les quals es va tallar la línia de Portbou i en què van participar centenars de persones, entre elles representants de tots els grups polítics municipals.

Pel que fa a TARRAGONA [2008:132], el projecte es basa a desplaçar cap a l'interior i soterrar la línia actual de tren, de tal manera que es podran alliberar un total de tres quilòmetres de la façana marítima per a guanyar zones verdes, edificar mil dos-cents habitatges, convertir la plaça dels Carros en la més gran de la ciutat i rehabilitar les platges i el passeig marítim. El projecte, presentat el 2003, es va encallar a partir del 2008 a causa de l'elevat cost.

1.3.4. Les transformacions vinculades a equipaments

Les transformacions vinculades a la desaparició d'equipaments obsolets han tingut com a clar protagonista l'enderrocament de casernes militars. Així, a Barcelona cal subratllar la TRANSFORMACIÓ DE LES CASERNES DE SANT ANDREU [2008:139] —que van deixar d'acollir activitats militars l'any 1998— en dos mil habitatges. Tanmateix, una de les operacions més singulars ha estat la creació de la CIUTAT DE LA JUSTÍCIA (l'Hospitalet de Llobregat) [2008:133] a les cinc hectàrees de les antigues casernes de Lepant, ja al límit amb el municipi de Barcelona. Aquest projecte preveia inicialment la concentració de tots els òrgans judicials en onze edificis, amb una superfície total construïda de 280.000 m², tot i que finalment, davant les crítiques veïnals, es va reduir l'edificació en un 36 % i es va introduir més habitatge i comerç. La Ciutat de la Justícia es va posar en marxa el 2010. També a l'Hospitalet de Llobregat, la TRANSFORMACIÓ DE LA CASERNA DE LA REMUNTA [2012:38] en 797 habitatges es va començar a executar a finals de 2012 i es va convertir així en la primera àrea residencial estratègica de Catalunya a tirar endavant.

Una important transformació que no s'ha materialitzat està vinculada a un equipament esportiu molt significatiu. En efecte, des de l'any 1998 el Futbol Club Barcelona

plantejava un ambiciós projecte de TRANSFORMACIÓ DELS ENTORNS DEL CAMP NOU [2007:199] basat en l'ampliació i remodelació del Camp Nou i la substitució del Palau Blaugrana per un nou pavelló poliesportiu situat en un altre emplaçament i del doble de capacitat. Per fer front al cost econòmic d'aquesta operació (valorada en uns 312 MEUR), es volia aconseguir la requalificació de part dels terrenys, amb l'enderrocament del Miniestadi, per tal d'allotjar-hi nou sostre residencial i terciari –a més d'equipaments i zones verdes– en una àrea de la ciutat en origen perifèrica però que havia adquirit una gran centralitat. Les diverses propostes d'ordenació no van acabar de convèncer els veïns, que recordaven que el PGM no hi preveia un ús residencial. L'any 2010 la nova Junta Directiva blaugrana va demanar a l'Ajuntament que aturés la modificació del PGM, ja que considerava que la nova situació del mercat immobiliari feia inviable l'operació, i va anunciar que dissenyaria un nou projecte en el qual es potenciessin els usos esportius al voltant del Camp Nou.

Un altre cas interessant és el de la transformació d'un equipament de tipus energètic, la CENTRAL TÈRMICA DE CICL COMBINAT DEL BESÒS (Sant Adrià de Besòs) [2012:44]. Té la particularitat d'haver esdevingut l'únic element que interromp el continu urbà existent entre Montgat i el barri de la Barceloneta (Barcelona) i dificulta l'obertura al mar de les zones residencials de Sant Adrià. Tanmateix, una consulta ciutadana celebrada el 2007 va acordar conservar les tres xemeneies de 200 metres, ja que considerava que constituïen un símbol d'identitat de la ciutat. L'enderroc parcial de la central es va iniciar a finals de 2012, però encara no estava clar l'ús que es faria de les estructures conservades ni dels terrenys resultants.

1.4. MILLORES URBANES

1.4.1. Introducció

Les actuacions de millora d'àrees urbanes, en què el que es proposa no és el canvi d'ús del sòl sinó la regeneració dels espais urbans, tenen una gran tradició al nostre país des dels anys setanta i vuitanta i estan molt lligades a les demandes veïnals per a dignificar la qualitat de vida en els barris perifèrics o centres degradats. A partir del 2004 cal destacar l'impuls que ha suposat la LLEI DE MILLORA DE BARRIS, ÀREES URBANES I VILES [2004:103] que requereixen una atenció especial i que tenia com a principal objectiu actuar en aquells barris i viles on s'havien detectat problemes urbanístics i socials importants, per tal de frenar el procés de degradació en què estaven immersos. Per això proposava actuar d'una manera integral, tenint en compte tant la rehabilitació urbanística com el desenvolupament de projectes socials i econòmics per al foment de la cohesió social.

L'aplicació de la Llei de barris va permetre emprendre actuacions de rehabilitació integral en cent quaranta-un

barris catalans, amb una població beneficiària de més d'un milió de ciutadans i una inversió total compromesa de 1.330 MEUR. Prop de la meitat dels barris amb ajuts eren històrics, encara que també es va actuar sobre polígons d'habitatge desenvolupats durant els anys seixanta i setanta per a ubicar la població immigrant i en àrees d'urbanització marginal sense planejament previ.

En el camp urbanístic les actuacions endegades es van basar en la millora de l'espai públic, la dotació de zones verdes, la provisió d'equipaments, la rehabilitació d'elements comuns dels edificis, la millora de l'accessibilitat, el foment de la sostenibilitat i la incorporació de noves tecnologies. Pel que fa a les actuacions amb finalitat social, cal destacar les iniciatives de dinamització econòmica i social, o de foment de l'equitat de gènere.

A partir del 2011 la crisi econòmica va comportar l'aturada en el desplegament de la Llei de barris, fet que va fer disminuir quantitativament i qualitativament aquestes intervencions integrals.

1.4.2. Les actuacions als nuclis antics

Més del 50 % de les actuacions desenvolupades amb la Llei de barris corresponen a nuclis antics, com és el cas d'Olot (escollit en la convocatòria de 2004), Balaguer (2005) o Tortosa (2005).

A OLOT [2011:39], amb un greu problema de desocupació i mal estat dels habitatges, el programa de millora urbana va optar per petits esponsorjaments que permetessin crear petites places i nous espais públics. És el cas de la plaça d'en Campdenmàs, la plaça de les Monges o l'allargament del passeig de la Muralla. També es van preveure altres actuacions com la rehabilitació de les façanes, la conversió de carrers en zones de vianants, la dinamització de l'activitat comercial o el foment de la integració social i cultural.

En el cas de BALAGUER [2011:36], el centre històric havia patit en les darreres dècades un procés progressiu d'abandonament per part dels antics habitants, una reducció de les activitats econòmiques i una degradació de la infraestructura urbana i de marginació social. El projecte d'intervenció integral perseguia la regeneració urbanística i social del barri a través de l'esponsorjament, la recuperació del patrimoni i la construcció d'equipaments de ciutat. Cal destacar la intervenció entre els carrers de Sant Pere, Sant Joan i Sant Domènec, en què es van tirar a terra nombrosos edificis i que va generar un nou vial per a permetre l'accés rodat. Es tracta d'una actuació poc habitual en centres històrics –on la tendència és l'expulsió del cotxe– però considerada necessària, ja que es tractava de la zona més tancada i degradada del centre històric.



Actuacions d'esponjament
al nucli antic de Tortosa.
Font: Arxiu Territori.

A TORTOSA [2011:38], en un dels nuclis antics més extensos de Catalunya i amb un notable patrimoni històric i cultural, s'hi concentra un elevat percentatge de població amb risc de patir exclusió social i més de la meitat dels edificis estaven buits. El Pla Integral del Nucli Antic de Tortosa tenia diversos eixos, entre els quals destacava la millora de la qualitat de l'espai públic i la posada en relleu del patrimoni cultural i històric; l'esponjament de determinats espais com ara el barri del Castell, o l'espai al voltant de la catedral per tal de facilitar l'accessibilitat; la construcció d'equipaments destinats a atendre el veïnat; l'obertura de noves places, i programes de rehabilitació d'habitatges.

Fora de la Llei de barris, però encara en l'àmbit dels nuclis antics, cal destacar les intervencions proposades o executades a la ciutat de Barcelona a l'illa Robadors, a Santa Caterina, a Sarrià i a Sant Andreu.

A L'ILLA ROBADORS [2004:192], al Raval, el 2010 va culminar una de les actuacions de renovació d'aquest barri –iniciada amb l'obertura de la rambla del Raval– amb la creació de dos-cents vuitanta habitatges, un hotel de luxe, un bloc d'oficines i la Filmoteca de Catalunya. També a Ciutat Vella, al sector de SANTA CATERINA [2005:192], la renovació iniciada el 2000 amb l'obertura d'una gran plaça al sector conegut com a Pou de la Figuera i la prolongació de l'avinguda Cambó va generar protestes per l'impacte dels enderroc sobre l'estructura medieval dels carrers i per la possible substitució de la població per residents amb més capacitat adquisitiva, i va culminar amb un interessant procés participatiu sobre els usos finals de la plaça del Pou de la Figuera.

A SARRIÀ [2008:76] el PGM de 1976 preveia diverses alineacions de façanes i obertures de nous carrers al nucli antic

que suposarien l'expropiació de diverses finques i l'enderroc d'habitatges. Aquestes operacions no es van arribar a dur a terme i, trenta anys després, l'Associació de Veïns de Sarrià i l'Ajuntament coincidien a considerar que el planejament no tenia en compte l'interès patrimonial i urbanístic del teixit urbà del barri i que aquesta situació havia afavorit el deteriorament de les finques davant la negativa dels propietaris a fer-hi reformes. El 2008 l'Ajuntament de Barcelona va aprovar la modificació del PGM que descartava la major part de propostes d'alineacions i ampliacions de carrers i ho aprofitava, a més, per a incorporar quatre cases més al Catàleg del Patrimoni i per a promoure la conversió en zona de vianants d'onze carrers.

A SANT ANDREU [2012:25], per la seva banda, el PGM de 1976 comportava l'enderrocament d'un total de 300 habitatges del nucli antic afectats per la creació de zones verdes i equipaments, l'ampliació de carrers i la definició d'àrees de densificació. El 2011 es va aprovar inicialment la modificació del PGM, que proposava conservar 240 habitatges per a preservar el nucli antic i enderrocar-ne 60, ja sigui per les escasses condicions d'habitabilitat (il·luminació i ventilació) com pel fet de ser necessari per a la creació de zones verdes. L'Associació de Veïns de Sant Andreu va celebrar la modificació, però reivindicava la desafectació de totes les finques i va presentar al·legacions que a finals de 2012 no havien estat resoltes.

1.4.3. Les actuacions en polígons d'habitatge

Les intervencions en polígons d'habitatge són una de les operacions més habituals de millora urbana, ja que afecten àrees generalment perifèriques i població amb rendes relativament baixes. La Llei de barris va seguir prioritant



Blocs a enderrocar al barri de l'Erm, a Manlleu.
Font: Arxiu Territori.

aquestes intervencions, per exemple, a la Trinitat Vella, el barri de l'Erm, el sector Salt 70 o Ca n'Anglada.

La TRINITAT VELLA (Barcelona) [2011:35] és un barri encerclat per grans eixos de comunicació que fan que estigui físicament segregat de la resta de la ciutat. Aquest aïllament, la presència d'una presó construïda a la part més elevada del turó de la Trinitat l'any 1963, l'estat del parc d'habitatges o els problemes amb el tràfic de drogues havien estat motiu de nombroses reivindicacions veïnals. En aquest context, el projecte d'intervenció integral proposava superar les barreres que aïllen el barri a través de nous vials i passeres i la creació de referents culturals (biblioteca, centre cívic...) per a potenciar l'autoestima del barri.

Per la seva banda, el BARRI DE L'ERM de Manlleu [2010:63] va néixer als anys seixanta i ha acollit des del primer moment les onades immigratòries, primer del sud d'Espanya i posteriorment de població extracomunitària, especialment d'origen magrebí. Un dels aspectes més singulars és la presència dels blocs de Can Garcia, formats per 256 habitatges repartits en dos blocs de tres escales cadascun, amb planta baixa més onze, que presentaven deficiències estructurals importants a causa de la mala qualitat dels materials. Per això la intervenció més important al barri era l'enderroc d'aquests blocs i la seva substitució per un conjunt d'habitatges tutelats amb unes bones condicions de densitat i habitabilitat. Els efectes de la crisi econòmica van endarrerir tots els projectes previstos, si bé durant el 2012 se seguia treballant en el reallotjament dels veïns dels blocs de Can Garcia.

Un dels casos més paradigmàtics dels problemes de determinats barris de Catalunya el constitueix el sector SALT 70 [2010:145]. Amb més de la meitat de la població

d'origen estranger, té greus problemes vinculats a l'alta taxa d'atur, la sobreocupació d'alguns habitatges, la falta d'espais verds, l'elevada mobilitat de la població i l'ocupació d'habitatges buits. El Projecte d'Intervenció Integral Salt 70 (2004) va actuar en el barri a través de la millora de l'espai públic, la dotació d'equipaments i els programes de dinamització comercial, inserció laboral i atenció als col·lectius vulnerables. Tanmateix, l'any 2010, quan el projecte ja estava molt avançat, l'Ajuntament de Salt va proposar intervenir directament sobre els problemes de densificació del sector a través d'una àrea de renovació urbana que eliminés sis-cents pisos en dotze anys i recuperés l'espai públic sense construir. La crisi econòmica, la dificultat de finançament de l'operació, la creació d'una plataforma ciutadana contrària a l'operació i els canvis polítics a l'Ajuntament de Salt van aturar la intervenció.

Finalment, CA N'ANGLADA [2012:36] és un barri de Terrassa que va créixer a partir dels anys cinquanta. Després que fos escollit dins la primera convocatòria del programa de barris, el 2006 es va iniciar un projecte d'esponjament que havia de comportar l'enderrocament de cent vuitanta-quatre habitatges distribuïts en nou blocs i el reallotjament dels veïns a l'avinguda del Vallès. Tanmateix, la fallida del projecte urbanístic a l'avinguda del Vallès va aturar el projecte, si bé l'Ajuntament de Terrassa estudiava a finals de 2012 enderrocar els blocs en pitjor estat i reallotjar els veïns en pisos existents.

D'altra banda, ja fora de la Llei de barris, cal incidir en dues actuacions efectuades en barris amb un elevat percentatge de població d'ètnia gitana: LA MINA (Sant Adrià de Besòs) [2007:87] i SANT ROC (Badalona) [2010:64]. En el cas de la Mina, el pla especial aprovat el 2002 va permetre crear una rambla que travessa el barri gràcies a



Millora urbana de la Mina.
Mapa: Montse Ferrés.

l'enderrocament de diversos equipaments, la conversió de sòl industrial en residencial i l'arribada del tramvia. Resta, no obstant això, l'enderrocament del bloc Venus, el més degradat del barri, on viuen un miler de persones per problemes de finançament. A Sant Roc, s'ha executat la major part del pla d'enderroc i substitució de mil seixanta-dos pisos afectats per aluminosi.

1.4.4. Les actuacions en cases barates i altres zones urbanes

Un cas singular el constitueixen les operacions de regeneració de sòl urbà, ja sigui a causa del mal estat dels habitatges o de la necessitat de crear més zones verdes en àrees d'elevada densitat. En aquest cas la majoria d'actuacions no estan vinculades a la Llei de barris.

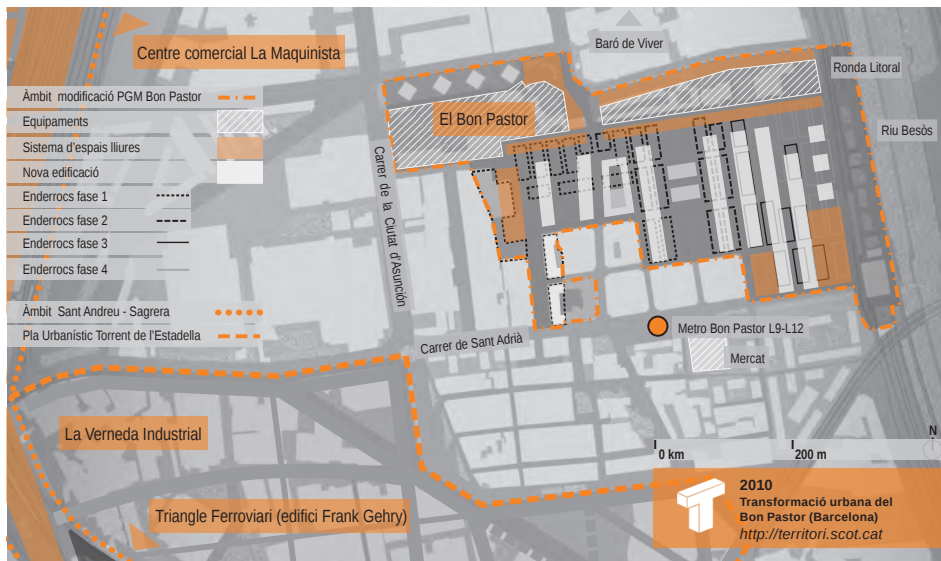
Dins l'àrea metropolitana de Barcelona cal destacar les operacions de demolició de les cases barates de principis del segle XX del Bon Pastor (Barcelona), de la colònia Castells (Barcelona) i de la Catalana (Sant Adrià de Besòs). En el cas del BON PASTOR [2010:137] la substitució de les 784 cases existents per blocs de pisos es va iniciar el 2004, però es va encallar el 2012 per manca de finançament. En aquells moments s'havien realitzat dues de les cinc fases del pla: s'havien enderrocat unes 150 cases i s'havien construït 342 pisos. A la COLÒNIA CASTELLS [2010:139], formada per unes 200 cases, el procés estava menys avançat, ja que a finals de 2012 encara no estaven llestos els pisos de real·lotjament, tot i que la majoria de cases ja estaven buides i tapiades. En ambdós casos cal destacar que la majoria de veïns estaven d'acord amb el projecte i amb les indemnitzacions pactades. Tanmateix, una part dels veïns –Associació d'Avis del Barri i Salvem la Colònia Castells, respectivament– rebutjava l'operació i defensava la conservació i rehabilitació d'aquests barris sense haver d'enderrocar les cases. On no s'han produït protestes sig-

nificatives ha estat al barri de LA CATALANA (Sant Adrià de Besòs) [2012:39], que el 2010 va iniciar el procés de real·lotjament de les 139 cases baixes que es van construir per als treballadors de la tèrmica del Besòs.

A TORRE BARÓ (Barcelona) [2007:91], un barri de cases d'autoconstrucció dels anys trenta a la falda de Collserola, l'Ajuntament va iniciar el 2004 l'expropiació de 250 habitatges que s'havien construït sense permís d'edificació per guanyar zona verda i terreny forestal. A canvi es creava un nou centre neuràlgic a la part baixa del barri, a tocar de la C-58, on es construïen 375 habitatges de protecció oficial –en part per a real·lotjar els afectats– i equipaments. La crisi econòmica va comportar l'alentiment de les expropiacions i va provocar que no s'ocupessin els habitatges de protecció oficial ja acabats. Aquesta situació –bona part de les cases abandonades en espera de l'expropiació i els pisos buits– va generar les queixes dels veïns i diversos grups municipals de l'oposició.

Una situació força diferent és la que es va plantejar a L'ILLA FRADERA de Badalona [2011:73]. Es tracta d'un solar de dues hectàrees que estava format, en el seu moment, per cases baixes, diversos establiments comercials i un garatge privat. El PGM el va qualificar com a zona verda, tot i que una modificació posterior va preveure la creació de dues façanes d'edificis de planta baixa més sis (tres-cents cinquanta habitatges) que havien de substituir les edificacions preexistents. El 2011 es van completar les obres d'urbanització de la plaça, que disposa d'un accés a l'estació de Pompeu Fabra de la línia 2 de metro i un aparcament subterrani, tot i que restava pendent la construcció dels habitatges a causa de la crisi.

A VALLCARCA (Barcelona) [2010:65] el PGM de 1976 preveia convertir l'avinguda de Vallcarca en un passeig amb habitatges nous, equipaments i zones verdes. No fou, però, fins al 2008 que s'aprovà el Pla de Millora Urbana,



Millora urbana del Bon Pastor.
Mapa: Montse Ferrés.

que proposava eixamplar la via en el tram entre Lesseps i el viaducte de Vallcarca demolint diversos immobles. El 2012 ja s'havien iniciat els enderroc i els real·lotjaments, tot i que la crisi econòmica impedia saber quan es podria donar per acabada la reforma i inaugurar el nou passeig de Vallcarca.

Al CARMEL (Barcelona) [2008:75] el gener de 2005 es va produir l'esfondrament d'un dels túnels de maniobra durant les obres de prolongació de la LÍNIA 5 [2010:57]. Malgrat no produir cap víctima mortal, va obligar a desallotjar preventivament 1.276 persones, de les quals 249 van perdre definitivament els seus habitatges, i es va generar una gran alarma social. En resposta, a finals d'octubre del 2005 es va crear l'Agència de Promoció del Carmel i Entorns i es va declarar el barri àrea extraordinària de rehabilitació integral. Entre el 2005 i el 2007 es van executar diferents actuacions de rehabilitació de 5.157 habitatges i es va aconseguir que tots els afectats directes i indirectes haguessin cobrat les indemnitzacions i haguessin tornat als seus habitatges. El 2008, dins el mateix procés de millora del barri del Carmel, es va impulsar una modificació del PGM, que proposava la creació d'habitatges, equipaments i zones verdes i l'enderrocament d'unes cinc-cents cases per fer possibles aquestes actuacions. No es va aprovar a causa del desacord veïnal sobre aquest darrer aspecte.

1.5. EQUIPAMENTS

1.5.1. Introducció

Els equipaments d'oci, de lleure, esportius, comercials, educatius o socials –ja siguin públics o privats– acostumen a tenir una elevada influència sobre l'entorn territorial. Des d'aquest punt de vista les decisions relatives a la seva planificació i gestió són un element clau en l'ordena-

ció de qualsevol àmbit territorial. En els apartats anteriors ja s'ha fet esment, ni que sigui de manera indirecta, d'alguns equipaments de tipus esportiu o comercial. A continuació ens fixarem especialment en els equipaments penitenciaris, els comercials i d'oci i els religiosos.

1.5.2. Els equipaments penitenciaris

La localització dels centres penitenciaris ha estat font habitual de polèmica a causa de les reticències locals d'acollir aquests tipus d'equipaments. A partir de l'any 2000 es va començar a fer evident que el creixement de la població reclusa no s'havia traduït en un increment de les instal·lacions penitenciàries, que, a més, s'havien anat degradant. Els anys 2003 i 2004 dos projectes impulsats pel Departament de Justícia –el centre penitenciar del Camp del Lledoner (Sant Joan de Vilatorrada) i el centre penitenciar de Sant Joan Samora, a Sant Llorenç d'Hortons– van comportar un important rebuig per part dels veïns, que denunciaven l'opacitat del procediment d'instal·lació i reivindicaven el valor paisatgístic dels terrenys.

Els dos projectes van acabar prosperant, però van impulsar el Govern català a elaborar un PLA DIRECTOR D'EQUIPAMENTS PENITENCIARIS [2005:123] per concretar la localització dels nous centres, que es va aprovar el 2005. L'execució del conjunt de les actuacions es va estimar en 450 MEUR. Afegint els nous centres als ja consolidats, a Catalunya hi hauria un total d'onze mil places per a interns, més de la meitat de les quals serien de nova creació.

Pel que fa als centres de compliment de penes, a causa de les condicions estrictes de seguretat, es proposava situar-los allunyats de les àrees urbanes, per bé que ben comunicats amb transport públic i carretera. A partir de l'anàlisi de l'estat de les instal·lacions penitenciàries i de la població reclusa, es va proposar la construcció de quatre

centres per a homes a FIGUERES [2011:23], EL CATLLAR [2007:41], SANT JOAN DE VILATORRADA [2009:48] i TÀRREGA [2010:33] i el de dones a SANT JOAN SAMORA (Sant Llorenç d'Hortons) [2005:49]. Aquest mapa es completava amb els centres ja existents o en ampliació a Quatre Camins (la Roca del Vallès), Brians (Sant Esteve Sesrovires) i Lleida. En canvi, les presons de Wad Ras, Trinitat i MODEL (Barcelona) [2009:144] i les de Tarragona, Girona i Figueres tancarien a causa de la seva obsolescència i es podrien recuperar per als municipis respectius com a equipaments, zones verdes o habitatge.

Els centres oberts, per la seva banda, s'havien de situar en nuclis urbans amb transport públic accessible per tal d'afavorir els processos de reinserció dels interns que compleixen l'etapa final de la seva condemna i que només hi van a dormir. Es proposava, en aquest sentit, aprofitar el tancament de cinc dels sis centres de compliment de penes (els tres de Barcelona i els de Tarragona i Girona) per a adequar un espai per al règim obert.

Finalment, els CENTRES DE PREVENTIUS [2011:24] acullen persones en règim tancat, pendents de judici, que es traslladen freqüentment als jutjats per a acomplir les diligències pertinents i, per tant, necessiten localitzar-se preferentment en zones urbanes o periurbanes per a garantir la proximitat a les seues judicials. Finalment es va decidir ubicar el centre penitenciari a la Zona Franca de Barcelona, entre Mercabarna, la zona d'activitats logístiques (ZAL) i l'antic curs del riu Llobregat. Aquest emplaçament deixaria el centre penitenciari prou allunyat dels sectors residencials del barri però relativament a prop de la nova Ciutat Judicial –pròxima a la plaça Cerdà– i al costat d'una de les estacions de metro previstes a la LÍNIA 10 DE METRO [2012:22].

Tot i que alguns dels ajuntaments afectats van protestar, les compensacions previstes per als municipis que acollien les instal·lacions –segons el Decret 335, de 20 de juliol de 2004– van suavitzar l'oposició. En el cas de Figueres, els terrenys on s'havia d'instal·lar el centre penitenciari se situaven molt a prop del terme municipal de Llers. Inicialment aquest Ajuntament va rebutjar l'equipament, però finalment el va acceptar perquè el Departament de Justícia va permetre que s'acollís a les compensacions com si fos un municipi afectat.

El desenvolupament del Pla va seguir un bon ritme a partir de llavors i el 2008 ja es va inaugurar el primer centre, el de Sant Joan de Vilatorrada, mentre que estaven en obres els del Catllar i de Figueres i seguien els tràmits dels de Sant Joan Samora, Tàrraga i la Zona Franca.

Tanmateix, la crisi econòmica va acabar afectant els projectes penitenciaris. La construcció de les presons de Figueres i del Catllar va finalitzar el 2010 i el 2012 respectivament, però no van entrar en funcionament a causa de l'elevat cost de posar-les en marxa i la necessitat de con-

tractar més personal. Per la seva banda, les presons de Sant Joan Samora, Tàrraga i la Zona Franca no tenien calendari d'inici d'obres. Només la presó de joves de la Trinitat Vella s'havia reconvertit en centre de règim obert, després que els reclusos fossin traslladats a la Roca del Vallès. Les cinc presons restants es mantenien en funcionament sense una data clara de tancament.

1.5.3. Els equipaments comercials i d'oci

Des de fa anys la política d'ordenació dels equipaments comercials desenvolupada pels diferents governs de la Generalitat persegueix com a objectiu preservar el model de comerç urbà de proximitat, afavorir la ciutat compacta i reduir la mobilitat. Sota aquesta lògica es va aprovar el 2005 la LLEI D'EQUIPAMENTS COMERCIALS [2006:84], amb l'objectiu de donar pautes per a l'ordenació de l'activitat comercial. Es pretenia que els grans establiments comercials se situessin dins dels centres urbans per a afavorir que els consumidors poguessin escollir entre tots els formats de comerç, des del més petit fins al més gran.

En concret, es proposava que les grans superfícies comercials s'ubiquessin dins les trames urbanes consolidades de les capitals comarcals i dels municipis amb una població superior als vint-i-cinc mil habitants o assimilables per raó de fluxos turístics. Les excepcions a aquests criteris s'havien d'aplicar a comerços relacionats amb la venda d'automòbils, de maquinària, de material de la construcció, d'articles de sanejament, de ferreteria i de bricolatge i a centres de jardineria amb una superfície superior als 2.500 m², així com als comerços de les instal·lacions portuàries, aeroportuàries i estacions ferroviàries. Els planejaments municipals són els encarregats de delimitar la trama urbana consolidada (TUC) que no podia incorporar les urbanitzacions de baixa densitat i els polígons industrials.

En l'articulat de la Llei es va establir una diferenciació entre establiment comercial gran i mitjà a partir de la superfície de venda. La primera tipologia incloïa aquelles superfícies de venda que oscil·laven entre els 800 i els 2.500 m², mentre que els establiments mitjans quedaven acotats entre els 500 i els 1.000 m². A més a més, però, la consideració de gran o mitjà variava en funció dels habitants del municipi on s'hagués d'emplaçar l'establiment.

L'aprovació d'aquesta llei va ser qüestionada per la Unió Europea (UE), que la considerava massa restrictiva en relació amb la llibertat d'ubicació dels establiments comercials. En aquest sentit, la Directiva 2006/123/CE, del Parlament i el Consell europeus, relativa als serveis en el mercat interior, preveia la llibertat d'establiment per a satisfer les necessitats de la ciutadania.

Per a adaptar-se a la nova Directiva, a finals de gener del 2010 el Parlament de Catalunya va aprovar el Decret llei



Centre comercial
Mágic Badalona.
Font: Arxiu Territori.

d'ordenació d'equipaments comercials. Simplificava la classificació d'establiments comercials: fins a 800 m², petits; fins a 1.300 m², mitjans; fins a 2.500 m², grans, i més de 2.500 m², grans equipaments comercials territorials. En el format petit, la localització es pot efectuar en municipis de menys de cinc mil habitants. En canvi, els establiments mitjans i grans només es podran ubicar en municipis de més de cinc mil habitants o a capitals comarcals, i els equipaments comercials territorials ho podran fer en poblacions de més de cinquanta mil habitants o a capitals comarcals.

Posteriorment, la LLEI ÒMNIBUS [2012:21] de simplificació, d'agilitat i reestructuració administrativa i de promoció de l'activitat econòmica aprovada pel Govern de la Generalitat l'any 2011 va introduir un nou canvi, ja que va incloure dins la TUC les «concentracions comercials» i els «recintes comercials».

Més concretament, cal destacar diversos equipaments plantejats els últims anys que han hagut d'adequar-se a les normatives comercials i ubicar-se dins de la TUC, amb què s'ha contrarestat la tendència dels darrers anys de localitzar-los a les perifèries. És el cas del centre comercial Les ARENES de Barcelona [2011:68] o –en aquest cas encara amb un calendari d'obertura incert– El Corte Inglés a CAN FÀBREGAS (Mataró) [2012:44].

Un cas singular és el dels establiments comercials situats al POLÍGON D'ACTIVITAT ECONÒMICA DE SANT PAU DE RIU-SEC [2012:30] de Sabadell. Inicialment projectat per a retornar el caràcter industrial de la ciutat, es va consolidar finalment com a pol comercial metropolità especialitzat en el sector de la llar aprofitant que aquests establiments comercials no s'havien d'ubicar dins la TUC. A més, els darrers canvis introduïts per la Llei òmnibus –que assimilava

a la TUC les concentracions i els recintes comercials– van permetre l'establiment de la cadena de supermercats Mercadona malgrat l'oposició de l'equip de govern.

No podem deixar de banda un dels projectes territorials que ha suscitat més debat en la darrera dècada: EUROVEGAS [2012:10]. En efecte, a principis del 2012 el Govern català va anunciar que negociava amb Las Vegas Sands la instal·lació d'un complex de 200 hectàrees de casinos, hotels, restaurants i altres espais d'oci prop de Barcelona. Segons la companyia, suposaria una inversió de 15.500 MEUR i generaria entre 100.000 i 270.000 llocs de treball directes i indirectes. El Govern català defensava el projecte per la creació de llocs de treball i perquè convertiria Catalunya en el principal destí turístic d'Europa, però diversos agents socials, econòmics i polítics s'hi oposaven pel model de desenvolupament que comportava i per l'impacte social, ambiental i paisatgístic. Després d'un any i mig d'un intens debat social i d'una llarga negociació, Las Vegas Sands va optar per Madrid per a acollir Eurovegas. El Govern català va respondre amb un projecte alternatiu, *Barcelona World*, gestionat pel grup Beremonte, que consistia en la creació de sis grans complexos turístics al costat de PORT AVENTURA [2006:148], amb hotels, centres comercials, casinos i centres de convencions. Tant la Generalitat com el Govern de Madrid es fixaven el 2016 com a data d'inauguració dels complexos, per bé que el seu finançament era la principal incògnita.

1.5.4. Els equipaments religiosos

La localització d'equipaments religiosos ha estat motiu de polèmica habitual a un bon nombre de ciutats catalanes. Un dels casos més coneguts fou el de BADALONA

[2006:89]: entre el 2002 i el 2006 es van produir situacions de tensió entre la comunitat musulmana i part dels veïns a causa del rebuig de l'Ajuntament i el veïnat a l'obertura d'una mesquita al barri de Llefià, el tancament d'un oratori al barri de la Pau i les queixes veïnals per les oracions del divendres en un poliesportiu cedit per l'Ajuntament al barri de Llefià. Tot i que l'Ajuntament va intentar aprovar una ordenança per a regular-ne la ubicació, finalment no va ser possible i el 2012 es va reproduir la polèmica davant l'obertura d'una mesquita al barri de la Pau.

Per la seva banda, a SALT [2011:32], amb un percentatge d'immigració superior al 40 %, hi havia cinc centres de culte de la comunitat musulmana, per bé que tots eren de petites dimensions, fet que generava el problema d'un excés de concentració de fidels dins i fora de les mesquites. Dues associacions, que representaven part de la comunitat magrebina de Salt, van presentar un projecte per a aixecar una mesquita de 1.000 m² al polígon d'activitats econòmiques de Torremirona. L'any 2011 el govern municipal, integrat per ERC i el PSC, va atorgar el certificat d'aprofitament urbanístic. Posteriorment el nou govern de CiU es va oposar a permetre usos religiosos en un espai on es podien desenvolupar activitats industrials i terciàries, però no va poder evitar que les obres s'iniciessin a finals de 2012.

Una de les iniciatives més singulars fou la de l'Ajuntament de Figueres, que el 2010 va promoure el *PARC DE LES CONFESSIONS* [2010:78], al costat del cementiri, per concentrar els edificis de culte i culturals de les diferents comunitats religioses de Figueres. Tot i que la comunitat ortodoxa romanesa va anunciar la construcció immediata d'un centre de culte i altres comunitats van anunciar que ho estudiarien, el projecte es va aturar a mitjan 2012 per les dificultats financeres.

Finalment, a LLEIDA [2010:53] l'Ajuntament, que havia tancat diverses vegades una mesquita situada al centre de la ciutat per excés d'aforament, en promovia la construcció al polígon industrial El Segre. Aquesta opció, però, va ser rebutjada per la comunitat musulmana, que proposava que es construís al barri de Balàfia, juntament amb altres equipaments.

Per tal de respondre a totes aquestes situacions, el novembre de 2007 la Generalitat va aprovar el Projecte de LLEI DE CENTRES DE CULTE [2009:70], impulsat per la Vicepresidència del Govern, basant-se en la competència exclusiva que li atorga la Constitució. La norma pretenia omplir un buit legal que havia conduït els municipis catalans a actuar sense criteris comuns. Alguns consistoris, com Cerdanyola del Vallès, Riudoms o Sant Adrià de Besòs, havien impulsat ordenances municipals en les quals es reglamentaven les condicions dels locals per al culte. Altres com Lleida, Badalona o Salt havien aprovat el trasllat de les mesquites a polígons industrials, la qual cosa havia obligat a fer modificacions puntuals dels plans generals per a donar resposta a les pressions veïnals.

La Llei era aplicable als centres de culte de concurrència pública, de titularitat pública o privada, amb fins religiosos i també als equipaments amb altres finalitats que poguessin oferir un ús religiós. No era aplicable als centres de culte emplaçats en hospitals, centres penitenciaris, educatius, assistencials, cementiris i tanatoris, ni tampoc als que estan inclosos a l'Inventari del Patrimoni Cultural Català, que es regeixen per la Llei 9/1993, de 30 de setembre, del patrimoni cultural català.

Es marcaven tres objectius bàsics: facilitar l'exercici del dret de la llibertat de culte donant suport als ajuntaments a l'hora de garantir aquest dret, preveure sòl compatible amb un ús religiós d'acord amb les necessitats i la disponibilitat del municipi i vetllar per unes condicions adequades dels locals. Pel que fa a la planificació urbanística, la Llei fixava que els ajuntaments, per tal de facilitar la llibertat de culte, havien de preveure en els plans urbanístics municipals sòl per a ús religiós.

Tanmateix, el maig de 2011 el nou Govern de la Generalitat, de CiU, va aprovar el Projecte de llei pel qual es modificava la Llei dels centres de culte de 2009. El Govern eliminava l'obligació legal dels ajuntaments de preveure en els seus plans urbanístics sòl on s'admetessin usos religiosos per tal de reforçar l'autonomia local i tenir en compte les necessitats específiques de cada municipi. Amb tot, els ajuntaments sí que tenien l'obligatorietat de donar resposta a qualsevol confessió religiosa quan fes una demanda concreta d'espai.

2. Mobilitat

El capítol de mobilitat inclou les infraestructures viàries, ferroviàries, aeroportuàries i portuàries. L'apartat d'infraestructures viàries realitza un emmarcament dels nous projectes realitzats al llarg dels deu anys prenent com a referent el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC) i posteriorment fa una anàlisi més detallada de la situació de les infraestructures d'accés a l'Alt Pirineu i Aran a causa de la seva singularitat geogràfica. En les infraestructures ferroviàries, de nou, el PITC és el referent ineludible per a explicar les actuacions desenvolupades i pendents, per bé que també es dedica espai als principals projectes: l'alta velocitat, el Corredor Mediterrani i la línia 9. En l'àmbit aeroportuari el fil conductor és el Pla d'Aeroports, Aeròdroms i Heliports, que es complementa amb dos casos concrets de noves implantacions, la de Lleida-Alguaire (finalitzada) i la de l'aeroport corporatiu (pendent). Finalment, en ports, el Pla de Ports emmarca el contingut de l'apartat que té com a casos concrets d'estudi el port del cap de Salou –per la seva vinculació al projecte *Barcelona World*–, el port de Tossa –com a exemple de nova proposta que genera debat– i les ampliacions dels ports existents.

2.1. INFRAESTRUCTURES VIÀRIES

2.1.1. Introducció

La xarxa viària catalana es configura a partir de les vies principals (les de pas i de llarg abast intern), la xarxa bàsica (amb les carreteres que articulen les capitals comarcals i les poblacions principals entre elles i amb les vies principals) i la xarxa local. L'any 2006 el Govern de la Generalitat va aprovar el PLA D'INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC) [2006:116] –que substituïa el vigent, de 1995–, l'instrument que defineix la planificació de la xarxa viària catalana, tant pel que fa a les carreteres de titularitat catalana com les de titularitat espanyola. Preveia una inversió de 7.000 MEUR fins al 2026 i dedicava un 32 % del pressupost a les actuacions a la xarxa viària i un 68 % a la ferroviària. Per a la xarxa viària es proposaven 1.500 quilòmetres de noves autovies –la major part de les quals havien d'anar a càrrec del Govern espanyol– i el condicionament i millora de 1.300 quilòmetres de la xarxa bàsica.

Al llarg dels primers anys de desenvolupament del PITC es va mantenir un bon ritme inversor. En l'àmbit viari es van enllestir diverses obres incloses al Pla com l'eix Vic-Olot per Bracons (2009), l'AUTOVIA C-14 REUS-ALCOVER

(2009) [2008:12], el TERCER CARRIL DE L'AP-7 A TARRAGONA (2009) [2007:12], la RONDA SUD D'IGUALADA (2010) [2010:19], l'eix Diagonal (2011), l'autovia C-17 Vic-Ripoll (2011), el tercer carril de l'AP-7 a Girona, el CARRIL BUS-VAO DE LA C-58 [2012:2] o l'EIX TRANSVERSAL [2012:6]. Així mateix, avançaven a bon ritme diversos projectes com l'A-14 DE LLEIDA A ALCARRÀS [2012:3], l'A-2 de Torredra a la frontera francesa, l'A-22 de Lleida a Osca, l'A-27 de Tarragona a Lleida, el Quart Cinturó d'Abrera a Terrassa o l'AUTOVIA A-7 A TARRAGONA [2005:16].

Tanmateix, a partir del 2009 la crisi econòmica va començar a passar factura i diverses obres ja iniciades –com l'A-27, l'A-2, l'A-7 o l'A-14– van quedar frenades o directament paralitzades. D'aquesta manera algunes d'aquestes carreteres van romandre en una situació d'impàs, i s'hi alternaven trams desdoblats, trams en obres, trams aturats i trams d'un sol carril de circulació, fet que incrementava el risc d'accidents i els col·lapses circulatoris. D'altra banda, altres obres amb els projectes constructius avançats i pendents d'inici –com el desdoblament de la N-260 DE BESALÚ A LLANÇA [2006:29], la B-500 O EIX DE LA CONRE-RIA [2009:21] o la C-32 DE BLANES A LLORET [2009:22]– tenien un calendari incert.

Amb tot, a finals de 2012 només hi havia previstes a curt termini algunes actuacions modestes en infraestructures viàries com la C-32 nord, a càrrec d'Abertis, o l'acabament de l'A-27 ENTRE TARRAGONA I MONTBLANC [2012:4]. Davant d'aquesta situació les empreses constructors avisaven que a partir del 2013 es podria produir una gran aturada en el sector de l'obra pública i que això tindria greus efectes sobre els llocs de treball i sobre el futur de les mateixes empreses. La Cambra de Comerç de Barcelona recordava que aquesta situació agreujaria el dèficit d'infraestructures existent a Catalunya i que frenaria la productivitat i competitivitat de les empreses catalanes. El Govern de la Generalitat, per la seva banda, reclamava al Govern espanyol que prioritzés l'autovia A-2 A LES COMARQUES GIRONINES [2011:8], la connexió de l'AP-7 amb l'A-2 a Castellbisbal, l'A-27 entre Tarragona i Montblanc, l'A-7 de Vandellòs a la frontera francesa i el Quart Cinturó.

2.1.2. Les carreteres de la Generalitat

El Govern de la Generalitat té la titularitat de les carreteres de la xarxa bàsica i comarcal que tenen com a funció

la connexió de les principals ciutats catalanes entre si. Les actuacions programades en el Pla d'Infraestructures anaven encaminades a desdoblar aquelles carreteres amb una intensitat de trànsit més elevada, a construir variants al seu pas per nuclis urbans i en algun cas excepcional optava per noves actuacions.

Un exemple de carretera de nova creació era el projecte d'EIX VIC-OLOT A TRAVÉS DEL TÚNEL DE BRACONS [2009:34], amb un traçat paral·lel a la carretera local preexistent, de traçat molt sinuós. El projecte va generar un intens debat social –sobretot entre els anys 2002 i 2004– per l'impacte ambiental i paisatgístic i les possibles repercussions urbanístiques sobre la Vall d'en Bas, i va ocasionar una forta polarització social, política i institucional. Després de diversos canvis respecte al projecte inicial –com la reconversió dels tres quilòmetres previstos d'autovia a tres carrils, el rebaix de la cota nord del túnel en prop de vint metres o la realització de diversos túnels, falsos túnels i trams de trinxera en diferents punts del traçat– la infraestructura es va inaugurar el 2009.

També a les comarques gironines des dels anys noranta es projectava el desdoblament de l'ANELLA DE LES GAVARRS [2011:11], formada per la C-31, la C-65 i la C-66, unes vies que connecten la ciutat de Girona amb la Costa Brava pels dos costats del massís de les Gavarres. A finals de 2012 ja estaven desdoblat tots els trams de la C-31 i un tram de la C-65, de tal manera que es podia circular per autovia des de Palafrugell fins a Llagostera, on la carretera enllaçava amb els quatre carrils de la C-35 que comunicaven amb l'AP-7 a l'altura de Vidreres. La resta de trams disposaven d'estudis informatius, però havien quedat aturats a causa de la crisi econòmica i, en el cas de la variant de la Bisbal, per les desavinences sobre el millor traçat, per l'est o per l'oest del nucli urbà. D'aquesta manera

la ciutat de Girona seguia sense connexió directa amb la Costa Brava per autovia.

Un projecte estratègic, per la vertebració entre el litoral i les comarques del Pirineu, era el desdoblament de la C-16 O EIX DEL LLOBREGAT [2009:29], que comunica l'àrea metropolitana de Barcelona, el Bages, el Berguedà i –gràcies al túnel del Cadí– la Cerdanya. El 2006 es va completar el desdoblament de l'autovia fins a Berga, però quedava pendent el tram Berga-Bagà arran que la Generalitat hagués descartat allargar l'autovia fins a la N-260 pel túnel del Cadí.

També, en l'àmbit de les infraestructures que connecten el litoral amb el Pirineu es proposava el desdoblament de la C-17 ENTRE VIC I RIPOLL [2011:10], que completava l'autovia existent des dels anys setanta entre Barcelona i Vic. Sis anys després de l'inici de les obres fou inaugurat el juny de 2011, amb un darrer tram –entre Sora i Ripoll– d'una gran complexitat tècnica format per dues calçades independents, cinc túnels i nou viaductes. Restava pendent la connexió amb la N-260 a través de la variant est de Ripoll, amb un traçat que generava discrepàncies per l'impacte sobre el riu Ter i la relació amb la mobilitat local.

La connexió de Barcelona amb el Maresme i la Costa Brava sud es realitza a través de l'AUTOPISTA C-32 [2009:22], fins a Palafrugell. El 2001 es va aprovar l'estudi informatiu i d'impacte ambiental per a la prolongació de la via fins a Tossa de Mar, que va rebre l'oposició de diverses entitats i partits polítics per l'impacte ambiental i paisatgístic. El 2008 la Generalitat va anunciar el traçat definitiu fins a Lloret, per Sant Pere del Bosc, tot i que renunciava a avançar fins a Tossa de Mar i preveia enllaçar amb la GI-681 poc després de Lloret. Es preveia que les obres s'iniciessin el 2013.



Desdoblament de la C-17 prop de Sora.
Font: Gencat.

Just al costat de la C-32, el Govern projectava la construcció de la RONDA DEL MARESME [2011:16] com a alternativa a la N-II al pas per aquesta comarca. El seu traçat tenia l'oposició de la Coordinadora Preservem el Maresme, que reclamava la gratuïtat de l'autopista i, si era necessari, l'ampliació d'aquesta amb nous carrils. El Govern de la Generalitat sorgit de les eleccions de 2010 va reconèixer que la infraestructura era necessària per al Maresme, però va anunciar la modificació del traçat des de Montgat fins a Mataró.

Més al sud destacava el projecte de l'EIX DIAGONAL [2010:13], que connecta Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès, Igualada i Manresa. La via partia dels traçats de la C-15 i de la C-37, molt sinuosos, i es projectava com una via preferent de dos carrils per sentit des de Vilanova i la Geltrú fins a Vilafranca del Penedès –on es va construir una variant– i d'un carril des de Vilafranca fins a Manresa. L'eix Diagonal fou inaugurat el desembre de 2011 i un any després les administracions i el teixit econòmic de les quatre comarques en van fer una valoració positiva perquè s'havien incrementat els desplaçaments relacionats amb esdeveniments comercials i d'oci, el transport de mercaderies i l'accés a la platja.

A Lleida, la Generalitat promovia el perllongament de la VARIANT SUD [2009:28] d'aquesta ciutat cap a l'est i cap a l'oest per tal de completar el cinturó de ronda de la capital del Segrià. A finals de 2012 estava pràcticament enllestida la prolongació cap a l'est, mentre que la connexió oest no estava encara definida i un dels traçats proposats tenia el rebuig de diversos ajuntaments i la Plataforma Protegim l'Horta de Lleida per l'impacte sobre aquest espai agrari.

Cal destacar finalment el desdoblament de l'EIX DE L'EBRE [2012:5] –la C-12– entre Lleida i Amposta, que ja estava previst al PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES TERRES DE L'EBRE [2010:103] de 2001. L'any 2005 es va licitar l'estudi informatiu i d'impacte ambiental de tot el traçat, però únicament es va aprovar, l'any 2010, el tram de la variant de Tortosa. El traçat projectat, per l'oest de la ciutat, tenia el rebuig de l'Ajuntament i dels veïns per l'afectació sobre els nuclis de Jesús i Vinallop. Finalment, el Departament de Territori i Sostenibilitat va decidir el 2012 desdoblant l'eix de l'Ebre al seu pas per Tortosa seguint el traçat actual i soterrant el tronc central a l'altura de Ferreries. Tanmateix, no hi havia data per a l'inici de les obres d'aquest tram ni de la resta de l'eix de l'Ebre.

2.1.3. Les carreteres del Govern de l'Estat

Les carreteres catalanes de titularitat estatal tenen un paper clau per a la connexió de Catalunya amb altres comunitats autònomes i amb França o com a vies de pas entre la península Ibèrica i Europa. La major part d'aquestes

carreteres tenien unes intensitats de trànsit que en justificaven el desdoblament, per bé que fins al 2000 s'havia avançat ben poc. Aquest fet sovint es justificava per l'existència paral·lela d'altres vies desdobladades (AP-7, AP-2), tot i que cal tenir en compte que aquestes eren de pagament.

Un dels casos més paradigmàtics era el de la N-II A LES COMARQUES GIRONINES [2011:8], que continuava pendent de desdoblament després que als anys noranta s'hagués executat el tram entre Lleida i Barcelona. En alguns trams les intensitats mitjanes de trànsit doblaven els quinze mil vehicles diaris que s'acostumen a considerar com a límit per a justificar el desdoblament. De fet, els primers intents per a desdoblament s'havien iniciat als anys vuitanta, però no fou fins al 2004 que es van començar a emprendre les obres. El 2007 es va inaugurar el primer tram de la nova autovia A-2 (Caldes de Malavella - Fornells de la Selva, vuit quilòmetres), però dos anys més tard es van aturar els tres trams que estaven en obres a causa de les dificultats econòmiques de les empreses constructores i les retallades en infraestructures. Tot i que el Govern espanyol es va comprometre a reprendre les obres dels trams aturats i a iniciar els dos trams dels extrems (Tordera-Maçanet i Orriols - la Jonquera), a finals de 2012 no hi havia encara cap previsió de reinici de les obres, malgrat les protestes dels agents econòmics, socials i polítics gironins.

Més avançades estaven les obres de DESDOBLAMENT DE LA N-340 [2004:20] –la nova autovia A-27–, una carretera que neix a Algesires (Andalusia) i acaba a Barcelona en un traçat més o menys paral·lel a l'autopista AP-7. A finals de 2012 tenia un tram desdoblament –de Vandellòs a Altafulla passant per Tarragona–, un tram amb l'estudi informatiu aprovat –d'Altafulla i Vilafranca–, mentre que la resta del traçat estava pendent de l'aprovació de l'estudi informatiu. Mentre el desdoblament no fos una realitat els alcaldes dels municipis afectats reclamaven la gratuïtat de l'autopista AP-7.

També al Camp de Tarragona, les obres de DESDOBLAMENT DE LA N-240 [2012:4] entre Tarragona i Montblanc es van iniciar el 2008. Tanmateix, el 2010 el Ministeri de Foment (MIFO) va anunciar que, a causa de la crisi econòmica i les mesures d'austeritat per a reduir el dèficit, aturava tres dels quatre trams i només seguien les obres de Tarragona al Morell. No hi havia cap previsió per a reiniciar les obres, per bé que les cambres de comerç reivindicaven la necessitat d'aquest eix per a connectar Tarragona amb Lleida, l'Aragó i el País Basc i per a impulsar el sector portuari, químic i turístic.

Un altre projecte de gran envergadura era el desdoblament de la N-230 entre Lleida i Sopeira (per a convertir-la en l'AUTOVIA A-14 [2012:3]) juntament amb la millora del tram entre Sopeira i la frontera francesa (pel túnel de Vielha). Tot plegat havia de convertir aquesta via en



A-27 a l'altura
de l'Hospitalet de l'Infant.
Font: Arxiu Territori.

un dels principals accessos al Pirineu central i en una alternativa vàlida per a les connexions transfrontereres. El 2008 se'n van iniciar les obres i el 2012 es va obrir al trànsit un primer tram de set quilòmetres, entre Rosselló i Almenar. Tanmateix, la manca de continuïtat al nord i al sud feia que la seva funcionalitat fos molt escassa. Les obres de la resta de trams encara no havien començat i aquest fet, juntament amb les limitacions pressupostàries, generava incertesa sobre el futur de l'obra.

També a Lleida, l'AUTOVIA A-22 LLEIDA-OSCA [2009-24] havia de connectar aquestes dues ciutats en un recorregut aproximat de cent dotze quilòmetres i havia de formar part d'un corredor viari que unís el Mediterrani amb el Cantàbric sense peatges. A finals de 2012 ja es trobaven en servei tots els trams catalans –que incloïen una variant a Almacelles– i només mancava el tram Siétamo-Osca, pendent de licitació de les obres després d'acumular un important retard.

Finalment, un dels projectes de més envergadura i al mateix temps més polèmics ha estat el QUART CINTURÓ [2010:11], també conegut com a autovia orbital de Barcelona o com a ronda del Vallès. Es tracta d'una carretera que ha d'unir Abrera i Granollers per a descongestionar la Regió Metropolitana de Barcelona i per a millorar el trànsit de pas. La presència d'un important moviment opositor –articulat a l'entorn de la Campanya Contra el Quart Cinturó–, les disputes polítiques i institucionals, la dificultat tècnica del projecte i la crisi econòmica van comportar modificacions en el traçat i un important endarreriment. El 2007 se'n van inaugurar els dos primers subtrams (Abrera-Olesa i Viladecavalls-Terrassa), mentre que la resta del traçat tenia, a finals de 2012, unes perspectives poc clares.

2.1.4. Els accessos al Pirineu

Un cas singular pel que fa a les comunicacions viàries el constitueixen les sis comarques que conformen l'Alt Pirineu i Aran (Val d'Aran, Pallars Jussà, Pallars Sobirà, Alta Ribagorça, Alt Urgell i Cerdanya). L'accidentada orografia ha condicionat històricament la comunicació dins i fora d'aquesta àrea, així com l'estructura del poblament i les relacions econòmiques i polítiques, vertebrades tradicionalment pels principals cursos fluvials: el Segre, que vertebrava l'Alt Urgell i la Cerdanya (tot i que aquesta connecta amb Barcelona per la vall del Llobregat a través del túnel del Cadí) a través de la C-14 (CARRETERA C-14 VARIANT DE PONTS [2008:19]), i els seus afluents, la Noguera Pallaresa, que comunica el Pallars Sobirà i el Pallars Jussà per la C-13, i la Noguera Ribagorçana, que permet l'accés a l'Alta Ribagorça i a la Val d'Aran per l'AUTOVIA A-14 i LA CARRETERA N-230 LLEIDA-VIELLA i TÚNEL DE VIELLA [2012:3], malgrat que en aquesta darrera comarca l'eix natural de comunicació seria seguir la vall de la Garona fins a França.

Aquesta estructura viària marcada per les valls fluvials fa que molts cops sigui difícil la comunicació transversal d'aquests espais cap als grans centres urbans. Per posar un exemple, la manera més ràpida d'accedir als nuclis de les valls occidentals de l'àmbit (Vielha i el Pont de Suert) des de Barcelona o Girona és passant per la ciutat de Lleida i agafant des d'allí la N-230. Les comunicacions internes són, també, difícils, atès que la travessa entre valls, bàsicament per l'AUTOVIA A-26 i LA N-260 EIX PIRINENC [2005:13], s'efectua per colls de muntanya (port del Cantó, coll de la Creu de Perves, collada de Toses) que suposen un important cost de temps. Els traçats, en conjunt, són lents, perillosos i no sempre accessibles. Un exponent clar d'aquest fet és la CARRETERA C-28 SORT-VIELLA PEL PORT

DE LA BONAIGUA [2010:18], que permet la comunicació transversal des del Pallars Sobirà fins a la Val d'Aran, i que sovint es troba tancada durant l'hivern pel risc d'allaus.

Els agents socials i econòmics del territori reivindicaven des de feia anys la millora de les comunicacions internes i externes i es queixaven de la manca d'inversions en infraestructures a l'Alt Pirineu i Aran.

Una de les actuacions que suposaria una millora notable de la comunicació seria la construcció del túnel de COMIOLS [2010:20] a la carretera C-1412b, que connecta la C-14 a Artesa de Segre (Noguera) amb la C-13 a Tremp (Pallars Jussà) passant per Isona (Pallars Jussà). Després de descartar la construcció d'un gran túnel, el 2009 es va presentar el projecte de millora del traçat actual amb cinc petits túnels d'una longitud global d'1,4 km i un tercer carril per a vehicles lents en tots dos vessants. A finals de 2012 el Govern català n'estava redactant el projecte constructiu, però no hi havia cap previsió d'inici de les obres.

Un altre túnel reclamat des del territori era el de la BONAIGUA [2010:18], per tal d'evitar que les nevades i el risc d'allaus incomuniessin reiteradament la principal via de comunicació del Pallars Sobirà amb la Val d'Aran i França. La petició va rebre el suport de les institucions araneses, tot i matisar que consideraven prioritària la millora de la N-230. L'octubre de 2009 va ser inclòs entre les obres previstes al PACTE NACIONAL PER A LES INFRAESTRUCTURES [2009:85], i l'Ajuntament d'Esterri d'Àneu va promoure un manifest que el 2010 ja comptava amb unes sis-cents cinquanta adhesions a tall particular i el suport d'una seixantena d'institucions. Tanmateix, la crisi eco-

nòmica va aparcar el projecte, que a finals de 2012 ni tan sols disposava d'estudi informatiu.

D'altra banda, des del Berguedà i la Cerdanya les cambres de comerç reclamaven el 2009 la conversió en autovia del tram entre Berga i el túnel del Cadí de la CARRETERA C-16 [2011:10] i la millora de l'eix Prepirinenc (C-26) Solsona-Berga-Ripoll. A més, afirmaven que estaven treballant amb la Cambra de Comerç del departament francès de l'Arieja per tal de convertir també en autovia l'eix transfronterer de l'E-9 entre Tolosa (França) i la frontera catalana, amb la finalitat d'aconseguir un nou vial ràpid d'accés entre ambdós estats. Tanmateix, la major part d'ajuntaments de la Cerdanya s'oposaven al desdoblament del túnel del Cadí i de la C-16 en aquesta comarca i el Govern de la Generalitat no ho considerava prioritari.

Finalment, cal destacar la N-260, coneguda com a EIX PIRINENC [2005:13], de titularitat estatal. En les darreres dècades s'havia iniciat un procés de millora del conjunt de la via que incloïa, entre altres aspectes, canvis de traçat, variants de nuclis urbans, viaductes i túnels. Algunes d'aquestes millores havien estat la nova CARRETERA ENTRE PORTBOU I COLERA, l'AUTOVIA BESALÚ-OLOT [2006:29], la variant de la Seu d'Urgell o el tram entre la Pobla de Segur i Xerallo. Restaven pendents altres actuacions com la conversió en autovia del tram Figueres-Besalú, el tram Xerallo - el Pont de Suert, el túnel de la collada de Toses i diverses variants (la Canya, Sant Joan de les Abadesses, Ripoll, la Pobla de Segur, Gerri de la Sal...).

Precisament la VARIANT DE GERRI DE LA SAL [2011:15], necessària per a resoldre el principal coll d'ampolla d'accés



Carretera N-260 a Gerri de la Sal.
Font: Arxiu Territori.

al Pallars Sobirà, fou objecte d'una llarga polèmica des de l'any 2001 per la desaparició del nucli del Comte i la manca d'enllaç nord; finalment el MIFO va descartar la variant nord per problemes pressupostaris i va decidir optar per la millora del traçat actual. Pel que fa al TÚNEL DE LA COLLADA DE TOSES [2004:38], reclamat històricament pels alcaldes del Ripollès i la Cerdanya, va rebre un impuls amb la presentació de l'estudi informatiu el 2004. Tanmateix, la infraestructura va quedar encallada per motius econòmics i per les dificultats tècniques per a evitar la vall del riu Rigard, zona declarada per la Generalitat com a espai de la Xarxa Natura 2000 el setembre del mateix any.

Cal subratllar que el debat sobre la millora de les INFRAESTRUCTURES DE L'ALT PIRINEU I ARAN [2010:48] es va intensificar el gener de 2010, quan l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, va anunciar que la ciutat optaria a ser seu dels Jocs Olímpics d'Hivern del 2022. El projecte comptava amb les instal·lacions d'esports d'hivern del Pirineu català com a lloc de realització de bona part de les disciplines esportives a l'aire lliure. Un factor cabdal de la candidatura se centrava en l'accessibilitat des de la ciutat cap al Pirineu, i en aquest sentit es comptava amb la concreció de projectes ja planificats com el desdoblament de la C-16 entre Berga i Bagà o el de l'A-14 Lleida-Sopeira, i també altres que es podrien plantejar, com el desdoblament del túnel del Cadí. Tanmateix, a partir de la segona meitat de 2010 es va produir un cert refredament en les expectatives de celebració dels Jocs. Aquest fet, unit a la paralització de les infraestructures projectades, la crisi immobiliària i els problemes que patien algunes estacions d'esquí, van fer créixer la preocupació a les comarques de l'Alt Pirineu i Aran sobre el seu futur.

2.2. INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

2.2.1. Introducció

La xarxa ferroviària de Catalunya estava formada, a principis del segle XXI, per les línies metropolitanes –metro, tramvia i FGC– i per les línies de rodalies, regionals i llarga distància operades per RENFE. Fins a l'aprovació, el 2006, del PITC el Govern català no disposava de cap document de planificació ferroviària, a diferència del que passava amb les carreteres.

El PITC estimava la necessitat d'ampliar la capacitat de determinats corredors ferroviaris o d'obrir-ne de nous i, per això, destinava un 68 % de les actuacions a la xarxa ferroviària i només un 32 % a la viària. Per a l'horitzó 2026 preveia la construcció de 800 km de noves línies d'alta velocitat i 300 km de noves línies convencionals, i la millora en 576 km de les línies existents. Per a trencar la radialitat del traçat ferroviari, preveia la construcció de tres corredors transversals amb diferent incidència terri-

torial: la nova línia 9 del metro des de Badalona fins a l'aeroport del Prat sense passar pel centre de Barcelona; la nova LÍNIA FERROVIÀRIA ORBITAL [2010:44], que hauria d'unir les ciutats de la segona corona metropolitana des de Vilanova i la Geltrú fins a Mataró, i l'EIX TRANSVERSAL FERROVIARI, des de Lleida fins a Girona. En Rodalies es preveia l'ampliació dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) al nord de SABADELL I TERRASSA [2012:14], la nova LÍNIA CORNELLÀ-CASTELLDEFELS [2010:41], l'accés ferroviari a l'aeroport del Prat, el desdoblament de 80 km de via de la R3 i la R1, el nou servei transversal exterior Martorell-Granollers o el desviament de l'actual línia de la costa entre Barcelona i Mataró cap a l'interior. Pel que fa als tramvies, proposava la unió de les xarxes existents al BAIX LLOBREGAT [2004:183] i al BARCELONÈS NORD [2007:180] i l'entrada en servei de trens tramvia a TARRAGONA [2010:135], Girona, Costa Brava, Lleida i Bages.

D'altra banda, el PITC apostava pel transport de mercaderies com a alternativa sostenible i competitiva al transport per carretera. Per a això proposava diverses mesures com l'aprofitament i l'adequació de la línia d'alta velocitat des de Barcelona fins a la frontera francesa, la creació d'una línia que enllacés els ports de Tarragona i Barcelona amb l'eix Transversal ferroviari i l'aprofitament de la línia fèrria actual Barcelona-València, que quedaria alliberada del trànsit de trens de passatgers de velocitat alta amb la construcció d'un nou corredor ferroviari entre ambdues ciutats.

L'aposta ferroviària del PITC estava condicionada pel finançament, que només estava assegurat per al tren d'alta velocitat. A més, la crisi econòmica iniciada l'any 2008 va suposar un fre en el desenvolupament de les propostes plantejades, de tal manera que la línia ferroviària orbital, l'eix Transversal ferroviari i els projectes de tren tramvia van quedar aparcats. La línia 9, que s'havia iniciat el 2003, es va alentir. En canvi, el desenvolupament del ferrocarril d'alta velocitat va seguir endavant i el 2012 les quatre capitals de província catalanes ja estaven unides.

Pel que fa a la xarxa de Rodalies, entre el 2006 i el 2007 es va produir un gran nombre d'incidències, que es van atribuir a la manca d'inversions per part de l'Estat, les obres del ferrocarril d'alta velocitat i la saturació de les línies. L'any 2009 el Govern espanyol va aprovar el PLA DE RODALIES DE BARCELONA 2008-2015 [2009:98], que preveia una inversió de quatre mil milions d'euros. Un any més tard finalitzava el traspàs de Rodalies a la Generalitat de Catalunya, tal com preveia el nou ESTATUT D'AUTONOMIA DE CATALUNYA [2006:59], per bé que el Govern català exigia garanties del compliment de les inversions previstes al Pla de Rodalies, que havien de fer front a la forta mancança d'inversions que la xarxa acumulava des de feia anys. A finals de 2012 únicament s'havia executat la nova LÍNIA MARTORELL-GRANOLLERS [2011:27] –que esdevenia la primera línia no radial de Rodalies–, mentre que el perllon-

gament dels FGC al nord de Sabadell i Terrassa estaven a mig fer.

Al metro de Barcelona els projectes executats entre el 2003 i el 2012 van ser l'ampliació de la LÍNIA 3 [2010:55] –per a arribar a Nou Barris i connectar amb la LÍNIA 4 i que en un futur podria arribar a Sant Feliu de Llobregat–, la LÍNIA 2 [2010:54] –fins al centre de Badalona–, la LÍNIA 11 [2003:81] –fins a Can Cuiàs, a Montcada i Reixac– i la LÍNIA 5 [2010:56] –que va permetre l'arribada als barris del Carmel, la Teixonera, el Coll i Vallcarca i enllaçar amb la línia 3. A més, es treballava en les LÍNIES 9 i 10, que havien d'unir els municipis del Prat de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Barcelona, Santa Coloma de Gramenet i Badalona.

Amb relació a l'ampliació del tramvia, el 2010 es va realitzar una consulta ciutadana sobre la REFORMA DE L'AVINGUDA DIAGONAL [2010:136] vinculada a la unió de la xarxa de tramvies del Barcelonès nord i del Baix Llobregat, que havien entrat en funcionament l'any 2004. El 80 % dels ciutadans van votar a favor de l'opció que descartava la reforma, fet que obligava l'Ajuntament a cercar una altra alternativa per a la connexió dels dos tramvies.

Cal destacar que el juliol de 2012 l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) va presentar el Pla Director d'Infraestructures 2011-2020, que recollia totes les actuacions en infraestructures de transport públic a la RMB plantejades per les diverses administracions. Entre les actuacions de futur previstes destacaven el perllongament de les línies 3 i 4 del metro, el perllongament de la línia Llobregat-Anoia dels FGC fins a Gràcia (Barcelona), el nou llaç ferroviari d'Horta dels FGC, la unió de les línies de tramvia Trambaix i Trambesòs, la penetració dels Rodalies a l'aeroport del Prat, la línia Castelldefels - Corne-

llà - Zona Universitària i la línia orbital ferroviària Mataró - Vilanova i la Geltrú. Tanmateix, tots aquests projectes tenien un futur incert davant la manca de recursos públics.

2.2.2. L'alta velocitat, el projecte ferroviari de més envergadura

El FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) MADRID-SARAGOSSA-BARCELONA-MONTPELLER [2007:59] va néixer com a projecte del Govern espanyol per a connectar aquestes ciutats amb trens d'ample europeu i a gran velocitat (més de tres-cents quilòmetres per hora). Preveia estacions intermèdies a Guadalajara, Calataiud, Saragossa, Lleida, Camp de Tarragona, Barcelona-Sants, Barcelona-Sagrera, Girona, Figueres i Perpinyà.

La decisió es va prendre l'any 1988 amb l'objectiu que la nova línia estigués completada el 2004, si bé el projecte va anar acumulant importants endarreriments. Així, el 2003 es va inaugurar el tram MADRID-LLEIDA [2004:80]; el 2007, el tram LLEIDA-TARRAGONA [2004:81]; el 2008, el tram TARRAGONA-BARCELONA [2008:44] (amb parada a l'estació de Sants), i a inicis del 2013, el tram Barcelona-Perpinyà amb estacions a Barcelona-Sants, Girona i Figueres. A diferència dels anteriors, aquest tram tenia la particularitat d'admetre no només trens per a la circulació de viatgers sinó també per al tràfic de mercaderies, els quals enllacen a Mollet del Vallès amb la línia mixta que prové del port de Barcelona. La connexió directa del FAV fins a Perpinyà s'ajornava uns mesos, ja que els trens d'alta velocitat espanyols no estaven encara homologats per a circular per vies franceses. D'aquesta manera, els usuaris havien de fer transbordament a Figueres per a prosseguir, amb trens francesos, el recorregut cap a la frontera i Perpinyà.



Túnel del Pertús del ferrocarril d'alta velocitat.
Font: Arxiu Territori.

Per la seva banda, el darrer tram de la connexió, de Perpinyà a Montpeller (que permetria enllaçar amb la línia d'alta velocitat francesa fins a París), estava pendent de l'inici de les obres, que no estarien llestes abans del 2020. Fins llavors calia utilitzar les vies convencionals.

Tot i que el FAV connectava les quatre capitals provincials de Catalunya, continuaven pendents d'execució diferents projectes vinculats a la seva arribada. Un d'aquests era l'ESTACIÓ DE LA SAGRERA [2012:45], a Barcelona, de què no hi ha previsió que estigui finalitzada abans del 2016, en bona part perquè la seva construcció estava vinculada a les plusvàlues urbanístiques dels terrenys de l'entorn. Tampoc no hi havia calendari ni pressupost per a l'estació de l'AEROPORT DEL PRAT [2006:66] ni per a la millora i remodelació de l'estació de Sants. Igualment, mancava la connexió definitiva amb el PORT DE BARCELONA [2012:32]. A Girona, el principal problema era que no s'havia complert la promesa de SOTERRAR EL TREN CONVENCIONAL [2012:12] amb l'arribada del FAV i no hi havia cap previsió per a l'estació de l'aeroport de Girona - Costa Brava, per al ramal de mercaderies de Salt ni per a la TERMINAL DE MERCADERIES DEL FAR - VILAMALLA [2008:24]. Finalment, a Tarragona quedava pendent la connexió del FAV amb les ciutats de Tarragona i Reus i amb l'aeroport a través del Corredor Mediterrani i també la possible extensió de l'al-

ta velocitat fins a Castelló i València (el projecte estava en estudi). Així mateix, mancava la connexió de mercaderies, amb ample europeu, del PORT DE TARRAGONA [2012:13] amb la frontera francesa aprofitant el ramal de mercaderies de Castellbisbal-Mollet i la línia d'alta velocitat fins a la frontera francesa.

2.2.3. El Corredor Mediterrani

El CORREDOR MEDITERRANI [2011:26] és l'eix viari i ferroviari que uneix el sector de llevant de la península Ibèrica amb el sud de França. La necessitat d'articular-lo amb una línia ferroviària d'alta velocitat per a passatgers i una altra línia per a mercaderies va anar prenent cos entre el món empresarial i polític de Catalunya i el País Valencià durant la dècada de 1990.

El 1997 es va inaugurar el servei de trens de velocitat alta (220 km/h) Euromed per a viatgers entre Barcelona, València i Alacant. Malgrat les millores en el traçat, van romandre vius diversos colls d'ampolla, com la via única entre Tarragona i Vandellòs i el tram entre Sant Vicenç de Calders i Barcelona, on els serveis del Corredor Mediterrani compartien la via amb Rodalies de Barcelona. Posteriorment, la construcció del ferrocarril d'alta velocitat suposava



Estat i perspectives del Corredor Mediterrani. Mapa: Montse Ferrés.

una millora en el tram entre Tarragona i la frontera francesa, però no vers el sud. Pel que fa a les mercaderies, els principals problemes estaven vinculats a la manca d'ample europeu del traçat —que obligava al canvi de vies a Portbou— i el pas dels combois per l'interior dels nuclis urbans.

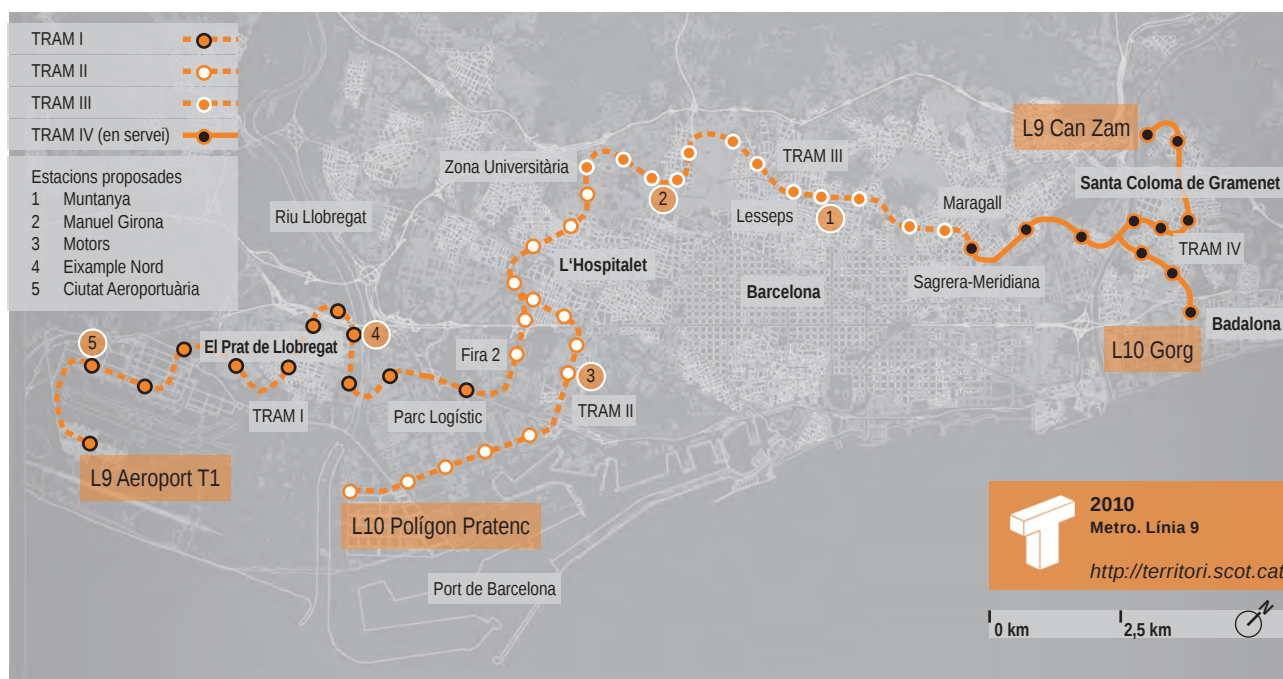
El Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport (PEIT) 2000-2007 del MIFO va descartar la unió en alta velocitat al tram entre Tarragona i Castelló. A més, l'any 2003 el Govern espanyol va renunciar a demanar la inclusió del Corredor Mediterrani dins la llista d'infraestructures de la Xarxa Transeuropea de Transports de la Unió Europea (UE), que és el document que defineix les prioritats de la UE i en determina l'ajuda financera. Hi va incloure, en el seu lloc, l'anomenada travessia central dels Pirineus (TCP) o corredor central, un eix d'alta velocitat que, venint des d'Algesires, passaria per Madrid i travessaria la frontera francesa per Aragó.

L'arraconament del Corredor Mediterrani va impulsar, el 2004, la creació d'una associació empresarial en defensa d'aquest traçat anomenada Ferrmed. Es tractava d'un *lobby*, amb seu a Brussel·les, compost per empreses (Abertis, Ford, Seat), autoritats portuàries (Barcelona, Tarragona, València), cambres de comerç (Barcelona, Tarragona, València i algunes de ciutats del sud de França) i institucions de recerca (Institut d'Economia i Empresa Ignasi Villalonga, UPC). El seu projecte era connectar els principals ports i plataformes intermodals del Mediterrani entre Algesires i la frontera francesa amb una línia de ferrocarril de mercaderies d'ample internacional (ample UIC de 1.435 mm), segregada de la d'alta velocitat per a passatgers.

A principis de 2010 es va iniciar el període de consulta per a la revisió de la Xarxa Transeuropea de Transport, la qual cosa obria la porta a incloure el Corredor Mediterrani dins les infraestructures prioritàries de la UE. Finalment el mes d'octubre del 2011 la Comissió Europea va incloure el Corredor Mediterrani dins la Xarxa Bàsica Transeuropea de Transports, que preveia la connexió ferroviària de tots els ports, aeroports, plataformes logístiques i centres de producció. A Catalunya això s'havia de concretar en diverses actuacions, com el tram d'alta velocitat entre Castelló i Tarragona, l'ample europeu del tren convencional, el ramal de mercaderies entre el port de Tarragona i Castellbisbal i la resolució de la via única entre Vandellòs i Tarragona.

2.2.4. Les línies 9 i 10, un projecte per a la Barcelona metropolitana

Les LÍNIES 9 i 10 (L9/L10) [2012:22] del metro de Barcelona són un projecte del Govern català per a unir els municipis del Prat de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Barcelona, Santa Coloma de Gramenet i Badalona. Pretenia donar servei a àrees no connectades al metro com l'AEROPORT DE BARCELONA [2009:4], el PORT DE BARCELONA [2012:32], la Zona Franca (on la major part del traçat era en viaducte) i diversos barris (Pedralbes, Bon Pastor, Salut, Llefia, Singuerlín...). El projecte preveia un total de 52 estacions (de les quals 20 serien intercanviadors) per a donar servei a 400.000 persones diàriament. Els 47,8 quilòmetres del recorregut es componien d'un tronc central (Gornal - Bon Pastor) compartit entre la línia 9 i la línia 10 i dos ramals a cada un dels extrems: la línia 9 des



Línies 9 i 10 del metro de Barcelona. Mapa: Montse Ferrés.

de l'aeroport fins a Santa Coloma de Gramenet i la línia 10 de la Zona Franca a Badalona.

Les obres de la L9/L10 –projectades inicialment com a línia 9– es van iniciar a Badalona l'any 2003 amb l'objectiu que es poguessin acabar el 2007. Tot i això, diversos factors, com les modificacions respecte al projecte original o l'increment de mesures de seguretat a conseqüència de l'ESFONDRAJEMENT DEL CARMEL [2005:99], van endarrerir els terminis i van incrementar el cost de l'obra. Entre el 2009 i el 2010 es van inaugurar cinc estacions de la línia 9 a Santa Coloma de Gramenet, tres estacions de la línia 10 a Badalona i tres del tram central comú (Bon Pastor, Sagrera i Onze de Setembre). A finals de 2010 les onze estacions del tram en funcionament havien acollit una xifra mitjana de quaranta-sis mil viatgers diaris.

Tanmateix, ja a partir de l'any 2008 la crisi econòmica i financera va afectar els pressupostos del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP). Per això el Govern català va decidir recórrer –en tots els trams menys el central, de Camp Nou a Maragall, que es deixava per a més endavant– al sistema de concessió per a continuar les obres. El mètode de concessió consisteix a cedir les estacions ja acabades a les empreses constructores durant trenta anys a canvi d'un cànon anual, cobrar per l'obra feta i seguir excavant amb aquests diners. D'aquesta manera, tot i que la factura de l'obra era de 6.927 MEUR, el Govern català hauria d'anar pagant els interessos fins al 2044, fet que incrementaria el cost total fins als 16.000 MEUR, dels quals únicament 2.500 estaven pagats. En aquells moments l'objectiu del Govern era acabar la L9/L10 el 2014.

El setembre de 2011 el Govern va decidir paraitzar, momentàniament i sense calendari de represa, el tram central de la L9/L10, ja que no havia aconseguit trobar cap mètode de finançament alternatiu a la concessió. Això afectava un total de tretze estacions, des de Camp Nou fins a Maragall. Les dues tuneladores van quedar aturades prop de Manuel Girona i Lesseps, des d'on faltaven uns quatre quilòmetres perquè es trobessin i es completés la perforació del tram central. Davant d'aquesta situació, el Departament de Territori i Sostenibilitat i l'Ajuntament de Barcelona van decidir tapar les obres de les estacions fins que es reprenguessin. L'objectiu era minimitzar les molèsties als veïns i comerciants a causa de la presència de pous i obres a cel obert i recintes encerclats per tanques.

El 2012 el Departament de Territori i Sostenibilitat admetia que el ramal de la Zona Franca de la L9/L10 del metro tampoc no estaria obert al trànsit de passatgers el 2014. D'aquesta manera els esforços se centraven únicament en el ramal de l'aeroport, que arribarà fins a Zona Universitària i facilitarà la interconnexió amb la línia 1 a Torrassa, la línia 5 a Collblanc i la línia 3 a Zona Universitària. A part, es treballava també en el túnel de la Zona Franca,

que havia de ser utilitzat com a suport del ramal de l'aeroport. El Departament calculava que el tram de l'aeroport estaria acabat el 2014 i que, un cop inaugurat, comportaria uns costos d'explotació i manteniment de 20 MEUR anuals. La resta del traçat de la L9/L10 es mantenia aturat sense terminis de represa i finalització.

2.3. INFRAESTRUCTURES AEROPORTUÀRIES

2.3.1. Introducció

La infraestructura aeroportuària catalana consistia a principis del segle XXI en una xarxa de tres aeroports comercials (Barcelona, Girona - Costa Brava i Reus), vuit aeròdroms d'aviació general i esportiva i una trentena d'heliports. L'any 2003 el Govern de la Generalitat de Catalunya va aprovar el PLA D'AEROPORTS, AERÒDROMS I HELI-PORTS DE CATALUNYA [2009:97] per a regular i potenciar l'aviació comercial, privada i esportiva en l'àmbit català. El Pla preveia possibles emplaçaments de noves instal·lacions aeroportuàries al país, d'acord amb la demanda i les necessitats de cada àmbit territorial. Així, preveia duplicar el nombre d'aeroports i aeròdroms de Catalunya, fet que implicava la construcció de dotze pistes noves. Per exemple, es proposava reobrir l'AEROPORT DE LA SEU D'URGELL [2012:1] –tancat des de 1984–, reconvertir l'aeròdrom d'Alfés en el gran aeroport regional de Lleida i construir nous aeròdroms a Osona, la Selva - Maresme, el Baix Empordà, Isona (Pallars Jussà) i el pla de Martís (Pla de l'Estany).

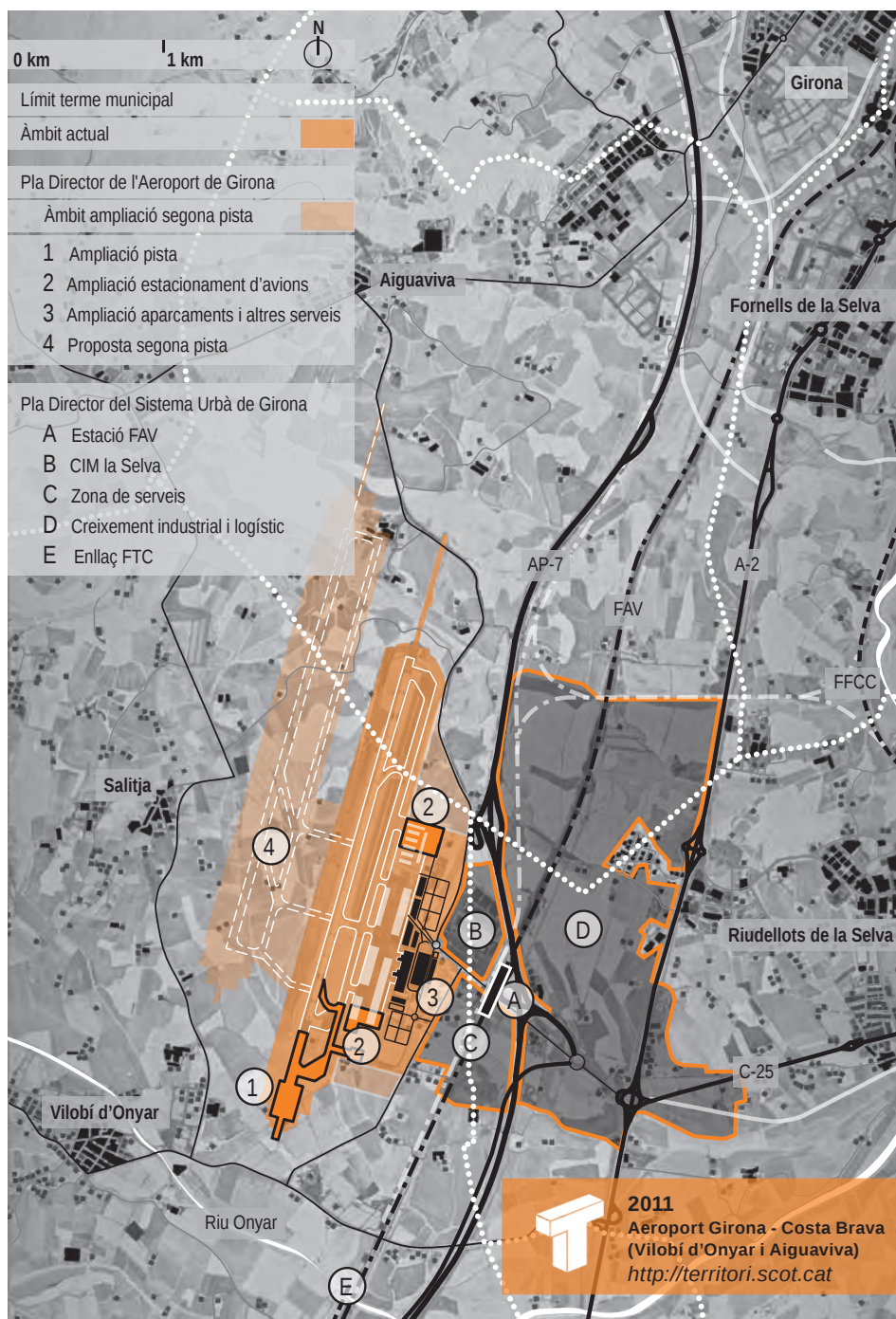
Aquest document, però, mai no es va arribar a aplicar, ja que el Govern de la Generalitat sorgit de les eleccions del 2003 va decidir revisar-lo. El nou Pla es va aprovar el 2009 i proposava un model basat en set aeroports comercials i catorze aeròdroms d'aviació general i esportiva. Per a això es preveien quatre aeroports nous: el de Lleida-Alguairre –que es va inaugurar el 2010–, el de la Seu d'Urgell –que es va reobrir el 2010–, el de les Terres de l'Ebre –que a finals de 2012 no tenia calendari previst– i un aeroport corporatiu per a descongestionar els de SABADELL [2006:5] i del Prat en aviació esportiva, jets privats, aerotaxis i missatgeria. Després d'un intens debat, aquest últim es va decidir ubicar-lo a les instal·lacions de l'aeròdrom d'Òdena.

Pel que fa als aeròdroms, se'n preveien set de nous a Lladurs (Solsonès), Cervera (Segarra), Tremp (Pallars Jussà), Arnes (Terra Alta), Ribera d'Ebre, el Prat de Moia (Moianès) i Viladamat (Alt Empordà). A més, el Pla analitzava la viabilitat d'aeròdroms al Priorat, Vallmoll (Alt Camp), el Castell de Santa Maria (Segarra), Tàrraga (Urgell), Mollerussa (Pla d'Urgell) i Palafolls (Maresme). També es volia estudiar la possibilitat de construir un altiport als Pirineus, una infraestructura que es caracteritza per la baixa longitud de pista i un fort pendent. En canvi, es descartaven cinc dels aeròdroms previstos per l'anterior pla –Oso-

na, la Selva - Maresme, el Baix Empordà, Isona i pla de Martís— i es rebutjava la possibilitat d'eleva l'aeròdrom d'Alfès a la categoria d'aeroport.

A més del Pla, el Govern català va aprovar el mateix any la Llei d'aeroports, heliports i altres infraestructures aeroportuàries. Proposava la creació de l'ens públic Aeroports de Catalunya com a eina de gestió del Govern de la Generalitat per a exercir les competències en matèria aeroportuària. L'ens va passar a gestionar els aeroports de Lleida-Alguaire i la Seu d'Urgell, mentre que els del Prat, Girona - Costa Brava i Reus continuaven en mans d'AENA Aeropuertos.

A part de les actuacions previstes en el Pla d'Aeroports, cal destacar l'ampliació de l'AEROPORT DEL PRAT [2009:4] amb l'objectiu d'augmentar-ne la capacitat i renovar les infraestructures. El Pla Director de l'Aeroport de Barcelona - El Prat, també conegut com a Pla Barcelona, va ser aprovat el 1999 pel MIFO i recollia l'ampliació prevista en el PLA DELTA [2004:134] de 1994. Entre les actuacions que es van desenvolupar, cal subratllar la construcció d'una nova terminal de passatgers (T1), la tercera pista i la nova torre de control. En canvi, quedaven pendents projectes de gran importància, com la connexió ferroviària de la T1, l'arribada de la línia 9 del metro a l'aeroport i la construcció de la Ciutat Aeroportuària per a serveis terciaris, aeronàutics i de càrrega aèria.



Aeroport de Girona -
Costa Brava.
Mapa: Montse Ferrés.

A l'AEROPORT DE GIRONA - COSTA BRAVA [2011:4], la instal·lació el 2002 de la companyia de baix cost Ryanair en va multiplicar el nombre de passatgers. Per a donar resposta a aquesta situació, a partir del 2004 es van iniciar obres de millora i condicionament, entre les quals un nou aparcament de sis plantes, l'ampliació de la terminal i un punt d'inspecció fronterera. El 2006 es va aprovar el Pla Director de l'Aeroport, que delimitava 215 hectàrees per a fer una segona pista, per bé que a finals de 2012 no hi havia perspectives que es fes realitat. A més, es va impulsar la construcció de la CIM DE LA SELVA [2007:34] i es va fer una reserva de terrenys per a ubicar-hi una estació del FAV.

En el cas de l'AEROPORT DE REUS [2009:6], on l'impacte de les companyies de baix cost fou més limitat que a Girona, el 2006 es va aprovar el Pla Director, que preveia allargar la pista en 445 metres, construir una terminal de 20.000 m² en dues plantes, ampliar l'aparcament per a vehicles i remodelar la terminal de sortides.

2.3.2. Lleida-Alguaire, el quart aeroport comercial

El Pla d'Aeroports aprovat el 2003 preveia un aeroport regional a les Terres de Lleida. El primer emplaçament previst era ALFÉS (Segrià) [2003:6], on des de 1929 funcionava un aeròdrom, però a principis de 2004 es va descartar per la proximitat a l'espai natural de la Timoneda d'Alfés i es va cercar una alternativa. Van ser nombrosos els ajuntaments que es van oferir per a acollir el nou aeroport, entre els quals Alguaire, Almacelles, Artesa de Lleida, Lleida i Puigverd (Segrià), Balaguer (Noguera) o Juneda (Garrigues).

Finalment, a mitjan 2004 el DPTOP va escollir el municipi d'Alguaire per a acollir les instal·lacions. El 2006 es va aprovar el Pla Director de l'AEROPORT DE LLEIDA-ALGUAIRE [2011:5] i a finals de 2007 fou inclòs en l'aprovació inicial del Pla d'Aeroports, Aeròdroms i Heliports de Catalunya. L'any següent es van adjudicar i van començar les obres de construcció de la torre de control i de la primera terminal. L'any 2010 es va inaugurar l'aeroport.

L'objectiu inicial del Govern català era que entre 50.000 i 100.000 viatgers utilitzessin l'aeroport el primer any, una xifra que hauria de superar els 400.000 en un termini de deu anys. Si bé el 2010 els resultats van ser positius –57.288 passatgers–, a partir del 2011 la manca d'ajuts públics i la supressió de vols van fer disminuir el nombre de passatgers fins als 24.714.

Tot plegat va generar un intens debat sobre el futur i la viabilitat de l'aeroport de Lleida en un moment en què es qüestionava l'excés d'obra pública en els anys del *boom* immobiliari. En plena campanya de les eleccions catalanes de 2010 el secretari general de CDC, Felip Puig, va afirmar que l'aeroport de Lleida-Alguaire no era viable i que en el futur no es podrien repetir actuacions d'aquest

tipus. La major part d'agents socials, econòmics i polítics de les Terres de Lleida van protestar per les declaracions.

Amb l'objectiu de promoure la infraestructura, a principi de 2011 es va crear la Taula Estratègica d'Impuls de l'Aeroport de Lleida-Alguaire, on estaven representades institucions polítiques i econòmiques de Lleida. La Taula va redactar un pla de negocis –que es va presentar el juliol de 2011– que apostava per la diversificació i el desenvolupament de les diferents branques de negoci: aviació comercial, majoristes de viatges, aviació general, formació i logística vinculada al sector agroalimentari. El mateix 2011 es van realitzar les obres per a permetre l'operació simultània de dos vols i l'habilitació de la duana per a rebre passatgers fora de l'espai Schengen.

El 2012 les xifres van ser lleugerament millors –33.041 passatgers– gràcies als vols de Londres, Manchester, Birmingham, Bristol i Belfast de temporada d'hivern, que es desplaçaven posteriorment en autobús al Pirineu per a esquiar. Mentrestant, estava pendent la realització de les obres d'ampliació, que incloïen una nova terminal d'uns 9.000 m², una àrea de 60.000 m² per a l'estacionament d'aeronaus, per a zones comercials i d'oci i mil noves places d'aparcament.

2.3.3. La localització de l'aeroport corporatiu

El Pla d'Aeroports de 2002 preveia un nou AEROPORT CORPORATIU [2009:3] per a jets privats, aerotaxis, missatgeria i aviació esportiva que actuaria com a aeroport complementari del del Prat i que s'hauria de situar a una distància d'entre 40 i 80 quilòmetres respecte d'aquest. Descartades algunes localitzacions per motius físics (Maresme, Garraf...) o per la preexistència d'aeroports (la Selva), a la pràctica únicament tres comarques de la Catalunya central (Osona, Bages i Anoia) podien acollir aquestes instal·lacions.

Durant els anys 2005 i 2006 es va discutir la possibilitat que s'emplacés al municipi de Fonollosa (Bages), proposta que va ser rebutjada per diversos ajuntaments de la comarca i per bona part dels veïns de Fonollosa, que van crear el Grup de Defensa de l'Entorn Rural. Posteriorment el Govern de la Generalitat va obrir un concurs per a rebre propostes dels pobles que volguessin acollir l'aeroport. Si bé diversos ajuntaments del Bages (Sant Fruitós de Bages i Moià) i Osona (Centelles, Balenyà, Taradell) es van interessar pel projecte, en tots els casos els consistoris locals ho van acabar descartant davant la presència de plataformes contràries, l'oposició dels municipis de l'entorn o l'actitud contrària de l'oposició municipal.

L'abril de 2009 el concurs es va tancar amb una única candidatura, Òdena (Anoia), que proposava aprofitar les instal·lacions de l'aeròdrom. Tenia un ampli suport local i comarcal –especialment dels sectors econòmics–, però

també va rebre queixes per part dels alcaldes dels municipis limítrofs –sobretot la Pobla de Claramunt i Capellades– per la perillositat i pels sorolls. Finalment el DPTOP va considerar que la candidatura d'Òdena complia els requisits i fou escollida. A finals de 2012, tanmateix, no hi havia previsió d'iniciar les obres d'adequació de l'aeròdrom als nous usos.

2.4. INFRAESTRUCTURES PORTUÀRIES

2.4.1. Introducció

En els 780 quilòmetres de costa catalana hi ha un total de 49 ports, tots gestionats per la Generalitat excepte els de Barcelona i Tarragona, que depenen de les respectives autoritats portuàries. La pràctica totalitat dels ports tenen un espai destinat a activitats esportives o nàutiques (que sumen prop de 50.000 places); 17 tenen instal·lacions pesqueres; 5, activitats comercials (Sant Carles de la Ràpita, Vilanova, Palamós, Barcelona i Tarragona), i 2, industrials (Alcanar i Vinaròs).

El 2004 el DPTOP va decidir impulsar un nou PLA DE PORTS [2007:121], que havia de substituir el que s'havia aprovat el 2001. L'objectiu era potenciar-ne l'activitat a partir de criteris de sostenibilitat i reequilibri territorial i adaptar-se 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]. El Pla es va aprovar el febrer de 2007.

El Pla de Ports apostava per l'ampliació dels ports existents per a assolir la xifra de 6.000 noves places en ports

esportius (amb amarradors convencionals o marines seques) i l'impuls dels ports de Barcelona i Tarragona com a «grans centres logístics de Catalunya». Tot plegat comportava una inversió de 500 MEUR, dels quals un 85 % havia d'anar a càrrec de la inversió privada. D'aquesta manera, es preveia que l'any 2015 l'oferta de places arribaria a les 54.500, de les quals 31.900 estarien situades en ports esportius, dàrsenes i marines interiors i 22.600, en instal·lacions «d'impacte més lleuger», com les marines seques, zones de d'ancoratge 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 amarradors en ports esportius (el 55 % de les places totals), el Pla afirmava que aplicaria criteris de reequilibri territorial i faria prevaler l'ampliació a les comarques tarragonines, que percentualment en disposaven de menys (25 %) que les de Barcelona (27 %) i Girona (48 %). En aquest sentit, 2.278 dels nous amarradors corresponien 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 BERÀ [2004:168] 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 [2005:195] 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 d'altres.

D'altra banda, el Pla permetia la possibilitat de crear una única nova infraestructura portuària, al paratge del cap de Salou, on hi havia hagut la pedrera del port de Tarragona. Aquesta alternativa es considerava molt menys



Port de Palamós.
Font: Arxiu Territori.

impactant que una possible ampliació de l'actual port de Salou, opció que quedava desestimada per l'afectació que tindria en la dinàmica litoral.

Inicialment el Pla havia previst una nova instal·lació portuària a l'illa de Mar de Deltebre, amb 100 amarradors. Finalment es va descartar per l'impacte ambiental, pels problemes de calats i accessos, per la manca de demanda i per la distància al nucli urbà més 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 Riumar i un port fluvial amb 500 places més.

El Pla també abordava la situació de les infraestructures portuàries pesqueres i comercials. Quant a les primeres, considerava que no en calien 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'apostava per millorar els sistemes de comercialització del peix –llotges i processos d'envasament– i els serveis complementaris, i optimitzar les dàrsenes.

Es pretenia, a més, que els ports comercials catalans esdevinguessin la porta logística del sud d'Europa. En aquest sentit, preveien per al 2015 un tràfic de 69 milions de tones de mercaderies al port de Barcelona, de 35 milions al de Tarragona i de 800.000 tones als tres ports comercials de la Generalitat (Vilanova i la Geltrú, Palamós i Sant Carles de la Ràpita).

Respecte als creuers de luxe –en aquells moments suposaven 2,4 milions de viatgers al port de Barcelona–, es proposava continuar apostant per atraure un nombre més elevat d'escales als ports catalans. Destacava el cas de PALAMÓS [2007:156], amb l'anunci 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 unís la Costa Brava amb les Illes Balears. En l'àmbit de creuers, aquest port era el tercer del Principat, amb trenta escales i 22.184 passatgers.

Les entitats ecologistes, agrupades al voltant de la Federació d'Ecologistes de Catalunya, van criticar l'ampliació dels amarradors –especialment al Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre– i la creació del nou port del cap de Salou, que vinculaven a les pressions exercides per Port Aventura. Proposaven, com a alternativa a les ampliacions, la construcció de marines seques, amb l'argument que la taxa d'utilització de les embarcacions era només d'un mes i mig al cap de l'any.

Tot i que el Pla de Ports aprovat el 2007 tancava la porta a la construcció de cap nou port esportiu fins al 2015 a excepció del cap de Salou, el 2008 va entrar en funcionament el port de Roda de Berà. Cal tenir en compte, però,

que les obres havien començat el 1999, molt abans d'iniciar la tramitació del document. Disposava de 18 hectàrees de superfície, 640 amarradors per a embarcacions de tipus mitjà i una marina seca per a 70 embarcacions petites.

2.4.2. El port del cap de Salou i *Barcelona World*

L'Ajuntament de Salou i les associacions empresarials van celebrar que el Pla de Ports permetés la construcció del nou PORT DEL CAP DE SALOU [2007:159] per considerar-lo un revulsiu per a una zona amb un gran potencial, just al costat de PORT AVENTURA [2006:148] i dels nuclis turístics de Salou i Cambrils. No obstant això, la crisi econòmica iniciada el 2008 en va refredar les expectatives i, a més, no s'havia avançat en la redacció del pla especial que havia de determinar-ne les característiques, la superfície que havia d'ocupar i el nombre d'amarradors definitius.

Tanmateix, el setembre de 2012 es va produir un tomb inesperat quan el Govern català va anunciar, per sorpresa, el projecte *Barcelona World*, com a alternativa a EURO-VEGAS [2012:10]. Preveia sis grans complexos turístics al costat de Port Aventura amb hotels, centres comercials, casinos i centres de convencions. La proximitat al paratge del cap de Salou podia suposar un revulsiu per a la reactivació del projecte portuari.

A finals de 2012 es va signar un protocol de col·laboració entre l'Autoritat Portuària de Tarragona i l'Ajuntament de Salou perquè la localitat pogués promoure, gestionar, impulsar i cercar possibles interessats en la construcció i posterior explotació del futur port esportiu. L'Ajuntament calculava una inversió de 60 MEUR en la construcció d'uns 920 amarradors –216 en marina seca– per a embarcacions de fins a 17 metres de calat. A part de la zona nàutica, també es preveia un espai per a club social i comercial, la construcció d'un camí de ronda i la protecció d'espais naturals. L'Ajuntament considerava que el nou port –juntament amb *Barcelona World*, els tres camps de golf existents i Port Aventura– consolidaria un gran complex turístic especialitzat en el turisme nàutic, esportiu i d'oci.

2.4.3. El port de Tossa, descartat

Tossa de Mar no té pròpiament port, tot i que la badia, que ofereix un ancoratge protegit dels vents predominants, sovint és identificada amb aquesta funció. La idea de fer un port esportiu al municipi té els seus orígens als anys setanta, dècada en la qual a Tossa s'estava consolidant el model turístic i de segona residència. Es pretenia realitzar a la cala de Giverola, dos quilòmetres al nord del nucli urbà, si bé la idea no va prosperar.

L'any 2002 es va plantejar el projecte de construcció d'un PORT A LA ZONA D'ES CODOLAR [2012:34], al sud del nucli



Fotomuntatge del port
de Tossa de Mar.
Font: Arxiu Territori.

antic, d'acord amb les recomanacions del Pla Estratègic del municipi. Tanmateix, el Pla de Ports havia tancat la porta a cap nou port esportiu fins al 2015 a excepció del del cap de Salou. A més, les desavinences en el govern municipal de Tossa també havien posat en dubte el projecte.

El març de 2012 es va fer pública la signatura d'un conveni entre l'Ajuntament i dues promotores per a la construcció d'un port esportiu de quatre-cents amarradors, un hotel, un hospital marí i deu xalets al sector d'Es Codolar. Un dels dos partits socis del govern, l'oposició municipal i l'entitat ecologista Associació de Naturalistes de Girona (ANG) s'hi van mostrar contraris per la destrucció del paratge, mentre que l'Associació d'Hostaleria de Tossa de Mar ho considerava un revulsiu per al sector turístic. Per la seva banda, la Generalitat va deixar clar que no revisaria el Pla de Ports abans d'acabar la moratòria del 2015 i que calia fer-ne un estudi de viabilitat econòmica.

2.4.4. L'ampliació dels ports existents

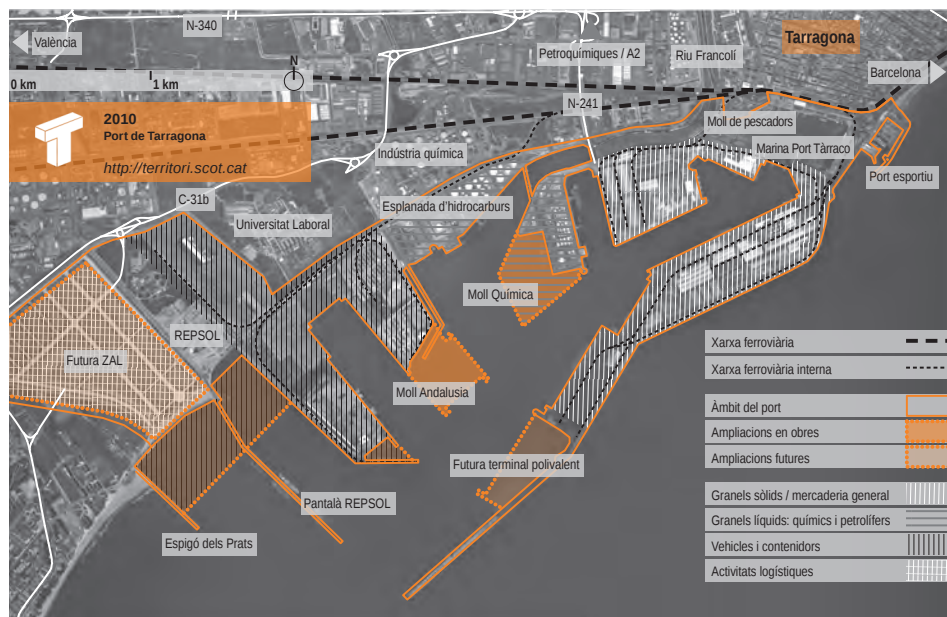
L'ampliació portuària més rellevant desenvolupada els darrers anys ha estat, sens dubte, la del PORT DE BARCELONA [2012:32]. Iniciada el 2001, va permetre doblar la superfície, des de les 558 hectàrees fins a les 1.300, i la superfície marítima, des de les 374 fins a les 786. Per a fer-ho possible es va construir el nou dic Sud, de 4,8 quilòmetres, i es va allargar el dic Est en 2,2 quilòmetres. Això va permetre ampliar amb 416 hectàrees la superfície de molls, el primer dels quals fou el moll Prat, de 93 hectàrees, que es va inaugurar el 2012. També es va expandir, en direcció sud, la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL), que passava de les 66 hectàrees a les 209 amb la creació del nou sector ZAL Prat, que va entrar en funcionament

el 2007. D'altra banda, el 2012 l'Ajuntament de Barcelona va aprovar el projecte de remodelació de la MARINA PORT VELL [2012:35] per tal que acollís iots de luxe de fins a 180 metres d'eslora, malgrat l'oposició de grups polítics i plataformes ciutadanes que asseguraven que comportaria la privatització de l'espai públic.

Per la seva banda, al PORT DE TARRAGONA [2011:61] entre el 2003 i el 2012 es van reforçar les actuacions destinades a consolidar la infraestructura en l'àmbit del transport industrial i de mercaderies. Entre aquestes destacaven les ampliacions dels molls d'Andalusia –destinat al tràfic de mercaderies i operat per DP World– i de la Química –orientat al tràfic de productes químics a doll–, que havien d'estar operatives el 2013. Mentrestant, diversos agents econòmics i institucionals reclamaven la millora de les infraestructures d'accés al port, en especial l'execució de l'autovia A-27 Tarragona-Montblanc i l'ample ferroviari europeu.

Una altra ampliació significativa fou la del PORT DE BLANES [2012:33]. El 2002 la Confraria de Pescadors i diversos empresaris turístics van reclamar l'ampliació del port esportiu i pesquer, mentre que l'entitat ecologista Salvem Pinya de Rosa proposava com a alternativa la construcció d'una marina seca i el reforçament del dic de la zona dels pescadors. El projecte es va aprovar el 2006 i es va inaugurar el 2012, amb la creació d'un nou dic de recer de 595 metres que permetia oferir més arrecerament a les embarcacions, ampliar la part dedicada a l'activitat pesquera i destinar una zona a l'atrancament de vaixells turístics locals.

Una altra ampliació significativa fou a SANT CARLES DE LA RÀPITA [2007:157], amb la construcció d'un nou port esportiu al costat del port pesquer i comercial. Preveia 1.100 amarradors per a les embarcacions d'entre 8 i



Port de Tarragona.
Mapa: Montse Ferrés.

30 metres d'eslora en una superfície de 220.000 m². El projecte també comportava la creació d'un hàbitat humit que havia d'ajudar a integrar la dàrsena esportiva amb el paisatge i que, a més, permetria conservar els hàbitats de les aus aquàtiques. El 2008 es va inaugurar la primera fase del nou port esportiu.

Finalment, també a les Terres de l'Ebre, l'ampliació del PORT DE L'AMPOLLA [2007:155], anunciada el 2007, preveia

400 nous amarradors i una zona d'oci al sud del port esportiu existent. Diversos grups polítics i associacions veïnals, que defensaven l'ampliació cap al nord, s'hi van oposar perquè comportaria la desaparició de la petita platja de l'Arquitecte. Finalment, el 2012 la Comissió d'Urbanisme va aprovar el Pla Especial d'Ampliació del Port de l'Ampolla, que rebaixava els nous amarradors a 250, però mantenia l'emplaçament proposat inicialment.

3. Medi ambient

El bloc de medi ambient inclou els temes vinculats a espais oberts i d'interès natural, producció i transport d'energia, gestió de residus i gestió de recursos hídrics. Els espais oberts i d'interès natural s'analitzen a partir de les principals figures de protecció (el PEIN, la Xarxa Natura 2000 i els parcs naturals), per bé que també es fa èmfasi en la preservació i gestió de dues tipologies d'espais singulars (els fluvials i els agrícoles). Pel que fa a la producció i el transport d'energia, el bloc introductori pren com a referent els dos plans de l'energia aprovats (2005 i 2012) per a centrar-se posteriorment en les fonts d'energia que han mostrat més dinamisme en aquest període: l'energia eòlica, la biomassa i les centrals tèrmiques de cicle combinat.

Per la seva banda, la gestió dels residus s'ha analitzat a partir dels diversos instruments per a la seva regulació, com el Programa de Gestió de Residus Municipals o el Pla Territorial Sectorial d'Infraestructures de Residus Municipals. Així mateix, s'han analitzat dos casos concrets com a exemple de nous models de gestió de residus (els eco-parcs a l'àrea metropolitana) i de la conflictivitat que comporten certes instal·lacions (abocadors a les Terres de Lleida) respectivament.

Finalment, l'apartat de gestió de recursos hídrics fa un recorregut pels diferents instruments aprovats en els àmbits espanyol i català (des del Pla Hidrològic Nacional fins al Pla de Gestió del Districte de Conca Fluvial de Catalunya), analitza dos casos concrets de gestió de l'aigua en rius amb una forta pressió antròpica (la Tordera i el Llobregat) i fa un repàs dels principals projectes de regadiu entre el 2003 i el 2012.

3.1. ESPAIS OBERTS I D'INTERÈS NATURAL

3.1.1. Introducció

El Sistema d'Espais Naturals Protegits de Catalunya té com a objectiu garantir la conservació de la biodiversitat i el patrimoni natural i promoure un ús sostenible dels recursos naturals. Està definit pel Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN), aprovat el 1992, un dels instruments de desplegament del Pla Territorial General de Catalunya. El Pla inicialment preveia un règim de protecció bàsic a un 21 % del territori, que podia completar-se en cada espai per mitjà dels plans especials de protecció del medi natu-

ral i el paisatge o la declaració d'espais de protecció especial (parcs nacionals, paratges naturals d'interès nacional, reserves o parcs naturals).

Entre el 2003 i el 2012 el ritme de declaració de nous espais protegits o d'ampliació dels existents ha estat relativament lent. En concret, es van crear tres nous parcs naturals (Alt Pirineu, Collserola i El Montgrí, les Illes Medes i el Baix Ter), que se sumaven als deu existents, a més del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici.

Tanmateix, el més destacable en aquest període ha estat la formulació de la Xarxa Natura 2000, una xarxa europea d'espais naturals protegits, que ha tingut efectes sobre el PEIN. Així, la declaració dels dos instruments de què es compon la Xarxa Natura 2000 –les zones d'especial conservació (ZEC) i les zones d'especial protecció per a les aus (ZEPA)– impliquen la seva inclusió automàtica en el PEIN. Això ha comportat que es passés del 21 % del territori protegit fins al 30 %.

D'altra banda, cal destacar el progressiu creixement de la CUSTÒDIA DEL TERRITORI [2007:200], una modalitat de protecció del patrimoni natural que es fonamenta en acords voluntaris entre el propietari d'un terreny i una de les entitats de custòdia, la major part de les quals aplegades en la Xarxa de Custòdia del Territori. Des de les primeres experiències als anys vuitanta en espais com les zones humides de Riudarenes o el PARC NATURAL DE LA ZONA VOLCÀNICA DE LA GARROTXA [2010:81], la custòdia s'ha estès com una taca d'oli i el 2012 englobava 634 acords i una superfície de 62.129 hectàrees en espais d'una gran diversitat, des de sistemes fluvials fins a zones forestals, passant per hàbitats d'espècies en perill d'extinció i àrees agrícoles.

Un altre element clau ha estat l'aprovació de la nova LLEI DE COSTES [2012:20] el 2012. Pretenia dotar de més seguretat jurídica els propietaris de les edificacions de primera línia de mar ampliant el termini de les concessions, excloent determinats nuclis del domini públic marítimoterrestre i rebaixant la servitud de protecció. Els canvis introduïts havien de resoldre, a favor dels propietaris, algunes situacions conflictives al litoral català, en especial a CASTELLÓ D'EMPÚRIES [2010:51], BLANES [2011:31], Roses i Platja d'Aro. El Govern català va valorar positivament la majoria de modificacions introduïdes, tot i que temia que l'increment de concessions, juntament amb la possibilitat de fer

traspassos en vida, generés especulació dins del domini públic, ja que els espais podrien passar a diverses mans. En canvi, els grups polítics d'esquerres i les entitats ecologistes denunciaven que la Llei comportaria la privatització del litoral i afavoriria la degradació i l'especulació a la franja costanera.

3.1.2. La Xarxa Natura 2000

Des de finals dels anys noranta el Departament de Medi Ambient treballava en la formulació de la proposta de delimitació de la XARXA NATURA 2000 [2006:199]. La Unió Europea (UE) havia respost a aquests primers documents reclamant la inclusió d'un nombre més gran d'hectàrees protegides. Finalment la proposta es va aprovar definitivament el setembre de 2006 i integrava 114 espais, el 29,8 % del territori català i 83.104 hectàrees marines.

La proposta incorporava alguns espais que havien generat debat en els anys anteriors; per exemple, s'hi incorporava la serra de Collserola, la totalitat de la VALL D'ÀRREU [2006:56] (llevat d'un corredor de 500 metres paral·lel a la carretera de la Bonaigua, destinat a infraestructures com ara remuntadors o telecabinas) i una franja marina davant del delta de l'Ebre (cosa que no impediria que a la zona es pogués instal·lar una CENTRAL EÒLICA MARINA [2006:33], si bé obligaria que els aerogeneradors s'instal·lessin més endins del mar).

En canvi, la franja marítima davant del DELTA DEL LLOBREGAT [2006:55] va quedar exclosa de la proposta perquè no formava part de la ruta principal que segueixen les aus per a alimentar-se i perquè la declaració d'impacte ambiental del projecte d'ampliació de l'AEROPORT DEL PRAT [2009:4] que el Ministeri de Foment (MIFO) va fer l'any 2002 ja incloïa com a mesures compensatòries la protecció de la franja del litoral. Pel que fa a les estepes de Lleida, es creaven diverses ZEPA que afectaven el CANAL SEGARRA-GARRIGUES [2010:17] i s'incorporava la ZEPA D'ALMENAR [2006:200], per bé que reduïda respecte a les primeres propostes davant del fort moviment opositor.

En l'àmbit polític el principal grup de l'oposició, CiU, va qualificar la proposta definitiva de «totalment desmesurada» i va assegurar que s'havia fet d'esquena als pagesos, als propietaris forestals i a les administracions. Des del món agrari Unió de Pagesos (UP) va veure amb reticències la nova proposta i es va queixar que moltes terres de Lleida que els pagesos esperaven convertir en zones de regadiu només podrien aspirar a ser zones de regadiu de suport (per degoteig). Per la seva banda, les entitats ecologistes es mostraven satisfetes per la incorporació d'espais com la vall d'Àrreu, però van reclamar la preservació de més àrees que consideraven amenaçades.

Després de la presentació de la proposta, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i el Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP) van presentar les directrius generals per a la gestió dels espais de la Xarxa Natura 2000. Aquestes establien, com a criteri general, que en tots els espais de la xarxa es considerarien compatibles els usos i les activitats que ja es desenvolupaven en aquell moment. Els espais estaven classificats en vuit tipologies ecològiques: els espais del Pirineu, els del Prepirineu, la plana agrícola, la muntanya interior, les aigües continentals, la muntanya litoral, els aiguamolls litorals i els espais marins. Per a cada tipus es van definir directrius específiques tenint en compte els hàbitats i les espècies dels quals calia prioritzar la conservació, però també atenent a la realitat i complexitat territorial, geogràfica i socioeconòmica de cada cas.

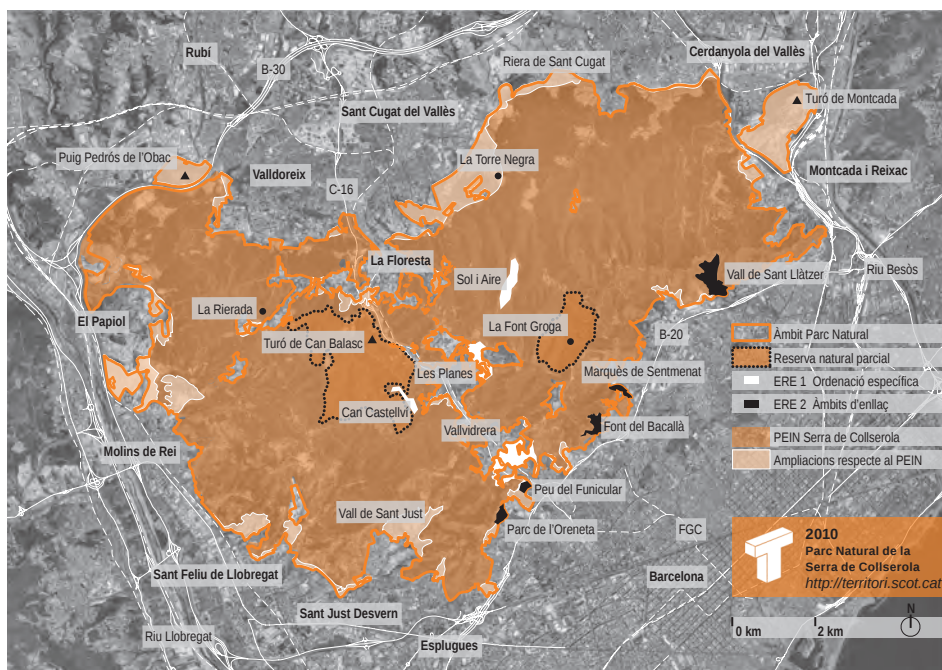
En els espais agrícoles, es preveia una gestió agrària per a mantenir les explotacions existents d'una manera compatible amb la conservació dels valors naturals. Així, es promovia el manteniment de l'agricultura de secà i, sempre que fos possible, s'implantarien regs de suport i d'hivern, els quals requereixen menys dotació d'aigua que els regs clàssics però que poden garantir una producció mínima. El govern també es va comprometre a promoure una marca de qualitat per als productes procedents de l'agricultura tradicional de secà.

3.1.3. La creació de nous parcs

Entre el 2002 i el 2012 es van crear tres nous parcs naturals i es va generar un important debat per a la creació d'alguns més. Els seus partidaris –no només entitats ecologistes, sinó també altres agents socials, econòmics i polítics del territori– els veien no tan sols com un instrument de protecció del patrimoni natural, sinó també de desenvolupament local basat en el turisme d'espais naturals.

L'any 2003 es va aprovar la creació del PARC NATURAL DE L'ALT PIRINEU [2004:123], que pretenia protegir el patrimoni natural, les activitats ramaderes, els usos silvícoles i les pràctiques cinegètiques correctament regulades. Diverses entitats ecologistes van lamentar que s'haguessin exclòs els territoris amb intervenció humana i bona part de la vall d'Àrreu, afectada per l'ampliació de l'estació d'esquí de BAQUEIRA BERET [2009:56].

La creació del PARC NATURAL DEL MONTGRÍ, LES ILLES MEDES I EL BAIX TER [2010:82] fou més polèmica. La presentació, el 2010, de l'avantprojecte tenia el rebuig de diversos ajuntaments, d'associacions de pagesos i del sector turístic, que reclamaven l'exclusió dels arrossars i la platja de Pals. El Parc es va acabar aprovant el 2010 després de la delimitació d'àmbits de protecció específics d'espais agraris i de permetre el canvi del tipus de conreu a la zona dels arrossars.



Parc Natural de la Serra de Collserola.
Mapa: Montse Ferrés.

El mateix 2010 es va crear el **PARC NATURAL DE COLLSEROLA** [2010:80], una àrea sotmesa a una forta pressió urbanística i que havia estat objecte des de feia anys de reivindicació de diverses entitats per a la seva preservació. El Parc protegia 8.300 hectàrees i incorporava diversos espais de regulació especial, definits com a sectors amb una vinculació més gran amb la trama urbana i on calia garantir una bona relació entre la ciutat i el parc.

En canvi, altres declaracions de parcs naturals –reivindicades per diversos agents socials i polítics del territori– no van acabar prosperant. La protecció de l'**ESTANY DE BANYOLES** [2004:124] mitjançant la figura de parc natural era defensada per la majoria d'ajuntaments del Pla de l'Estany, pel teixit associatiu de la comarca i per tots els grups

del Parlament, però no va ser mai una prioritat pel DMAH. Per la seva banda, el 2006 es va presentar l'Avantprojecte del **PARC NATURAL DE LES MUNTANYES DE PRADES** [2006:111], que integraria el paratge natural d'interès nacional (PNIN) de Poblet, per bé que la tramitació es va aturar en aquest punt. Tampoc no va tirar endavant el **PARC NATURAL DE LES TERRES DEL GAIÀ** [2007:108], malgrat que des del 2004 la Coordinadora Salvem el Gaià treballava en la declaració d'aquesta figura amb l'objectiu d'assegurar el cabal ecològic del Gaià aigües avall de la presa 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. El cas de les **CAPÇALERES DEL TER I EL FRESER** [2010:37] resulta particular, ja que el 1992 el mateix PEIN ja proposava la seva declaració com a parc



Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici.
Font: Arxiu Territori.

natural o com a parc nacional i diverses resolucions del Parlament havien instat el Govern a declarar-lo.

Finalment, cal destacar el projecte d'ampliació del PARC NACIONAL D'AIGÜESTORTES I ESTANY DE SANT MAURICI [2012:23]. Després d'un primer intent l'any 2004, el 2006 el Govern de la Generalitat va presentar una proposta que preveia augmentar un 50 % la superfície protegida. Tenia el rebuig de diversos ajuntaments que temien que impedís l'ampliació o reobertura de diverses estacions d'esquí, però comptava amb el suport d'altres ajuntaments i entitats ecologistes. L'any 2012 el Govern de la Generalitat va iniciar de nou les negociacions per a ampliar la zona protegida i va anunciar que únicament s'hi inclourien aquells terrenys d'ajuntaments i propietaris disposats a formar-ne part.

3.1.4. La gestió d'espais fluvials

Els espais fluvials han estat objecte en els darrers anys d'un bon nombre d'actuacions amb l'objectiu de restablir el bon estat ecològic dels rius i potenciar-ne els valors naturals. En aquest sentit, cal destacar les iniciatives de recuperació ambiental del RIU LLOBREGAT [2004:182], molt deteriorat a causa de les infraestructures viàries i el desenvolupament urbanístic i industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB). El DESVIAMENT [2005:178] del riu, a partir de l'any 2001, per a donar via lliure al creixement del PORT DE BARCELONA [2012:32] va portar associades diverses actuacions de compensació de l'impacte ambiental, com la creació de zones humides, el bombament d'aigua depurada per l'estació depuradora d'aigües residuals (EDAR) DEL BAIX LLOBREGAT [2004:69] per a recuperar el cabal ecològic, la creació d'una barrera d'aigua dolça dins l'aquífer del delta del Llobregat per a evitar la intrusió salina i la recuperació de camins als marges del riu.

Un altre dels rius afectats durant anys per abocament i per sobreexplotació de l'aquífer era el riu Besòs. L'any 2003 es va enllestir el projecte de PARC FLUVIAL [2003:84], que va permetre la recuperació de la llera del riu com a espai públic des de Montcada i Reixac fins a Sant Adrià de Besòs, la creació d'un hàbitat natural a la desembocadura, la supressió de les torres d'alta tensió i uns sistemes d'alerta per als usuaris que utilitzaven mecanismes visuals i sonors a fi de prevenir la presència de públic en el parc en moments de risc d'avingudes.

No podem oblidar, d'altra banda, la problemàtica, detectada el 2003, per l'acumulació de residus químics i radioactius al RIU EBRE A FLIX [2008:30], a causa de l'activitat centenària de l'empresa Ercros. El 2012 es van iniciar les obres prèvies de la descontaminació de les aigües, que consistien en el dragatge de les 700.000 tones de residus dipositats amb l'aïllament previ de la zona afectada. L'operació, valorada en 155 MEUR, hauria d'estar acabada el 2015.

En l'àmbit de la gestió fluvial cal subratllar l'important paper de la CUSTÒDIA FLUVIAL [2008:32], que es basa en la protecció dels valors naturals i paisatgístics d'aquests indrets mitjançant acords i mecanismes de col·laboració entre propietaris i entitats de custòdia i que té el suport de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA). Entre aquests projectes cal destacar el de GESTIÓ DEL RIU RIPOLL A SABADELL [2009:60] «Fes reviure el Ripoll», impulsat per l'entitat ecologista ADENC, que comptava amb la participació de nombrosos voluntaris i el suport de l'Ajuntament. Es va iniciar el 2008 i pretenia restaurar ecològicament el riu a través de l'eliminació de vegetació al·lòctona, la substitució per espècies de ribera pròpies de la zona, la correcció de la geomorfologia en alguns punts i la promoció de l'educació ambiental. Altres iniciatives de custòdia fluvial han estat els projectes de recuperació del bosc de ribera i conservació paisatgística del riu Ter al seu pas per Osona per part del Centre d'Estudis dels Rius Mediterranis, de la riera de Martinet al Vallès Occidental per part de l'Associació Hàbitats o del riu Ebre a Flix per part del Grup de Natura Freixie.

3.1.5. La preservació dels espais agrícoles

La pèrdua de sòl agrícola a causa de l'abandonament agrari i el creixement urbanístic ha estat un element de creixent preocupació en els àmbits associatiu, acadèmic i també institucional. El sindicat UP afirmava el 2008 que Catalunya havia perdut un 25 % dels espais agrícoles en els darrers trenta anys i reclamava mesures urgents per a protegir aquest sòl.

Les tensions entre el creixement urbanístic i les demandes de preservació del sòl agrícola van tenir especial incidència entre el 2003 i el 2008 en sectors com les CINC SÈNIES (Mataró) [2003:42], SANTA MARIA DE GALLECS (abastava set municipis, tot i que principalment Mollet del Vallès) [2005:127], les HORTES DE SANTA EUGÈNIA (Girona i Salt) [2006:140], PONENT (Gavà) [2006:138], CAN TRABAL (l'Hospitalet de Llobregat) [2009:105] o SAU2 (Armentera) [2004:162]. A aquesta situació, s'hi afegien les denúncies de diversos sindicats agrícoles de MOBBING RURAL [2007:97], especialment a les comarques gironines, en el sentit que els pagesos rebien pressions perquè tanquessin les seves explotacions, tant per part de veïns com d'ajuntaments i altres entitats.

En aquest context, entre el 2004 i el 2005 es va celebrar, sota l'impuls del Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca, el CONGRÉS DEL MÓN RURAL [2006:46], que pretenia fer una profunda reflexió, des d'una perspectiva socioeconòmica i territorial, sobre el present i el futur del món rural a Catalunya. En les conclusions s'apuntava que el manteniment del sòl agrícola havia de passar per la preservació dels espais agraris, però també per altres mesures com la incorporació del jovent, la potenciació de la



Parc Agrari del Baix Llobregat.
Font: Arxiu Territori.

competitivitat i eficiència productiva i l'apropament del món urbà al món rural.

Després del Congrés diversos agents, com UP, les cambres agràries o la Fundació Agrotèrritori, van reclamar la creació d'una LLEI D'ESPAYS AGRARIS [2008:59] com a eina per a la seva protecció. Tanmateix, el Govern de la Generalitat assegurava que el millor instrument de preservació d'aquests espais era el PLANEJAMENT TERRITORIAL [2004:177], que a través de les figures de sòl de protecció especial i sòl de protecció preventiva havien d'evitar la conversió a sòl urbanitzable de la major part dels espais agrícoles.

A partir de 2008 la crisi econòmica va comportar un canvi de tendència respecte al sòl agrícola, no només perquè disminuïa la pressió urbanitzadora, sinó també perquè creixien les iniciatives municipals i ciutadanes per a crear horts urbans i posar-los al servei de persones que, per exemple, s'havien quedat sense feina o havien vist disminuïts els seus recursos. D'altra banda, el debat sobre la possible ubicació del complex d'oci i joc EUROVEGAS [2012:10] al delta del Llobregat va posar sobre la taula la necessitat de potenciar els valors agrícoles i socials d'aquest espai per a evitar nous intents d'urbanitzar aquesta àrea.

3.2. PRODUCCIÓ I TRANSPORT D'ENERGIA

3.2.1. Introducció

Les polítiques en matèria d'energia entre el 2003 i el 2012 han estat marcades per l'aprovació de dos plans de l'ener-

gia per part del Govern català, el primer el 2005 i el segon el 2012.

El PLA DE L'ENERGIA [2005:120] de l'any 2005 es fixava com a objectiu, per al 2015, un estalvi energètic del 10,6 % i un increment de les energies renovables des del 2,9 % fins al 9,5 %. Es volia potenciar especialment l'energia eòlica per tal d'arribar als 1.500 MW de potència instal·lada el 2007 i als 3.500 MW el 2015. Així mateix, establia la necessitat de construir entre cinc i vuit nous grups de cicle combinat alimentats amb gas natural en l'horitzó del 2015 i la LÍNIA ELÈCTRICA (MAT) SENTMENAT-BESCANÓ-BAIXAS [2012:18] per a garantir el subministrament a les comarques gironines. Pel que fa a les centrals nuclears catalanes, el Pla proposava una estratègia gradual de tancament que començaria l'any 2022 i acabaria l'any 2026.

Les organitzacions ecologistes van criticar el Pla, ja que consideraven que no apostava fermament per un model energètic basat en les energies renovables prop del lloc de consum i el tancament immediat de les centrals nuclears. Per contra, les associacions empresarials el veien amb bons ulls, tot i que algunes, com la Confederació Empresarial de la Província de Tarragona (CEPTA), defensaven la construcció de noves centrals nuclears.

El desenvolupament del Pla de l'Energia va seguir un bon ritme els primers anys de desenvolupament gràcies al fort creixement de l'energia eòlica –en bona part degut a la concessió de primes a les energies renovables– i la concreció d'alguns projectes de centrals tèrmiques de cicle combinat. Tot aquest desplaçament era justificat per

l'Administració i les empreses promotores com a necessari per a assegurar el subministrament energètic i fer front al canvi climàtic. Per contra, diversos moviments locals en defensa del territori i entitats ecologistes es mostraven favorables a la implantació d'energies renovables, però s'oposaven a la concentració territorial –especialment a l'àmbit de Tarragona i les Terres de l'Ebre– i empresarial dels projectes així com a l'impacte ambiental i paisatgístic. Proposaven com a alternatives l'eficiència energètica, apropar els centres productors a les zones amb més demanda i apostar per altres fonts d'energia renovable a més de l'eòlica.

Tanmateix, la crisi econòmica va acabar comportant un canvi important que podia tenir conseqüències directes sobre la implantació del Pla. L'any 2012 el Ministeri d'Indústria, Energia i Turisme del Govern de l'Estat va aprovar el Reial decret llei 1/2012, que establia una moratòria a la concessió de primes a les noves instal·lacions d'energies renovables i de cogeneració davant la situació de crisi econòmica i el creixent dèficit de la tarifa elèctrica. Aquest dèficit és la diferència entre la quantitat total que recapten les companyies elèctriques (a partir de les tarifes regulades per l'Administració) i el cost real associat a aquestes tarifes (costos de transport i distribució i subvenció a les energies renovables). La moratòria no afectava les plantes en funcionament, autoritzades o ja inscrites en el registre de preassignació eòlica, però sí totes aquelles que encara no havien fet cap d'aquests tràmits.

L'any 2012 el nou Govern de la Generalitat va aprovar el PLA DE L'ENERGIA I CANVI CLIMÀTIC 2012-2020 [2012:24], que pretenia complir els compromisos europeus de reduir un 20 % el consum d'energia i les emissions de gasos d'efecte hivernacle i assolir un percentatge del 20 % de les energies renovables. Amb relació a les renovables es fixava l'objectiu d'assolir 9.200 MW de potència instal·lada. Més de la meitat d'aquesta energia (5.153 MW) seria produïda per les centrals eòliques, i les seguirien l'energia hidràulica (2.439 MW), la solar fotovoltaica (1.007 MW), la solar termoelectrica (252,5 MW), la biomassa forestal i agrícola (161 MW), el biogàs (142,1 MW) i els residus renovables (44,4 MW). En tots els casos això suposaria un gran increment respecte a la situació actual a excepció de l'energia hidràulica, que es manté en termes similars. Pel que fa a la resta de fonts energètiques, no es preveu construir cap nova central nuclear ni tampoc cap central tèrmica. Tanmateix, el creixement de les energies renovables estava fortament condicionat per l'anteriorment esmentat Decret llei 1/2012.

Un altre dels àmbits d'actuació del Pla es basava a garantir la qualitat del subministrament energètic. Així, es pretenia impulsar les interconnexions internacionals tant d'electricitat com de gas, és a dir, la MAT i el GASODUCTE MARTORELL - FRONTERA FRANCESA [2012:15], ambdues polèmiques per l'impacte ambiental i paisatgístic i criticades

pels defensors d'un model energètic basat en la generació d'energia renovable prop del lloc de consum. També es volia avançar cap a l'adaptació de la xarxa elèctrica per a facilitar la integració de la generació d'energia renovable que es produïa en les centrals eòliques o els parcs solars.

El Pla de l'Energia també plantejava la possibilitat d'instal·lar un MAGATZEM DE GAS NATURAL [2011:25] aprofitant galeries abandonades a la conca minera catalana. Malgrat que no se n'especificava la localització exacta, cal tenir en compte que el Govern català disposa d'un estudi per a emplaçar un magatzem d'aquestes característiques a Súria (Bages). La creació d'aquests dipòsits subterranis era un dels objectius d'Enagas, que s'encarrega de la planificació del gas natural a escala estatal. En aquest sentit, cal destacar el PROJECTE CASTOR [2009:54], basat en la construcció d'un dipòsit de gas natural en un antic pou de petroli a 21 quilòmetres de la costa de Vinaròs (País Valencià), però ben a prop de Catalunya. Diversos ajuntaments del Montsià i la Plataforma Ciutadana en Defensa de les Terres del Sénia es van mostrar contraris al projecte per l'impacte sobre els sectors pesquer i turístic, però les obres es van iniciar el 2010 amb l'objectiu d'acabar-les a principis de 2013.

3.2.2. L'energia eòlica, de l'expansió al futur incert

A Catalunya les primeres CENTRALS EÒLIQUES [2009:45] es van construir als anys vuitanta, tot i que no fou fins a finals dels noranta que el Govern de la Generalitat va decidir apostar-hi amb més força amb la presentació de diversos plans per a impulsar-les, que van desembocar el 2004 en un mapa de recursos eòlics que identificava les zones que oferien més possibilitats per a l'aprofitament del vent en la generació d'energia. També va suposar un impuls a l'eòlica l'aprovació del PLA DE L'ENERGIA [2005:120] de 2005, que preveia arribar a una potència instal·lada d'energia eòlica de 1.500 MW el 2007 i de 3.500 MW el 2015. Paral·lelament, al llarg dels darrers anys havien començat a aparèixer nombrosos projectes de centrals eòliques, majoritàriament situades al sud de Catalunya, esponsorades per l'augment de les primes a la generació d'energies renovables.

El creixement de l'energia eòlica a Catalunya ha estat exponencial a la darrera dècada. El 2002 hi havia només quatre parcs eòlics (84 MW de potència instal·lada), el 2005 s'havien incrementat fins a vuit (144 MW), el 2008 ja arribaven als disset (420 MW), el 2011 eren un total de trenta-sis (1.008 MW) i el 2012 s'assolien els quaranta-dos parcs (1.263,32 MW, un 5,8 % del consum elèctric del país).

Dels 42 parcs en funcionament el 2012, 9 se situaven a la TERRA ALTA [2009:46], 6 a l'ANOIA [2011:20], 6 al Baix Ebre, 5 a la CONCA DE BARBERÀ [2007:37], 4 a LES GARRIGUES



Central eòlica de Pujalt.
Font: Arxiu Territori.

[2005:41], 3 al Baix Camp, 3 al SEGRIÀ [2005:41], 2 a la Ribera d'Ebre, 1 a l'Alt Camp, 1 de compartit entre el PRIORAT I EL BAIX CAMP [2003:31], 1 de compartit entre l'Urgell i la Conca de Barberà i 1 més entre la Conca de Barberà i la Segarra. D'aquesta manera les centrals es concentraven sobretot a la meitat sud del territori, en una franja interior que va des de l'Anoia cap al Baix Ebre i la Terra Alta. En canvi, l'ALT EMPORDÀ [2010:28], malgrat disposar d'un règim de vents favorables, no tenia cap central eòlica activa.

A part d'aquests, una trentena més –situats especialment a la Terra Alta, les Garrigues i l'Alt Empordà– disposaven d'autorització administrativa, de tal manera que sumarien uns 600 MW més. A aquestes calia afegir vuit ZONES DE DESENVOLUPAMENT PRIORITARI (ZDP) [2011:21] on s'havien d'ubicar els nous parcs eòlics i on es preveia instal·lar una potència de 769 MW. Fora de les ZDP, no es preveia autoritzar cap més parc eòlic de més de cinc aerogeneradors o 10 MW fins al 2015. Sumant els parcs eòlics actius, els ja autoritzats, els que estaven en tramitació, els miniparcs eòlics i les ZDP, el Govern preveia arribar als 3.500 MW instal·lats el 2015.

Malgrat aquest creixement, la moratòria a les primes a les energies renovables a principis de 2012 podia comportar, segons el sector, la paralització del desenvolupament eòlic. EolicCat, la patronal catalana de l'energia eòlica, es mostrava molt crítica amb aquesta situació i assegurava que, per a complir el Pla de l'Energia i per a poder desenvolupar les ZDP, calia aprovar un nou esquema retributiu que reconegués el valor de l'energia eòlica. En aquest sentit, recordava els avantatges ambientals d'aquesta energia

i la seva contribució al desenvolupament industrial, la internacionalització de l'economia i l'autosuficiència energètica.

El desenvolupament eòlic va rebre crítiques per part d'alguns grups en defensa del territori i entitats ecologistes que denunciaven que es permetia la instal·lació de parcs eòlics en àrees protegides al PEIN. Així, l'Assemblea d'Entitats Ecologistes de Catalunya (AEEC) i nombroses plataformes locals –especialment actives a la Terra Alta, la Ribera d'Ebre i l'Alt Empordà– reclamaven que, més enllà dels efectes ambientals dels parcs, calia valorar també altres aspectes com la concentració dels projectes o l'impacte sobre el paisatge i sobre la comunitat local. En canvi, altres grups ecologistes, com Ecologistes en Acció o Greenpeace, es mostraven més favorables a la implantació de centrals eòliques, argumentant que es tractava d'una energia no contaminant i renovable.

A la Terra Alta, la comarca amb més parcs eòlics instal·lats, el desplegament eòlic va aixecar protestes en el sector turístic i també als col·lectius que vetllen per la preservació de les restes de la batalla de l'Ebre de la Guerra Civil. La majoria d'alcaldes, però, es mostraven a favor dels parcs eòlics i asseguraven que turisme i energia eòlica eren compatibles. Una situació oposada es va generar a la comarca del Priorat, on l'Acord comarcal per al desenvolupament de l'energia eòlica –signat el 2001 pel Consell Comarcal, la majoria d'alcaldes i els consells reguladors de les denominacions d'origen vitivinícoles– proposava no ubicar centrals eòliques al Priorat històric per a evitar l'impacte sobre el model econòmic i turístic de la comarca vinculat al vi. El consens polític va frenar la major part

d'intents de noves centrals eòliques i a finals de 2012 únicament hi havia una central eòlica al Priorat, compartida amb el Baix Camp.

3.2.3. La biomassa, un sector emergent

L'ús de la biomassa forestal com a combustible energètic es va posar sobre la taula arran de les fortes NEVADES DEL 8 DE MARÇ DE 2010 [2010:134]. La gran quantitat de branques i restes forestals que van quedar a l'interior dels boscos –especialment a les comarques gironines i de la RMB– va suposar un toc d'alerta sobre la manca de gestió de les forests catalanes i sobre el risc d'incendi que se'n derivava. Des del Govern, tant els responsables d'Interior com els de Medi Ambient consideraven que l'aposta per la biomassa podia esdevenir un element molt positiu per a superar la situació. Mentrestant, des de Palamós van salpar diversos vaixells cap a Sardenya i Calàbria per tal de cremar les restes dels boscos gironins en centrals de biomassa de la companyia italiana Enel.

A partir de llavors van començar a tramitar-se un gran nombre de projectes de PLANTES DE BIOMASSA [2010:27] a poblacions com Sant Pere de Torelló (Osona), LA GARRIGA (Vallès Occidental) [2009:39], RIBERA D'URGELLET (Alt Urgell) [2010:25], Puig-reig (Berguedà), Talavera (la Segarra), Tremp (Pallars Jussà), Albons (Baix Empordà), Santa Coloma de Farners (la Selva) o CASSÀ DE LA SELVA (el Gironès) [2011:17], o al PALAU D'ANGLESOLA (Pla d'Urgell) [2012:7]. Preveien generar, cada una, al voltant de 5 MW de potència. Cap d'aquests no va prosperar, en alguns casos a causa de la presència de plataformes opositores locals,

que consideraven que l'emissió de partícules de la xemeineia tindria greus conseqüències ambientals i de salut i, a més, es produirien problemes de males olors. Tanmateix, en tots els casos la posició majoritària dels grups municipals dels consistoris era favorable a aquests projectes pels beneficis que comportarien sobre el sector forestal, pel fet de tractar-se d'energia renovable i pels llocs de treball que es generarien.

A finals de 2012 només hi havia quatre petites centrals de biomassa amb producció energètica a Catalunya: al BARRI DE LA MARINA de Barcelona [2012:42], a la Nufri de Molle-russa, a la central termosolar Borges de les Borges Blanques i a Móra d'Ebre. En total generaven 15 MW, molt lluny encara dels 161 MW que marcava com a objectiu el Pla de l'Energia per al 2020. D'altra banda, diversos ajuntaments, especialment al Lluçanès i al Ripollès, apostaven per l'ús de la biomassa en calderes per a equipaments municipals, però sense aprofitament energètic.

3.2.4. Les centrals tèrmiques de cicle combinat

Des de finals dels anys noranta havien començat a proliferar les peticions de diverses empreses per a la construcció de CENTRALS TÈRMiques DE CICLE COMBINAT (CTCC) [2003:22] amb unitats de 400 MW de potència instal·lada cadascuna. Tot i que es tracta d'una tecnologia de producció elèctrica d'origen no renovable i que emet CO₂, es considera una font neta i eficient, ja que les CTCC obtenen un rendiment energètic del 55 %, mentre que les centrals nuclears o tèrmiques convencionals se situen al voltant del 30 %. En principi, aquesta mena de centrals



Central tèrmica del Besòs.
Font: Arxiu Territori.

estan optimitzades per a funcionar amb gas natural com a combustible preferent, tot i que en situacions de dèficit d'aquest combustible poden utilitzar gasoil.

Algunes propostes no van acabar prosperant, entre les quals la de RIBA-ROJA D'EBRE [2006:35], la de SANT PERE DE TORELLÓ [2004:45] (que substituïria la petita central tèrmica de fuel existent), la de Móra la Nova, la de CUBELLES [2005:35] (que substituïria la tèrmica de fuel i gas natural existent) o la de BESCANÓ [2009:42]. En tots els casos es van produir importants moviments contraris a aquestes infraestructures, que en el cas de la Ribera d'Ebre es van vincular a la renda més baixa existent en aquesta comarca, cosa que implicava, segons alguns col·lectius, que rebessin tots aquells projectes rebutjats en altres territoris.

En canvi, van entrar en funcionament les centrals TARRAGONA ENDESA I TARRAGONA POWER [2003:26], la CENTRAL TÈRMICA DE LA PLANA DEL VENT [2005:37] –al costat de la central nuclear de Vandellòs–, la central tèrmica del PORT DE BARCELONA [2004:47] i un nou grup de la CENTRAL TÈRMICA DEL BESÒS [2011:19]. D'aquesta manera eren set les centrals tèrmiques de gas natural existents, a les quals calia sumar les que funcionaven amb altres combustibles. Cal destacar la consolidació de la central tèrmica del Besòs, situada a la desembocadura del riu, com a pol energètic metropolità, amb una producció de 1.600 MW i un consum equivalent al de dos milions d'habitants.

El model d'implantació de les centrals tèrmiques –malgrat tractar-se d'energia no renovable– ha acabat generant poca conflictivitat, molta menys que l'energia eòlica. Per un costat, perquè els projectes que han prosperat han acabat localitzant-se en espais on ja existien activitats productives o energètiques o, en el cas de la desembocadura del Besòs, en un entorn degradat on el projecte anava acompanyat de millores ambientals i urbanes. Per l'altre, per la decisió de prioritzar localitzar les centrals prop dels principals centres de consum i no en àrees despoblades.

3.3. GESTIÓ DE RESIDUS

3.3.1. Introducció

La concreció territorial de la política en matèria de residus de la Generalitat es basa en la formulació del Programa de Gestió de Residus Municipals (PROGEMIC), el Programa de Gestió de Residus Industrials (PROGRIC) i el Programa de Gestió de Residus de la Construcció (PROGROC). El primer d'aquests, el PROGEMIC 2001-2006, es fixava com a objectiu desplegar la recollida selectiva en tots els municipis catalans en el marc d'una política en què la deposició del residu mitjançant abocadors era la darrera opció enfront de la prevenció, la reutilització, el reciclatge i la valorització. També va introduir la figura de l'ecoparc, una instal·lació de tractament de

residus on arriba la fracció resta dels residus municipals –aquella que no s'ha recollit selectivament–, s'extreuen els recursos recuperables, mentre que la resta s'empaqueta i es diposita en abocadors.

Tanmateix, des de finals dels anys noranta diverses entitats ecologistes i plataformes locals protestaven per diferents projectes d'abocadors com els de VACAMORTA (Cruïlles) [2009:2], de L'ESPLUGA DE FRANCOLÍ [2004:2], de COLLCARDÚS (Vacarisses) [2010:3] o de TIVISSA [2004:3] i s'oposaven al model d'ecoparc per la seva ineficiència i elevat cost. En una jornada celebrada a Molins de Rei, organitzada per la Plataforma Cívica per a la Reducció dels Residus (PCRR), diverses entitats van signar el MANIFEST DE MOLINS [2004:179], que reclamava canvis en la política de residus amb l'objectiu de millorar la recollida selectiva dels residus orgànics, impulsar els sistemes de tractament al lloc on es generen els residus i fomentar les campanyes educatives i la introducció de mecanismes de participació.

L'any 2009 el Govern de la Generalitat va aprovar de nou el PROGEMIC, el PROGRIC i el PROGROC que donaven compliment a la normativa europea en matèria de residus aprovada el 2008. Aquesta marcava la necessitat de donar un tractament al 100 % de la fracció resta o de rebuig (és a dir, la que no ha estat reciclada) abans del tractament finalista (incineració o deposició) per a recuperar-ne allò que sigui valoritzable. Per tal de concretar aquests objectius, el mateix any es va aprovar el PLA TERRITORIAL SECTORIAL D'INFRAESTRUCTURES DE GESTIÓ DE RESIDUS MUNICIPALS [2009:104], que determinava les instal·lacions de gestió de residus municipals necessàries per a donar servei als diferents àmbits territorials. Per a fer-ho dividia Catalunya en set grans àrees que poguessin arribar a ser autosuficients en matèria de tractament dels residus.

El Pla Territorial preveia 81 noves actuacions, de les quals 30 eren plantes de tractament de residus o ecoparcs; 26, plantes de tractament de residus; 9, plantes de compostatge per a tractar la matèria orgànica, i 8, abocadors controlats. La concreció final d'aquestes infraestructures, tanmateix, s'havia de fer amb la participació dels ens locals.

A part dels residus municipals i industrials, cal destacar també el debat sobre la gestió dels residus nuclears. Des del 2005 es discutia la possibilitat que el municipi d'Ascó acollís el MAGATZEM TEMPORAL DE RESIDUS NUCLEARS [2010:52] projectat pel Govern espanyol, que havia d'acollir unes set mil tones per un període de seixanta anys. La necessitat o no de centralitzar els residus i el fet que les Terres de l'Ebre concentraven el 40 % de la potència nuclear instal·lada a l'Estat eren els principals arguments dels opositors al projecte. Per contra, els seus defensors en justificaven la importància econòmica per al territori i asseguraven que no augmentaria el risc nuclear. A la darreria de 2011 el Govern espanyol va decidir ubicar finalment el magatzem

a la localitat de Villar de Cañas (Conca) i va descartar l'opció d'Ascó.

Una altra problemàtica important amb relació a la gestió de residus és la CONTAMINACIÓ PER NITRATS D'ORIGEN AGRARI [2004:67] o purins. Els anys 2004 i 2005 van ser especialment greus, ja que se'n van denunciar diversos episodis a les comarques de Lleida, de Girona, les Terres de l'Ebre i la comarca d'Osona que van arribar a afectar l'aigua de consum, per exemple, a la BISBAL D'EMPORDÀ [2005:52]. El Govern va intentar resoldre aquesta problemàtica a través de la gestió integral dels fertilitzants i la construcció de plantes de tractament dels purins, tot i que a finals de 2012 només n'hi havia tres en funcionament a la COMARCA D'OSONA [2008:31], que, a més, no tenien la continuïtat assegurada per la disminució de les primes per la generació d'energia.

3.3.2. Ecoparcs i gestió de residus a l'àrea metropolitana

El canvi de model en la gestió de residus comportava que la fracció rebuig dels residus municipals havia de tenir algun tractament abans de ser dipositada en un abocador o incinerada. Aquest model es va començar a implantar a l'àrea metropolitana de Barcelona amb la creació dels eco-parcs o centres de tractament de residus a la Zona Franca de Barcelona el 2002, a MONTCADA I REIXAC [2005:157] el 2005, a Sant Adrià de Besòs el 2006 i als HOSTALETS DE PIEROLA [2010:114] i a Vacarisses el 2010. En els eco-parcs es recuperava prop del 50 % de la matèria tractada i la resta era incinerada (en el cas de Sant Adrià) o es destinava a reblar dipòsits controlats. Els diferents governs de la Generalitat van defensar el model d'ecoparc, ja que permetia reduir la quantitat de residus aportats als abocadors i disminuir-ne la càrrega contaminant. A més, els partidaris d'aquest model subratllaven que permetia extreure tres tipus de recursos: materials recuperables que els ciutadans no havien separat, biogàs i adob orgànic.

Per la seva banda, diverses entitats ecologistes, entre les quals la Plataforma Cívica per a la Reducció dels Residus, s'oposaven al model d'ecoparc, ja que consideraven que desvirtuaven el paper de la recollida selectiva per part dels ciutadans, comportaven un gran cost econòmic i tenien una eficiència molt baixa. En el cas de Montcada i Reixac, l'ecoparc tenia el rebuig de la plataforma Vallès Net –creada a Ripollet, ja que la instal·lació se situava a prop d'aquest terme municipal–, que alertava dels problemes de males olors que es podrien generar. Els tres darrers eco-parcs d'entrar en funcionament han generat menys discrepàncies, en part perquè estaven situats al costat d'abocadors o incineradores.

La construcció dels diversos eco-parcs perseguia també la clausura de l'ABOCADOR DEL GARRAF [2006:4], que es va fer

efectiva l'any 2006. A partir d'aquell moment els residus de l'àrea metropolitana de Barcelona s'enviaven als eco-parcs construïts i, un cop tractats, s'embalaven i es tractaven per a posteriorment dipositar-los en els abocadors controlats de Badalona, Cerdanyola del Vallès, Vacarisses i els Hostalets de Pierola i a la incineradora de Sant Adrià.

En els dos primers casos la deposició dels residus permetia la restauració de la pedrera VALLENSANA [2005:117], a Badalona, i de l'ARGILERA ELENA DE CERDANYOLA DEL VALLÈS [2007:11]. La restauració consistia a compactar, amb bales recobertes de polietilè, els residus no aprofitables dels eco-parcs. Segons l'Agència de Residus de Catalunya (ARC), la compactació del rebuig en bales tenia diversos avantatges en relació amb la disposició controlada convencional, com la disminució del potencial de generació de lixiviats (el contingut de matèria orgànica és inferior al 15 %), la reducció del volum, l'optimització del transport i l'eradicació de diverses problemàtiques com la dispersió de residus pel vent, la presència de gavines o les males olors. En canvi, algunes entitats, com Ecologistes de Catalunya, consideraven que no es tracta de cap pràctica de restauració, ja que el substrat no té les condicions químiques, edàfiques i biòtiques apropiades per a permetre l'arrelament de la vegetació.

A finals de 2012 l'abocador de l'argilera Elena –que s'havia convertit en el principal punt d'aportació dels residus generats a l'àrea metropolitana– estava a punt d'esgotar la seva capacitat. L'Entitat Metropolitana del Medi Ambient (EMMA) i l'ARC estudiaven possibles emplaçaments per a les bales dels eco-parcs dins de l'àrea metropolitana, entre aquests la pedrera Berta (el Papiol) o l'argilera ALMAR (Cerdanyola) [2011:3]. En canvi, descartaven utilitzar pedreres situades fora de la Regió Metropolitana de Barcelona, com l'ARGILERA DE LA VINYA DEL TOT, a Sant Mateu de Bages [2011:2].

3.3.3. Abocadors a les Terres de Lleida

Els conflictes territorials lligats als abocadors tenen una importància significativa a Catalunya ja durant els anys vuitanta. En són exemples l'abocador de Beuda, a la Garrotxa, que va acabar amb greus incidents quan el president de la Generalitat, Jordi Pujol, va rebre una pluja de deixalles llançada pels manifestants; la lluita comarcal per a evitar un abocador a Forès (Conca de Barberà), que va provocar la dimissió d'onze alcaldes i noranta-quatre càrrecs electes, majoritàriament de CiU, o les campanyes contra els abocadors del Garraf, del Papiol i de la Font-santa per part de la Coordinadora Antiabocadors del Baix Llobregat.

En l'àmbit de les Terres de Lleida, per exemple, s'observa que la gran majoria dels projectes sobre gestió de residus han acabat fracassant, ja que la pressió social ha forçat els

ajuntaments a rebutjar-los. És el cas de la incineradora de residus animals de la Granja d'Escarp, l'abocador de Gimmenells, la planta de compostatge de Maldà i l'abocador de residus industrials de Castellsèra.

En el cas de MALDÀ (URGELL) [2006:149], el 2001 una empresa promotora va començar a tramitar una planta de compostatge de residus orgànics. La Plataforma en Defensa de la Vall del Corb va recollir prop de tres mil signatures en contra entre habitants del poble i de l'entorn i va provocar que l'equip de govern, que havia defensat vivament el projecte, el descartés per rebaixar la crispació social. L'any 2006 l'empresa promotora va renunciar oficialment a la planta.

A la GRANJA D'ESCARP (el Segrià) [2006:78] el 2002 es va presentar un projecte per a instal·lar una planta de tractament de residus orgànics animals que, a més, generaria energia elèctrica extreta de la combustió del residu. L'oposició per part de la Plataforma Baix Segre, que va organitzar un referèndum amb un resultat aclaparador a favor del no, va obligar l'Ajuntament a retirar el suport a la planta i a partir del 2006 va caure en l'oblit. En el referèndum celebrat el 14 de maig de 2006, dels 830 ciutadans amb dret a vot, 555 van votar en contra de la planta, 7 a favor i la resta es van abstenir.

A CASTELLSERA (Urgell) [2006:2] el 2006 es van iniciar els tràmits per a instal·lar un abocador de residus industrials en una antiga mina de guix. La Plataforma per la Defensa de la Serra de Bellmunt va recollir set-centes signatures en contra, va reclamar un referèndum i va acabar forçant un canvi d'opinió de l'Ajuntament. Davant d'aquest fet, el projecte es va acabar retirant el mateix any.

A GIMENELLS I EL PLA DE LA FONT (el Segrià) [2007:3] el 2007 es va proposar la construcció d'un abocador, una planta de tractament de residus i una de compostatge, que en conjunt hauria d'afectar un total de 68 ha de la vall de Camarasa. En aquest cas el rebuig va ser imminent per part de la població local (que va crear la plataforma Salvem la Vall de Camarasa), l'Ajuntament i fins i tot la Diputació de Lleida. Aquest fet va encallar definitivament el projecte.

En tots els casos els motius al·legats per a oposar-se a aquestes instal·lacions eren diversos: males olors, possibles problemes per a la salut, afectació sobre els aqüífers, pèrdua de sòl agrícola, augment del trànsit o pèrdua dels valors paisatgístics. A més, s'observava un rebuig frontal al fet que l'àmbit rural de les Terres de Lleida hagués d'assumir els residus generats en zones urbanes, especialment a l'AMB. Per això el discurs d'alguna de les plataformes contràries remarcava que el que es pretenia era convertir Lleida en l'«abocador» de Catalunya. Fos com fos, en tots els casos els llocs de treball directes que generaria la infraestructura (que com a molt podien arribar a unes poques

desenes) no havien estat percebuts com una compensació suficient pels danys ocasionats.

3.4. GESTIÓ DE RECURSOS HÍDRICS

3.4.1. Introducció

La gestió de l'aigua a Catalunya està molt condicionada per la diferència entre les conques internes i les conques intercomunitàries. Les primeres, que corresponen als rius que neixen i desemboquen a Catalunya, representen el 52 % de la superfície i donen servei al 92 % de la població catalana. Les segones, que corresponen a la part catalana de les conques de la Garona, l'Ebre i el Xúquer, suposen el 48 % de la superfície i només donen servei al 8 % de la població. En aquest context, les propostes de transvasaments entre conques davant d'episodis de sequera han estat un element recurrent en la política de gestió de l'aigua.

L'any 2003 el Govern espanyol va aprovar el PLA HIDROLÒGIC NACIONAL (PHN) [2005:174], que apostava per optimitzar la gestió dels recursos hídrics amb especial atenció als territoris amb escassetat d'aigua per a possibilitar noves activitats econòmiques. Per a això proposava la transferència de 1.050 hm³ des de la conca de l'Ebre cap a Múrcia (450), País Valencià (315), Almeria (95) i les conques internes catalanes (190). Cal recordar que ja existia un petit transvasament entre el riu Ebre i les comarques del Camp de Tarragona.

El projecte va aixecar una forta oposició a les Terres de l'Ebre –on es va formar la Plataforma en Defensa de l'Ebre– i també a la resta de Catalunya. Els detractors del PHN subratllaven la importància de l'aigua per a les Terres de l'Ebre econòmicament, socialment, ambientalment i culturalment i defensaven una nova cultura de l'aigua basada en la gestió de la demanda i no només d'augment de l'oferta. Per a això reclamaven una gestió basada en l'estalvi i l'eficiència i la diversificació de fonts de proveïment.

L'any 2004 el nou Govern espanyol, format pel PSOE, va derogar el PHN i va aprovar una sèrie de mesures alternatives basades en la construcció de plantes dessaladores per a augmentar l'oferta d'aigua, la reutilització d'aigües depurades, la modernització dels regadius a les conques mediterrànies per a reduir els consums i una àmplia revisió de la Llei d'aigües. També es va comprometre a elaborar un pla de conca per a establir el cabal mínim del riu Ebre.

Amb el PHN derogat, el Govern de la Generalitat va intensificar les actuacions per a garantir els recursos hídrics a les conques internes. L'any 2006 va aprovar el PLA SECTORIAL DE CABALS DE MANTENIMENT [2006:126], que definia

un règim de cabals per a tres-cents vint trams fluvials que garantissin el conjunt de les seves funcions ecosistèmiques. Es detectaven problemes significatius en cent noranta trams, en bona part per aprofitaments hidroelèctrics. Per a garantir els cabals ecològics es van començar a elaborar plans de gestió de les conques fluvials.

El mateix 2006 es va iniciar la redacció del PLA DE GESTIÓ DEL DISTRICTE DE CONCA FLUVIAL DE CATALUNYA [2010:89]. El punt de partida del procés era el document que caracteritzava les masses d'aigua i analitzava el risc d'incompliment dels objectius de la Directiva marc de l'aigua. Aquesta preveia l'elaboració per part dels estats membres de la UE de plans de gestió per a cada conca hidrogràfica que garantissin un bon estat ecològic de les masses d'aigua.

Bona part del procés de redacció del Pla de Gestió es va desenvolupar durant una greu SEQUERA [2007:179] que es va iniciar a la tardor del 2006 i que es va agreujar al llarg del 2007, fet que va obligar a activar la fase d'excepcionalitat 1 del Decret de sequera a la conca del Llobregat. Aquesta mesura posteriorment es va ampliar al Ter, i el febrer de 2008 es va haver d'activar la fase d'excepcionalitat 2. Després que es rebutgés la possibilitat d'un TRANSVASAMENT DE LA CONCA DEL SEGRE A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA [2008:146], es va optar per diverses solucions, com transvasar aigua amb vaixells des dels ports de Tarragona fins a Barcelona, l'execució de mesures d'urgència per valor de 163 MEUR –pous d'emergència, reforçament de xarxes de distribució, recuperació de recs...– i l'aprovació de la interconnexió entre els sistemes del Consorci d'Aigües de Tarragona (CAT) i Aigües Ter Llobregat (ATLL). Afortunadament, les pluges de finals del mes d'abril i començaments de maig van permetre aturar-les. Finalment, el 3 de juny es va derogar la fase d'excepcio-

nalitat 2 i el Govern de l'Estat va anul·lar el MINITRANSVASAMENT DE L'EBRE FINS A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA [2008:148]. Cal destacar que tot aquest procés va provocar un cert enfrontament territorial entre conques cedents i conques receptores –especialment pel que fa a l'Administració local–, afavorit pel fet que des del Govern s'intentés amagar el concepte de transvasament amb altres sinònims.

L'episodi de sequera va revifar el debat sobre el cabal del Ter, un riu afectat per un TRANSVASAMENT CAP A LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA [2008:147] de 8 m³/s des de mitjan segle XX. La manca de pluges i la derivació cap a la RMB provocaven que sovint s'incomplís el Pla Sectorial de Cabals de Manteniment i la Llei del transvasament de 1959, que obligava a deixar un mínim de 3 m³/s al pas per Girona.

Per tal d'iniciar el retorn de l'aigua del Ter, una de les mesures proposades era una DESSALINITZADORA A LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA [2009:53], concretament al Prat de Llobregat. Es va inaugurar el juliol de 2009 i podia produir fins a 60 hm³ anuals, el 20 % de la demanda de la xarxa regional. Tanmateix, durant el mateix 2009 va transcendir que la dessalinitzadora només funcionaria a ple rendiment en situació de prealerta per sequera. Aquest fet rebaixava les expectatives de retorn de part del cabal transvasat des del Ter cap a la RMB i va rebre una forta contestació des de les institucions i entitats gironines. Finalment el DMAH va fer marxa enrere i va anunciar un calendari progressiu de retorn que culminaria el 2015 amb la reducció a la meitat del cabal transvasat del Ter.

Finalment, l'any 2010 es va aprovar el Pla de Gestió del Districte de Conca Fluvial de Catalunya. Identificava els



Pancarta en què es reclama la reducció del transvasament del Ter.
Font: Arxiu Territori.

principals problemes a solucionar amb relació a la gestió de l'aigua com, per exemple, el dèficit del sistema Ter-Llobregat, les alteracions dels règims de cabals dels rius i del volum dels aqüífers, la contaminació difusa de les aigües i la contaminació per aigües residuals, urbanes i industrials. Per a fer-hi front proposava un seguit de mesures com la millora dels sistemes de depuració de les aigües residuals, la reducció de la contaminació d'origen agrari, la recuperació de lleres i riberes, la millora de la connectivitat fluvial o la recuperació de zones humides i estanys.

Pel que fa a actuacions de gestió de demanda, proposava la generació de 389 hm³, la meitat dels quals provindrien de la construcció de dues noves depuradores: Tordera II i Foix. També apostava per la reutilització d'aigües depurades (agricultura, recàrrega d'aqüífers...), la recuperació d'aqüífers i millores en les plantes potabilitzadores. No es preveien nous embassaments, però sí basses de regulació a Tarragona, Alpens, Castellcir, Cairat i Colomers.

D'altra banda, el Pla de Gestió incorporava una sèrie de propostes per a elaborar el pla de gestió de l'Ebre, que corresponia a la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre. En concret, es rebutjava qualsevol possibilitat de transvasament i es proposava la fixació d'un cabal mínim per a l'Ebre basant-se en criteris científics. Per al 2013 es preveia la redacció del Pla de Gestió de la Conca de l'Ebre, que havia de fixar el cabal mínim i que, en funció d'aquest, podia deixar via lliure o no a futurs transvasaments.

3.4.2. La gestió de la Tordera

Un dels casos més paradigmàtics de gestió de l'aigua en un entorn amb una forta pressió és el del RIU TORDERA [2007:73], que forma part de la demarcació de les conques internes de Catalunya. Destaca per una conca amb una superfície molt reduïda que dona servei a 260.000 habitants del Vallès Oriental, la Selva i el Maresme, per bé que en època turística poden ser 700.000.

La problemàtica ambiental de la conca de la Tordera es va iniciar la segona meitat del segle xx amb l'increment de l'explotació de l'aqüífer per a usos industrials vinculats al sector químic, amb processos productius contaminants. Tot plegat va anar acompanyat d'un fort creixement demogràfic, l'augment de la demanda d'extracció d'àrids, la canalització del riu amb esculleres i el manteniment dels usos agrícoles. La conseqüència de tot plegat va ser la contaminació de l'aigua, la pèrdua de la vegetació de ribera, la desaparició de zones inundables, la intrusió marina a l'aqüífer i, en definitiva, la pèrdua de recurs.

La gestió de la Tordera es va iniciar als anys vuitanta en el marc del Pla de Sanejament aprovat pel Govern de la Generalitat, que va comportar la construcció de col·lectors i

depuradores i la realització de plans de descontaminació gradual a la indústria. Això va suposar una millora de la qualitat fisicoquímica de l'aigua, però no de la qualitat biològica ni de la quantitat de recurs.

Fou el 2003 quan es va fer un pas més i l'ACA va signar la declaració de sobreexplotació de l'aqüífer i va aprovar un pla d'extraccions que fixava un màxim admissible (36,3 hm³), el qual havia d'estar ordenat per la comunitat d'usuaris de l'aqüífer de la Tordera. Tanmateix, per a assegurar les necessitats de consum calia fixar una aportació interna de fins a 20 hm³. Per a això es va construir una dessalinitzadora a Blanes que enviava l'aigua tractada a les potabilitzadores de Palafolls, Tossa-Lloret i Blanes. També es van executar millores a la depuradora de Blanes per a permetre reutilitzar l'aigua depurada per a recarregar l'aqüífer i es van restaurar antigues graveres com a zones d'aiguamolls que permeten la retenció de les inundacions.

L'any 2012 ja es notava una millora de la qualitat biològica de l'aigua i s'havia assegurat el subministrament sense malmetre l'aqüífer. Tanmateix, per al futur quedaven pendents diverses actuacions, com la recuperació de la llacuna litoral del delta de la Tordera (que ha de comportar el trasllat d'un càmping i l'eliminació d'un espigó), l'adequació de la depuradora de Pineda per a permetre la recàrrega de l'aqüífer, la construcció d'una nova dessaladora i la creació de depuradores a diverses urbanitzacions del municipi de Vidreres.

3.4.3. La reutilització de l'aigua depurada al delta del Llobregat

Una altra iniciativa interessant en la gestió d'espais fluvials ha estat la reutilització de l'aigua depurada mitjançant tractament per a la recàrrega de l'aqüífer del RIU LLOBREGAT [2004:69], prop de la desembocadura. Cal tenir en compte que aquest aqüífer abasteix bona part de l'àrea metropolitana de Barcelona i també el Parc Agrari del Baix Llobregat. A més, als anys setanta les obres d'ampliació del port de Barcelona van provocar la perforació de l'aqüífer, de tal manera que va quedar connectat amb el mar. Tot plegat havia generat greus problemes d'intrusió de sal marina que amenaçava la qualitat del recurs.

La reutilització de l'aigua depurada va prendre cos a partir de l'any 2004, ja que aquesta actuació formava part de les mesures compensatòries derivades del PLA DELTA [2004:134], que comportava l'ampliació del port i l'aeroport. Des del punt de vista ambiental, l'aigua depurada s'utilitzava per al manteniment de zones humides i el cabal del Llobregat, per a crear una barrera contra la intrusió salina i per a recarregar directament l'aqüífer. Per a aquest darrer cas es van construir catorze pous d'injecció a uns tres-cents metres de la línia de costa que havien



Àrea de regadiu del canal
Xerta-Sénia.
Font: Arxiu Territori.

d'evitar que l'aigua penetrés a l'interior de l'aqüífer. A part dels usos ambientals, l'aigua també es destinava a usos agrícoles –s'alimentava el canal de la dreta del Llobregat que dóna servei al Parc Agrari–, municipals –el reg de zones verdes– i productius –per a les indústries no alimentàries de la Zona Franca.

Totes aquestes actuacions havien comportat, segons l'ACA, que s'hagués pal·liat la salinització de l'aqüífer. Tanmateix, a finals de 2012 l'entitat ecologista DEPANA denunciava que les retallades en aquesta empresa pública havien comportat que els pous d'injecció deixessin d'estar actius. L'ACA replicava que els pous no funcionaven perquè el cabal del Llobregat dels darrers mesos ja recarregava de manera natural l'aqüífer i frenava la intrusió marina i que la regeneració es podria activar quan fes falta.

3.4.4. Els canals de regadiu

La part catalana de la conca de l'Ebre té unes característiques molt diferents de les conques internes, ja que més del 90 % del consum es destina a l'agricultura. A més, des de mitjan segle XX es projectaven nous canals de regadiu, entre els quals el canal Segarra-Garrigues –que abasta 70.000 hectàrees de les Terres de Lleida– i el CANAL XERTA-SÉNIA [2011:13] –16.000 hectàrees al Baix Ebre i el Montsià.

Els projectes tenien el suport de les associacions agràries i de la majoria del teixit econòmic i social del territori. Tanmateix, diverses entitats ecologistes s'hi van manifestar en contra per l'afectació sobre àrees d'interès natural, per l'elevada inversió que suposaven i per la possibilitat que acabessin encobrint transvasaments cap a València i Barcelona quan encara no s'havia fixat un cabal mínim per al riu Ebre.

El desenvolupament dels projectes no va estar mancat d'entrebancs, especialment en el cas del Segarra-Garrigues, on prop del 60 % de les àrees regables va ser declarat àmbit de ZEPA. A més, el futur de les infraestructures –que, en els dos casos, estaven en execució a finals de 2012– depenia també del finançament públic i de la capacitat dels pagesos per a assumir-ne el cost. Diversos experts, agrupats en el Manifest de Vallbona, proposaven el redimensionament dels projectes en el sentit de realitzar un ús més sostenible de l'aigua i aprofitar els valors agrícoles, culturals i naturals dels secans.

També cal destacar la posada en funcionament, el 2010, del REGADIU GARRIGUES SUD [2010:129], una bomba d'aigua des de l'embassament de Flix, al riu Ebre, cap al sud-oest de les Garrigues. Aquesta infraestructura permet dotar de reg de suport més de mil set-cents regants i 10.750 hectàrees, sobretot d'oliveres i ametllers, per a reduir les males collites per anys de secada.

4. La governança territorial

Aquest apartat recull aquelles temàtiques vinculades a la presa de decisions amb relació a l'ordenació del territori més enllà de l'àmbit estrictament municipal i també els aspectes vinculats al debat sobre quin ha de ser el model d'organització territorial català. Els apartats que fan referència als plans territorials i els plans directors urbanístics incorporen el contingut dels documents i el debat suscitat. Seguidament, es parla dels catàlegs de paisatge, en un apartat estructurat en tres aspectes: l'aprovació dels documents, la metodologia i l'anàlisi d'un cas particular, el del Camp de Tarragona. Finalment, amb relació al model d'organització territorial, es presenten sintèticament els aspectes més rellevants del debat que hi ha hagut al llarg d'aquests darrers deu anys, així com la tramitació i aprovació de la Llei de vegueries i la de l'àrea metropolitana de Barcelona.

4.1. ELS PLANS TERRITORIALS

4.1.1. Introducció

Els plans territorials són els instruments per a definir els objectius d'equilibri d'una part del territori de Catalunya i el marc orientador de les accions que s'hi emprendran per tal d'avançar cap a una determinada visió de futur. Van ser creats l'any 1983 pel Parlament de Catalunya, a través de la Llei 23/1983, per tal de desenvolupar el model territorial proposat pel Pla Territorial General de Catalunya (PTGC) en cada àmbit territorial. L'any 1995 es va aprovar el PTGC que definia sis àmbits territorials.

El primer pla territorial que es va aprovar fou el de les Terres de l'Ebre, l'any 2001, si bé sota una metodologia d'elaboració molt diferent de la resta de plans aprovats posteriorment i amb un nivell de concreció sobre el territori –estratègies de creixement, tipologia dels sòls no urbanitzables...– més baix. En tot cas, en un territori on en aquell moment el debat central girava a l'entorn de les conseqüències del PLA HIDROLÒGIC NACIONAL [2005:174] –que preveia el transvasament de més de 1.000 hm³/any d'aigua del riu Ebre–, el Pla no va suscitar reaccions significatives.

A partir de l'any 2003 el nou Govern de la Generalitat es va marcar com a objectiu redactar els sis plans territorials pendents (s'havia dividit l'Alt Pirineu i Aran de les Terres de Lleida) i modificar el de les Terres de l'Ebre. En tres

àmbits –Empordà, Alt Penedès i Garrotxa– es van redactar plans directors territorials sota els mateixos criteris, que posteriorment es van incorporar als plans territorials parcials.

4.1.2. L'Empordà, una prova de foc

El PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ [2006:120] es va iniciar el setembre de 2002 i fou aprovat definitivament i publicat al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) l'octubre de 2006. Tot i no haver estat el primer pla territorial aprovat, cal considerar-lo clau en la definició i concreció d'aquesta figura de planejament territorial, ja que el gran debat que va generar en va posar a prova la validesa tècnica i l'acceptació social. Així, malgrat que el nombre de suggeriments (noranta-nou) i d'al·legacions (vuitanta-tres) no va ser excessivament gran, cal destacar la notable presència que va tenir als mitjans de comunicació.

Cal tenir en compte que des de finals dels anys noranta a l'Empordà havien sovintejat els conflictes territorials vinculats a les infraestructures i als creixements urbanístics, en els quals desenvolupava un paper destacat l'entitat ecologista Salvem l'Empordà. Així, per exemple, els projectes d'urbanització de CAP RAS (Llançà) [2004:146], VILANERA (l'Escala) [2004:22], PINEDA D'EN GORI (Palamós) [2004:149] i SAU2 (l'Armentera) [2004:162], o el traçat d'infraestructures com el FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [2010:40], havien generat mobilitzacions ciutadanes i havien tingut gran ressò en els mitjans de comunicació.

Més enllà del debat social i polític, cal destacar, en primer lloc, la valoració positiva del Pla Director que van fer entitats professionals com el Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (COAC) i Unió de Pagesos (UP) o l'associació hotelera Costa Brava Centre. Fins i tot el Gremi de Promotors i Constructors de Girona, tot i oposar-se a algunes determinacions proteccionistes del pla, va considerar que el nou instrument els dotava de més seguretat jurídica a l'hora d'afrontar el desenvolupament urbanístic en un municipi.

L'opinió sobre el Pla Director per part dels ajuntaments i alcaldes de l'Empordà va ser desigual. Així, l'aposta per a concentrar les estratègies de creixement potenciat als nuclis urbans més grans i limitar el creixement a la resta de

nuclis va generar divisió d'opinions. Mentre que la majoria de municipis governats per partits d'esquerres aplaudien el Pla, bona part dels alcaldes de CiU, especialment en municipis petits, s'hi manifestaven en contra per la limitació del creixement que suposaria. Amb tot, hi va haver excepcions notables com la del president del Consell Comarcal de l'Alt Empordà, Jordi Cabezas (CiU), que el va valorar molt positivament, o l'alcalde de la Tallada d'Empordà, Narcís Gibrat (PSC), que en va ser un dels principals detractors.

Pel que fa a l'oposició al Pla, cal destacar especialment el paper dels alcaldes impulsors de la Mancomunitat de Municipis del Baix Ter, que agrupava els municipis situats al nord del Baix Empordà, entre els quals Torroella de Montgrí, Verges i la Tallada d'Empordà. Consideraven que el Pla eliminava l'autonomia municipal i van arribar a proposar la desobediència, és a dir, que els municipis actuessin des d'un vesant urbanístic de manera independent al Pla Director. Aquests municipis van forçar una votació del consell d'alcaldes del Baix Empordà, que, amb 20 vots a favor, 7 en contra i 2 abstencions, van reclamar al Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) que n'aturés la tramitació.

Els petits retocs en l'aprovació definitiva –com, per exemple, l'augment d'un 20 a un 30 % de l'extensió permesa en l'estratègia de «creixement moderat» o alguns canvis en l'assignació d'estratègies de creixement– van suavitzar un xic l'oposició dels alcaldes, per bé que no va desaparèixer.

Per la seva banda, Salvem l'Empordà va adoptar un paper molt actiu des de l'inici del Pla, organitzant xerrades i *performances* reivindicatives per a explicar la seva posició. Finalment en va acabar fent una valoració moderadament positiva, ja que considerava que permetria limitar el fort creixement urbanístic, especialment a la primera i segona línia de costa. No obstant això, l'entitat lamentava que no inclogués altres aspectes –aigua, residus, energia, mobilitat, activitats extractives...– i que no actués sobre el planejament urbanístic ja aprovat i incongruent amb el Pla.

4.1.3. Els plans més consensuats

Amb una metodologia més consolidada, els plans territorials següents, iniciats a partir de 2004, van resultar força més tranquils. Els agents territorials, especialment els alcaldes, van anar prenent consciència que aquesta figura de planejament territorial no concretava actuacions sobre el territori, cosa que sí que podrien fer els planejaments municipals, sinó que les orientava. Això va fer que es reduís una mica la pressió sobre aquest instrument.

El PLA TERRITORIAL PARCIAL DE L'ALT PIRINEU [2006:127] es preveia força polèmic, ja que, durant els anys anteriors, en

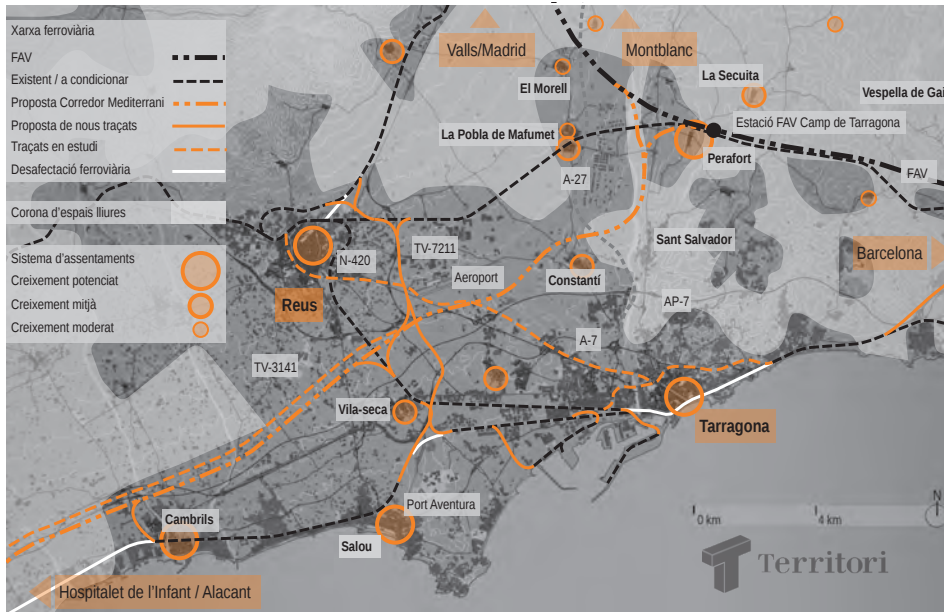
aquest àmbit s'havien produït alguns conflictes vinculats al creixement urbanístic –ESTACIÓ D'ESQUÍ DE LA VALL FOSCA [2008:41], PLA URBANÍSTIC A PEDRA [2004:159], PLANS URBANÍSTICS VINCULATS A BAQUEIRA-BERET [2009:56]... Amb tot, el fet que es deixessin els aspectes més de detall per a tres plans directores urbanístics posteriors –Val d'Aran, Cerdanya i Pallars Sobirà– i que s'optés per una jerarquització del creixement força assumida per les característiques pròpies del territori –vall i muntanya– va fer que l'oposició al Pla fos més dispersa i menys estructurada que en el cas de l'Empordà. Així, els vuitanta suggeriments a l'avantprojecte i les cent tres al·legacions a l'aprovació inicial responien sobretot a casos puntuals, com, per exemple, ajuntaments que reclamaven estratègies de creixement més elevades (Pont de Suert, Alp, Vilamòs...), i van ser majoritàriament acceptats. També cal destacar les demandes d'una aposta més forta en matèria d'infraestructures (TÚNEL DE COMIOLS [2010:20], túnel del Cantó, allargament del ferrocarril fins a la Seu d'Urgell i Andorra...). Cal dir, però, que en aquest cas la capacitat d'intervenció real del Pla Director davant del planejament sectorial era força reduïda, especialment pel que fa al PLA D'INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT DE CATALUNYA [2006:116], que marcava amb més precisió les actuacions en aquest àmbit.

El pla que es va aprovar a continuació fou el de PONENT - TERRES DE LLEIDA [2007:133], en el qual només es van recollir setanta-cinc al·legacions, el nombre més baix de tots els plans territorials parcials. La majoria van ser presentades per ajuntaments que reclamaven estratègies de creixement més contundents per als seus nuclis o bé que s'excloués alguna àrea de protecció especial per considerar que podria ser incompatible amb futurs projectes de regadiu. Majoritàriament, van ser incorporades al document final. Com a anècdota, cal assenyalar l'al·legació presentada per l'Ajuntament de Lleida amb què reclamava el canvi de nom del pla: en lloc de Ponent suggeria el de Terres de Lleida. Finalment es va optar per incloure tots dos topònims.

D'altra banda, pel que fa al PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE LA GARROTXA [2007:122] (octubre de 2008), va rebre únicament quinze suggeriments i vint-i-quatre al·legacions i no va generar cap debat als mitjans de comunicació. Aquest fet es pot atribuir al consens per part de tots els agents territorials –entre els quals el sector empresarial vinculat al turisme rural– en la idea que calia apostar per creixements moderats i per no impulsar més infraestructures viàries, després dels anys convulsos del conflicte de BRACONS [2009:34].

4.1.4. El debat sobre les infraestructures

En alguns casos, com els de les Comarques Centrals, l'Alt Penedès i el Camp de Tarragona, el debat va anar poc encaminat als assentaments i als espais oberts i es va centrar



Pla Territorial Parcial
del Camp de Tarragona.
Mapa: Montse Ferrés.

molt més en les infraestructures, per bé que en aquest cas els plans territorials tenien poc marge de maniobra, ja que estaven condicionats per la planificació sectorial. Amb tot, el nombre d'al·legacions va ser, en els tres casos, força elevat –512 a les Comarques Centrals, 212 al Camp de Tarragona i 79 a l'Alt Penedès.

En el cas del PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES COMARQUES CENTRALS [2007:132] (octubre de 2008), cal tenir en compte que les determinacions sobre el sistema d'assentaments havien de quedar més definides en els plans directors urbanístics, ja aprovats o previstos al pla de Bages, la conca d'Odena i Vic. Amb tot, cal destacar el paper dels alcaldes d'Osona i el Bages, que van reclamar modificacions en l'àmbit de les infraestructures –més parades al FERROCARRIL TRANSVERSAL [2010:45], millores a l'enllaç de la C-37 amb l'eix, desdoblament de la línia de tren fins a Ripoll...– que només es van incloure parcialment al text, ja que depenien d'altres plans sectorials.

El PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'ALT PENEDES [2008:92] es va centrar sobretot en la preservació del paisatge vitivinícola i va incloure el 93 % del territori com a sòl de protecció especial. L'elevat consens ciutadà sobre la necessitat de protegir el territori del creixement urbanístic va fer que hi hagués una notable acceptació. De nou, infraestructures difícilment modificables des d'un pla territorial –com l'AUTOVIA A-7 [2011:9] o el QUART CINTURÓ [2010:11]– van centrar el debat.

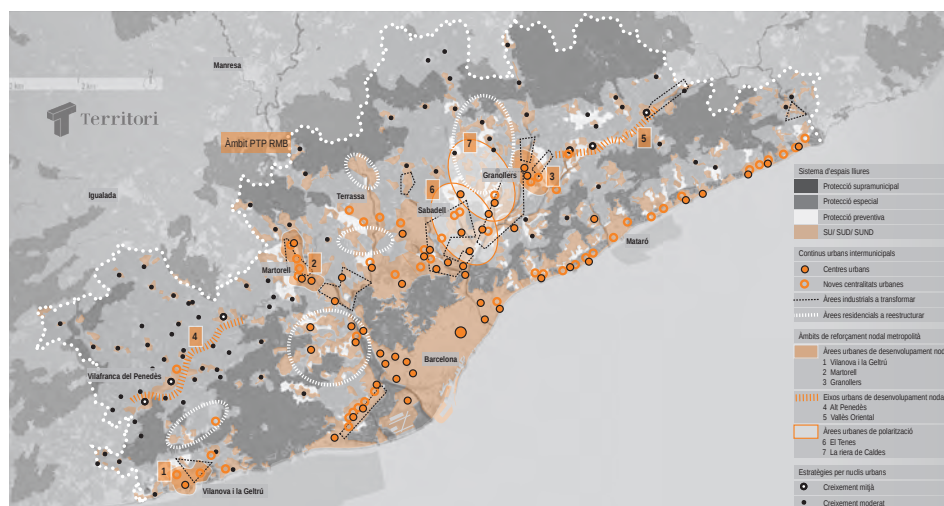
Finalment, al CAMP DE TARRAGONA [2010:104] cal destacar el paper dels alcaldes i el Consell Comarcal de la Conca de Barberà, que consideraven que aquesta comarca quedava menystinguda, ja que les infraestructures i les possibilitats de creixement es concentraven a l'àrea de Tarragona i Reus. La resta d'al·legacions, bona part de les quals

del món empresarial, anaven destinades a proposar modificacions de traçat de les infraestructures previstes –TRAMVIA DEL CAMP DE TARRAGONA [2010:135], variant de Valls, sistema de Rodalies... En aquest cas, el fet que els canvis proposats fossin força concrets en va facilitar la incorporació al document final.

4.1.5. Barcelona i Ebre: el debat més intens

Els dos plans territorials que van generar més controvèrsia van ser el de la Regió Metropolitana de Barcelona i el de les Terres de l'Ebre, tot i que per motius diversos.

El PLA TERRITORIAL DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA [2010:101] (comportava la derogació del Pla Director Territorial de l'Alt Penedès) va recollir un gran nombre de suggeriments (2.275) i al·legacions (2.570), una situació esperada a causa del pes demogràfic de l'àmbit. Tanmateix, cal dir que el debat va quedar molt restringit a l'àmbit plenament legal i que no es va generar cap gran moviment –ciutadà o institucional– contrari. Les objeccions partien bàsicament de tres fronts. En primer lloc, els partidaris de la VEGUERIA DEL PENEDES [2010:77], que consideraven que es menystenien parts substancials del Pla Director Territorial i que s'impulsava excessivament el creixement, a més de recordar la voluntat de la majoria d'ajuntaments de desvincular-se de l'àmbit de la RMB. En segon lloc, els moviments ecologistes, com DEPANA o Salvem el Poble (Palau-solità i Plegamans), que, a part de les qüestions vinculades a les infraestructures, van al·legar sobretot contra el sòl de protecció preventiva localitzat al voltant d'àrees urbanes, ja que consideraven que era un sòl urbanitzable encobert. I en tercer lloc, alguns ajuntaments, com el de Sant Adrià de Besòs o el de Badalona, que s'oposaven a la conversió de polígons industrials en



Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona.
Mapa: Montse Ferrés.

sòl residencial. Al final, l'acceptació parcial de les alegacions va fer que les valoracions del Pla Territorial fossin força satisfactòries. Així, per exemple, els alcaldes de les ciutats de l'arc metropolità (Vilanova i la Geltrú, Terrassa, Sabadell, Mataró, Martorell i Granollers) van assegurar que se sentien plenament identificats amb el document. Per la seva banda, l'entitat ecologista ADENC, tot i lamentar la inclusió del Quart Cinturó, considerava positiva la protecció estricta de la PLANA AGROFORESTAL DEL VALLÈS [2005:108].

El PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES TERRES DE L'EBRE [2010:103] va ser un dels més contestats, especialment des de l'àmbit polític i institucional. En efecte, el nombre d'alegacions rebudes (2.602) fou molt elevat tenint en compte el reduït pes demogràfic de l'àmbit. Després de l'aprovació inicial, un reguitzell d'ajuntaments —Amposta, Tortosa, Deltebre, Sant Jaume d'Enveja...— van manifestar la seva oposició al Pla perquè consideraven que restringia les possibilitats de creixement residencial i industrial de les Terres de l'Ebre. Poc després CiU va recollir aquestes demandes i va presentar una moció al Parlament que reclamava la revisió del Pla Territorial i més tard, durant la campanya electoral, es va comprometre explícitament a derogar-lo.

4.1.6. Les Comarques Gironines, el darrer

El darrer pla territorial que es va aprovar va ser el de les COMARQUES GIRONINES [2010:102], si bé en aquest cas ja es disposava de dos instruments d'ordenació territorial —els plans directors territorials de la Garrotxa i l'Empordà—, que van quedar derogats, i cinc d'ordenació urbanística supramunicipal (Pla de l'Estany, àrea urbana de Girona, àrea urbana de Figueres, serra de Rodes i entorns, i sistema costaner). Precisament l'elaboració d'aquest planejament havia tingut com a objectiu facilitar la tramitació del Pla Territorial, tractant de manera individualitzada els àmbits més sensibles.

D'aquesta manera, el nombre de suggeriments (cent trenta-quatre) i d'alegacions (cent seixanta-nou) va ser força baix. Amb tot, cal destacar el paper de les entitats ecologistes gironines, catorze de les quals es van unir per a redactar un document de suggeriments en els quals reclamaven, entre altres aspectes, la desclassificació de sòls urbanitzables, canvis en les estratègies de creixement dels municipis i la concreció del traçat del futur tramvia entre l'aeroport i la Costa Brava per Girona. La incorporació d'aquests suggeriments va ser parcial.

D'altra banda, després de l'aprovació definitiva, dos grups polítics es van manifestar contraris a alguns aspectes del Pla, si bé per motius diferents: ICV lamentava que expressés un «desig polític» de creixement urbanístic i CiU, que vulnerés les competències dels ajuntaments respecte al creixement urbanístic.

4.2. ELS PLANS DIRECTORS URBANÍSTICS

4.2.1. Introducció

La Llei d'urbanisme 2/2002 va introduir en l'article 56 la figura del pla director urbanístic, amb l'objectiu de fixar les directrius per a coordinar l'ordenació urbanística supramunicipal. En alguns casos, l'objectiu d'aquests plans era ordenar el desenvolupament de ciutats mitjanes; en d'altres, preservar i valorar el patrimoni ambiental, paisatgístic i urbà; o també ordenar àrees dels Pirineus o el litoral català amb una forta pressió urbanística. Si bé els plans directors urbanístics no es podien considerar instruments de planejament territorial pròpiament dit, el seu àmbit supramunicipal i la metodologia que calia seguir per a elaborar-los el situaven a mig camí entre aquests i el planejament urbanístic.

En aquest cas s'ha utilitzat la mateixa metodologia d'anàlisi que en els plans territorials. No obstant això, s'han deixat de banda els plans directors urbanístics orientats a

temàtiques sectorials com l'HABITATGE [2009:103], el medi natural o les INFRAESTRUCTURES [2009:104]. És el cas dels plans directores urbanístics del delta de l'Ebre, de les ACTIVITATS INDUSTRIALS I TURÍSTIQUES DEL CAMP DE TARRAGONA [2005:122], del ferrocarril transversal de Catalunya, de la Línia Orbital Ferroviària i de les ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES [2011:6].

4.2.2. La protecció dels espais oberts i patrimonials

Els dos primers plans directores urbanístics elaborats pel nou govern sorgit de les eleccions de 2003 tenien com a principal objectiu protegir espais oberts que estaven amenaçats pel creixement urbanístic. El Pla Director Urbanístic de l'ACTUR DE SANTA MARIA DE GALLECS [2005:127] era, de fet, la culminació d'un llarg procés –àmpliament compartit per la població i els consistoris dels municipis de l'entorn– per a preservar aquest espai agrícola del Vallès, on, des dels anys setanta, s'havia projectat de fer una ciutat de cent trenta mil habitants. Tanmateix, diverses entitats ecologistes, entre les quals l'ADENC, van presentar al·legacions i van protestar perquè el document final mantenia com a urbanitzables 74 hectàrees de les 848 del sector.

Per l'extensió territorial i la radicalitat del plantejament, cal destacar, sobretot, el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER [2005:128] (febrer de 2006), que va permetre, en primer lloc, dotar d'una preservació estricta els sòls no urbanitzables –i en va impedir la transformació– i, en segon lloc, fixar mesures de protecció parcial dels sòls urbanitzables delimitats sense pla parcial aprovat. Davant d'això, un bon nombre d'alcaldes, especialment a les Terres de l'Ebre (Amposta, Alcanar, Deltebre...), van oposar-se al Pla en considerar que impedia la possibilitat de desenvolupar el potencial de creixement urbanístic dels seus municipis. Per contra, alguns altres (Mont-roig del Camp, Vendrell, Llançà...) s'hi van mostrar favorables perquè significava la protecció del territori i alhora alliberava els ajuntaments de la pressió d'haver de desclassificar sòl. Per la seva banda, les entitats ecologistes (Salvem l'Empordà, GEPEC, DEPANA...) en van fer una valoració positiva per l'esforç que havia suposat en la preservació de la franja litoral, si bé es continuaven mostrant preocupades pels sòls urbanitzables que encara es podien desenvolupar.

També perseguia la protecció dels espais oberts el Pla Director Urbanístic de la SERRA DE RODES I ENTORNS [2006:122], a l'Alt Empordà (gener de 2007). El document va generar trenta al·legacions i va ser rebutjat per l'Ajuntament de Palau-saverdera, ja que comportava la reducció o l'eliminació de diversos sectors urbanitzables.

Menció a part mereixen els dos plans directores urbanístics de les colònies industrials: COLÒNIES DEL LLOBREGAT [2007:126] i COLÒNIES DEL TER I EL FRESER [2010:95]. Amb-

dós tenien com a objectiu recuperar i rehabilitar aquests enclavaments industrials. Tant en un cas com en l'altre van rebre molt poques al·legacions, les quals feien referència a concrecions sobre la delimitació de les colònies, els usos permesos o les prescripcions de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA). En tots els casos van ser acceptades.

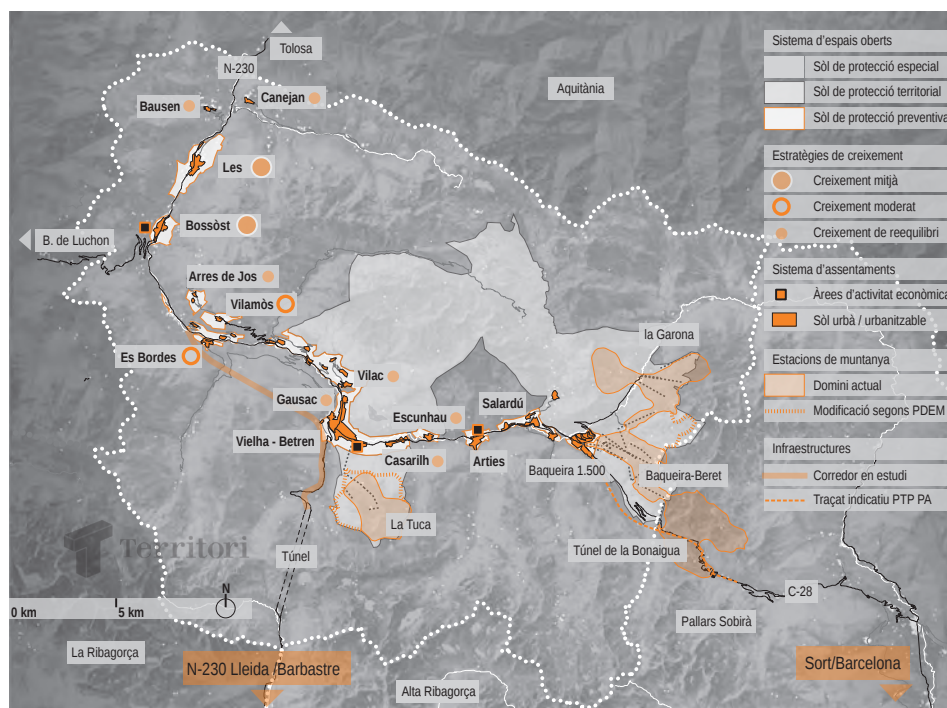
4.2.3. Els plans directores del Pirineu

El Pla Territorial Parcial de l'Alt Pirineu i Aran fixava, per a les tres comarques on hi havia una pressió urbanística més forta, l'elaboració de plans directores urbanístics. Un dels objectius d'aquests plans era protegir diversos sòls urbanitzables que es consideraven sobredimensionats, per bé que la majoria d'ajuntaments afectats no hi estaven d'acord.

El PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL PALLARS SOBIRÀ [2008:94] va rebre al·legacions en diversos sentits. El Consell Comarcal i alguns alcaldes s'oposaven a la desclassificació d'un bon nombre de sòls urbanitzables –especialment a Sort i a Rialb–, a la substitució de sectors urbanitzables residencials per sectors hotelers i a la fixació d'una limitació física al creixement a l'entorn de cada nucli, perquè consideraven que limitaria l'autonomia municipal. Per contra, l'entitat Pallars Viu va reclamar més desclassificacions de sòl urbanitzable en municipis que acabaven d'aprovar el planejament urbanístic i que, segons el nou Pla Director, tenien estratègies de creixement reduïdes. L'aprovació definitiva, després d'analitzar les cent cinquanta-dues al·legacions, va comportar algunes modificacions que intentaven aconseguir les dues parts. Per un costat, es permetia un cert ús residencial als sectors hotelers i s'admetia un petit desenvolupament en els sòls urbanitzables desclassificats. Per l'altre, es recomanava l'adaptació dels planejaments urbanístics contradictoris amb el Pla Director (Alt Àneu, Espot, vall de Cardós, Tirvia...) a les estratègies de creixement previstes.

A la Cerdanya [2007:123] (agost de 2008) es van rebre unes cent cinquanta al·legacions que, en bona part, s'oposaven a la desclassificació de diversos sòls urbanitzables situats fora dels principals nuclis urbans estructuradors de la comarca. En alguns casos –com els projectes urbanístics a Masella o la Molina, al municipi d'Alp–, les al·legacions van ser acceptades, tot i que es van exigir mesures addicionals per al desenvolupament. En d'altres –és el cas del projecte urbanístic a l'entorn de Pedra, a Bellver de Cerdanya–, es va mantenir el sòl com a no urbanitzable.

Finalment, el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LA VAL D'ARAN [2011:48] (juliol de 2010) va rebre 639 al·legacions –de les quals 596 presentades per particulars–, orientades sobretot a reclamar que no es limités tant el creixement urbanístic. Així, per exemple, es proposava que diversos sectors de sòl de protecció especial o territorial passessin



Pla Director Urbanístic de la Val d'Aran.
Mapa: Montse Ferrés.

a protecció preventiva, que no s'incorporessin mesures de protecció en alguns sòls urbanitzables o que s'eliminassin els espais de protecció patrimonial a l'entorn de diversos nuclis. Cal tenir en compte que el Pla va tenir l'oposició, des del primer moment, d'un dels dos partits majoritaris al país occità, Convergència Democràtica Aranese (CDA), que tenia l'alcaldia de Vielha i altres pobles i que considerava que vulnerava l'autonomia municipal. L'Ajuntament de Vielha va presentar al·legacions en les quals rebutjava les propostes de TRAÇAT DE LA N-230 [2012:3], les mesures de protecció patrimonial i les estratègies de creixement als diversos nuclis del municipi. En canvi, Unitat d'Aran, que llavors governava el Consell General d'Aran, es va mostrar a favor del Pla Director, tot i que amb matisos. Les diverses al·legacions que es van presentar al Pla van ser acceptades parcialment. A finals del 2010, els advocats col·legiats a Lleida que exercien a la Val d'Aran (onze en total) van presentar un recurs contenciós administratiu contra el Pla Director davant del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya. Denunciaven que el Pla envaïa competències municipals i qüestionaven els canvis en la qualificació d'algunes finques que havien passat a ser declarades rústiques, és a dir, no urbanitzables.

4.2.4. L'ordenació d'àrees urbanes

En alguns casos la necessitat de buscar una ordenació urbanística supramunicipal es devia a l'existència de diversos municipis amb estructures urbanes que mostraven continuïtats físiques. Això exigia un tractament de conjunt de les estratègies vinculades als assentaments, els espais oberts i les infraestructures. L'assumpció d'aquesta

realitat supramunicipal va ajudar, en la majoria de casos, a acceptar la necessitat d'un planejament conjunt.

El PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL PLA DEL BAGES [2006:124] va rebre sobretot al·legacions per part d'ajuntaments (Santpedor, Sant Fruitós de Bages, Balsareny...) que proposaven petites modificacions, que van ser majoritàriament acceptades. Hi reclamaven ajustaments a la xarxa viària i la reducció de la dimensió d'alguns eixamples urbans proposats als municipis del voltant de Manresa.

El PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LA CONCA D'ÒDENÀ [2008:93] (febrer de 2009) fou un dels plans directores que va tenir més presència als mitjans de comunicació i que va aixecar més controvèrsia. Cal dir, però, que el nombre d'al·legacions que es van presentar en total va ser força baix –prop d'un centenar– i que la majoria d'alcaldes en va acabar fent una valoració positiva. Cal destacar, amb tot, el paper del moviment ciutadà generat a l'entorn de la Plataforma per la Retirada del PDU –amb suport d'entitats com Unió de Pagesos (UP) i Salvem l'Anoia–, que va forçar fer dues aprovacions inicials i va portar a terme diverses accions de protesta, en què va congregat centenars de persones. La Plataforma criticava les àrees de creixement urbanístic que preveia el Pla –inicialment 500 hectàrees de sòl residencial i 480 d'ús industrial o logístic–, especialment al municipi d'Òdena, situat al nord d'Igualada. Consideraven que es pretenia descongestionar l'entorn metropolità de Barcelona amb un model de creixement d'alta densitat aliè a la conca. El document final va moderar lleugerament el creixement –400 hectàrees residencials i 440 d'industrials–, si bé la Plataforma va continuar mostrant la seva disconformitat.

En el cas del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL PLA D'URGELL [2010:97], els primers documents no van generar reaccions negatives. En el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE L'ÀMBIT CENTRAL DEL CAMP DE TARRAGONA [2010:94] el debat es va centrar en la proposta del tramvia del Camp de Tarragona i el creixement residencial previst al sector de les Gavarres, a Reus. Cap d'aquests dos plans no van ser definitivament aprovats, tot i que el 2010 es va posar a exposició pública el de l'àmbit central del Camp de Tarragona i s'aprovà inicialment el del Pla d'Urgell.

4.2.5. Les àrees urbanes gironines

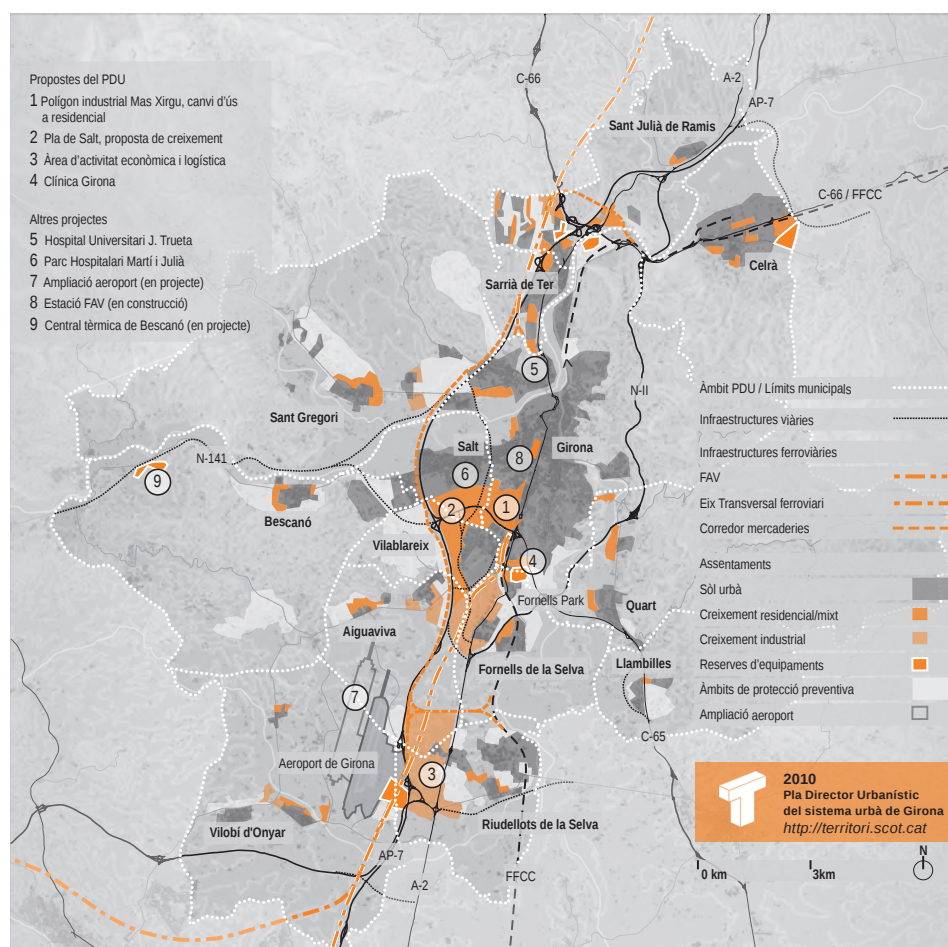
Alguns dels darrers plans directores urbanístics que es van aprovar corresponien a tres àrees urbanes de les comarques de Girona (Banyoles, Girona i Figueres). En tots tres casos els treballs previs s'havien iniciat el 2006.

En el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL PLA DE L'ESTANY [2010:96] cal destacar el paper de diverses entitats ecologistes i cíviques que es van unir per a redactar una vintena d'al·legacions. S'hi valorava positivament que s'evités un creixement dispers, però es reclamava, entre altres aspectes, una reducció de les hectàrees de creixement industrial i residencial previstes i la protecció més estricta

d'alguns espais agrícoles i naturals. Aquestes al·legacions van ser acceptades parcialment. Des d'una òptica política, les crítiques dels alcaldes van anar encaminades a eliminar el sòl d'interès estratègic previst a la zona de la Banyeta (Palol i Cornellà), de tal manera que, quan es va suprimir, l'acceptació del Pla va ser força generalitzada.

El PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA URBÀ DE FIGUERES [2010:98] va rebre 821 al·legacions. N'hi va haver 787 d'aquestes que eren escrits idèntics presentats per Salvem l'Empordà i diversos particulars, els quals consideraven que el creixement proposat per a l'àrea urbana era excessiu i que era superior al que preveia el Pla Director Territorial. A més, lamentaven que el Pla no qüestionés l'eliminació –prevista al Pla d'Infraestructures– de l'estació de tren del centre de Figueres per a ubicar-la a Vilafant.

El PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA URBÀ DE GIRONA [2010:99] va rebre la crítica de CiU, ja que, a parer seu, vulnerava l'autonomia municipal i s'havia fet d'esquena als municipis. Per això, els ajuntaments governats per aquest partit van interposar diversos recursos contenciosos administratius i el grup comarcal de CiU hi va manifestar la seva oposició en un ple del Consell. En total es van presentar tres-centes tres al·legacions al Pla, entre les



Pla Director Urbanístic del Sistema Urbà de Girona.
Mapa: Montse Ferrés.

quals cal destacar les presentades per l'Ajuntament i un centenar de veïns de Riudellots de la Selva, que s'oposaven al creixement industrial i logístic previst pel Pla Director al seu municipi, concretament a l'entorn de l'AEROPORT DE GIRONA - COSTA BRAVA [2011:4].

4.3. ELS CATÀLEGS DE PAISATGE

4.3.1. Introducció

Els CATÀLEGS DE PAISATGE [2006:31] són els instruments bàsics d'intervenció que preveu la Llei 8/2005, de protecció, gestió i ordenació del paisatge. Es tracta d'uns documents tècnics que determinen la tipologia dels paisatges de Catalunya, els seus valors i estat de conservació, els objectius de qualitat paisatgística que han de complir i les propostes per a assolir-los. Aquests objectius paisatgístics tenen com a finalitat la integració en el planejament territorial de Catalunya i en les polítiques sectorials a través de les directrius de paisatge. Els catàlegs de paisatge són útils, a més, per a la sensibilització ciutadana relacionada amb el paisatge o per a la definició de polítiques i estratègies sectorials encaminades a un desenvolupament sostenible del territori.

La Llei va assignar l'elaboració dels set catàlegs corresponents als àmbits territorials d'aplicació dels plans territorials parcials al DPTOP. Al seu torn, aquest Departament en va encarregar l'elaboració a l'OBSERVATORI DEL PAISATGE DE CATALUNYA [2004:112], constituït l'octubre de 2004.

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

A finals de 2012 s'havien aprovat definitivament els catàlegs de paisatge de les TERRES DE LLEIDA [2008:23] (aprovat l'agost de 2008), del Camp de Tarragona (aprovat el maig de 2010), de les TERRES DE L'EBRE [2009:38] (aprovat el juliol de 2010) i de les COMARQUES GIRONINES [2010:23] (aprovat el novembre de 2010), i restaven pendents els de l'Alt Pirineu i Aran, Regió Metropolitana de Barcelona i Comarques Centrals.

4.3.2. Com es fa un catàleg de paisatge

Al prototipus del catàleg de paisatge, s'estableix un marc conceptual, metodològic i procedimental bàsic per a l'elaboració dels set catàlegs d'una manera coherent i coordi-

nada. Aquest document, elaborat per l'Observatori del Paisatge durant el primer semestre de 2005, es va fer arribar a més de setanta institucions, grups de recerca i experts en paisatge per tal que el consideressin i se n'obtingués el màxim consens sobre els continguts, abans d'encarregar-lo formalment als equips de treball que l'haurien d'aplicar.

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

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

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

4.3.3. El Catàleg de Paisatge del Camp de Tarragona

A continuació es pren l'exemple del Catàleg de Paisatge del CAMP DE TARRAGONA [2010:24] com a mostra per a entendre com es formulen aquests instruments i com s'acaben concretant en propostes. El Catàleg divideix el Camp de Tarragona en vint-i-nou unitats de paisatge, d'una extensió mitjana de 138 km², definides a partir de la morfo-

logia del territori (relleu, hidrologia, pendents), dels aspectes de caràcter social o cultural (usos del sòl, elements identitaris) i dels resultats de la consulta ciutadana.

En aquest cas, 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 en aquestes unitats 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).

El Catàleg dedica un capítol a quatre tipus de paisatges singulars del Camp de Tarragona, que mereixen una atenció especial, ja que es troben sotmesos a intenses dinàmiques de transformació: el paisatge del garrofer, característic de les terres de secà dels costers, propi de les àrees mediterrànies i amb un alt significat identitari, que es troba en forta regressió; el paisatge de l'avellaner, potser l'entorn natural que s'associa amb més claredat al Camp de Tarragona i igualment amenaçat; el paisatge de la perifèria de Tarragona, i el paisatge de la façana litoral del Tarragonès-Penedès.

El Catàleg defineix per a tot l'àmbit vint-i-un objectius de qualitat paisatgística, que tracten aspectes del paisatge urbà, els paisatges litorals, les vies de comunicació, els accessos als nuclis urbans, els miradors o els parcs edílics.

Aquests objectius defineixen les estratègies per a protegir els elements valuosos, restaurar o millorar paisatgísticament els espais degradats o fomentar la gestió del paisatge, és a dir, guiar i harmonitzar les transformacions que puguin esdevenir-se en el futur. Així, per exemple, defineix que les urbanitzacions han d'estar «endreçades, amb perímetres nítids i amb qualitat paisatgística», o que els paisatges naturals han de ser de «qualitat» i han de garantir la «compaginació de l'activitat agropecuària, l'extracció i l'aprofitament sostenible dels recursos naturals i l'ús turístic i de gaudi».

4.4. EL MODEL D'ORGANITZACIÓ TERRITORIAL

La proposta del Govern sorgit de les eleccions al Parlament de l'any 2003 de reformar la divisió territorial va situar en primer lloc de l'agenda el debat sobre el model d'organització territorial de Catalunya. La nova divisió territorial es basaria en tres nivells administratius: la vegueria, la comarca i el municipi. El debat es va centrar en tres grans eixos: el nombre, els límits i les dimensions de les noves vegueries; el contingut competencial i el caràcter polític de les diferents entitats territorials, i l'encaix de

la nova divisió en el mapa administratiu de l'Estat. Una comissió interdepartamental va acordar que les vegueries, que encara no tenien nom definitiu, respondrien als territoris de les regions de Barcelona, Girona, Catalunya central, Camp de Tarragona, Terres de l'Ebre, Lleida i Alt Pirineu i Aran. El debat va avançar molt lentament i, a causa de la tramitació i aprovació de l'ESTATUT D'AUTONOMIA [2006:59], la llei d'organització territorial es va anar demorant.

Amb tot, però, a mesura que avançava la legislatura les controvèrsies territorials augmentaven. Per una banda, creixien les reivindicacions per a crear noves vegueries, que se sumarien a les proposades –i que coincidirien amb els àmbits de planificació del PTGC. Aquestes serien la del PENEDÈS [2010:77] (Alt i Baix Penedès, Garraf i sud de l'Anoia) i la de l'ALT TER [2007:101] (Osona, Ripollès i oberta a la Garrotxa). La demanda es va anar diluint progressivament, però, i d'altra banda es van generar nous fronts, com ara el que representava l'alcalde de Lleida, Àngel Ros (PSC), que va demanar que la vegueria de les Terres de Ponent es denominés vegueria de Lleida i, més endavant, també va sol·licitar que no es creés la de l'ALT PIRINEU I ARAN [2005:107]. Per l'altra banda, el síndic d'Aran, Francesc Boya, reafirmava, amb el suport del Ple de la Diputació de Lleida, el seu compromís que el territori quedés fora de l'organització de vegueries.

A part de tot això, a la Cerdanya també creixia el descontentament davant de la proposta que la situava a l'Alt Pirineu. Mentrestant, Manresa i Vic continuaven la pugna per a obtenir la capitalitat de la CATALUNYA CENTRAL [2010:75], i el mateix conflicte també es repetia, per bé que en menys grau, a les Terres de l'Ebre entre la ciutat de Tortosa i la d'Ampostà. Un altre dels focus de conflicte era l'Anoia: la majoria de municipis apostava per la vegueria del Penedès, excepte els municipis del nord, que volien mantenir-se a la Catalunya central i no descartaven crear una comarca pròpia, mentre que la capital, Igualada, es manifestava a favor de formar part de la vegueria de Barcelona.

Després d'un llarg i complicat procés, el 2 de febrer de 2010 la LLEI DE VEGUERIES DE CATALUNYA [2011:43] va arribar al Govern i, passat un període de confrontació entre representants de diversos territoris, el 10 de març el Parlament en va iniciar la tramitació, per a aprovar-la finalment, juntament amb la LLEI DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA [2010:71], el 27 de juliol, amb els vots dels partits al Govern i els vots contraris de CiU, PP i el Grup Mixt.

El projecte regulava dos àmbits: el Govern s'organitzaria territorialment en demarcacions de vegueries –cada departament tindria la seva delegació–, mentre que la funció de cooperació local s'organitzaria en els consells de vegueria. El text que va aprovar el Govern dividia el Prin-

cipat en les demarcacions de l'Alt Pirineu i Aran, Barcelona, Central, Girona, Camp de Tarragona, Lleida i Terres de l'Ebre. Respecte a la creació en un futur de noves vegueries, el text deixava oberta la possibilitat que el Parlament les aprovés amb lleis específiques. Pel que fa a les capitals, el text final parlava de «seus institucionals», i només explicitava la de Tortosa –les quatre actuals es donaven per fetes–, mentre que deixava per al Parlament, a proposta del Govern, les de l'Alt Pirineu i la Catalunya central.

Tanmateix, el nou Govern de la Generalitat, sorgit de les eleccions del novembre de 2010, va anunciar que es modificaria la Llei de vegueries per tal que no es comencés a aplicar després de les eleccions municipals del 22 de maig, ja que aquesta establia que després d'aquestes les diputacions provincials canviarien de nom i passarien a anomenar-se consells de vegueria. La suspensió de la Llei de vegueries es va aprovar al Parlament el juny de 2011. Amb aquesta decisió s'establia que la constitució dels consells de vegueria es produís un cop haguessin estat aprovades les modificacions de la legislació estatal que permetessin configurar l'organització per vegueries.

El Govern justificava la necessitat de la modificació basant-se en la situació de crisi econòmica que patia Catalunya i la necessitat d'acomplir l'adequació de la normativa electoral per a ajornar aquesta constitució mentre no s'hagués produït la modificació del marc normatiu aplicable. S'indicava, així mateix, que el període de transició havia de servir per a integrar les vegueries en una regulació global dels governs locals i de l'organització territorial de Catalunya que permetés garantir-ne la viabilitat econòmica i funcional.

A una altra escala, la REFORMA DE LA DIVISIÓ COMARCAL [2004:116] també va ocupar el debat sobre el MODEL D'ORGANITZACIÓ TERRITORIAL [2009:84]. La comissió interdepartamental va considerar la possibilitat de crear noves comarques en un nombre no inferior a sis i no superior a dotze. Això va revifar alguns moviments locals a favor de la constitució de diverses comarques com el Lluçanès, el Moianès, el Baix Llobregat Nord, l'Alta Segarra, el Segre Mitjà o la Vall de Camprodon. Tanmateix, aquest debat es va apaivagar ràpidament i el Govern català va acabar descartant, d'entrada, la reforma de la divisió comarcal.

5. Conclusions

Aquest llibre se centra en un període molt concret de la història recent de Catalunya, entre l'1 de gener de 2003 i el 31 de desembre de 2012. Òbviament, la decisió de basar l'anàlisi en aquesta etapa no respon a cap idea prefijada, sinó únicament als deu primers anys de vida de l'*Anuari territorial de Catalunya*. Tanmateix, no podem deixar de banda que es tracta d'un període molt singular des d'un punt de vista polític, econòmic i social. Cal reflexionar sobre aquest context per tal d'entendre l'evolució dels projectes i els debats territorials al llarg d'aquests deu anys.

5.1. SOBRE EL CONTEXT POLÍTIC

Les polítiques territorials tenen les competències distribuïdes entre els ajuntaments, el Govern de la Generalitat i el Govern de l'Estat. Els primers i el tercer tenen un pes notable especialment pel que fa al planejament urbanístic i les infraestructures d'interès general respectivament. Tanmateix, és el Govern de la Generalitat el qui té la major part de competències exclusives en aquest àmbit, un fet reforçat per l'ESTATUT D'AUTONOMIA DE CATALUNYA [2006:59] aprovat el 2006.

Des d'aquest punt de vista, l'evolució política catalana és un element clau per a analitzar les polítiques territorials. I, en aquest sentit, cal subratllar que dues dates marquen uns punts d'inflexió molt significatius al principi i al final d'aquests deu anys. Són el 16 de novembre de 2003 i l'11 de setembre de 2012.

El 16 de novembre de 2003 es van celebrar eleccions al Parlament de Catalunya. Malgrat que CiU fou la força més votada, es va formar un nou govern, conegut com a tripartit, format pel PSC, ERC i ICV. Després de vint-i-tres anys de successius governs de CiU, l'alternança donà lloc a un replantejament notable de les polítiques econòmiques, socials i, molt especialment, territorials. L'ACORD PER A UN GOVERN CATALANISTA I D'ESQUERRES [2003:5] describia la formulació d'aquestes noves polítiques en matèria d'urbanisme, medi ambient, residus i governança defensades pels tres partits. Tot i que algunes d'aquestes actuacions –com l'endegament de la planificació territorial, l'aposta pel ferrocarril o el foment de l'habitatge protegit– ja s'havien iniciat abans del 2003, cal subratllar que fou a partir d'aquest moment que van prendre més força. Ara bé, més enllà del comú denominador que marcava

l'Acord, ben aviat es van fer explícites les discrepàncies dins els mateixos partits que formaven el Govern en matèria de política territorial i ambiental, amb casos notoris com el de BRACONS [2009:34], la MAT [2012:18] o el QUART CINTURÓ [2010:11].

Cal entendre, doncs, els projectes i els debats territorials estudiats en aquest llibre en un context molt singular, amb una dialèctica intensa i creixent entre el Govern tripartit i el principal grup de l'oposició, CiU, i, també, entre les mateixes formacions que formaven el tripartit. Més enllà dels èxits i els fracassos del nou model territorial impulsat pel nou Govern, no podem deixar de banda aquests factors polítics per a entendre l'evolució de les polítiques territorials.

Les eleccions del 28 de novembre de 2010 van retornar CiU al Govern de la Generalitat, en un context d'intensa crisi econòmica. Els objectius del nou Govern estaven marcats per l'austeritat pressupostària, la recerca de complicitats amb el món local, la simplificació burocràtica i la cooperació públicoprivada per a endegar les infraestructures pendents. En aquest sentit, cal destacar l'aprovació del paquet de lleis òmnibus, que tenien com a objectiu la simplificació, la reestructuració administrativa i la promoció de l'activitat econòmica i que afectaven qüestions territorials com la gestió i avaluació ambiental, la mobilitat, el turisme, els equipaments comercials, l'habitatge o l'urbanisme. Malgrat la nova situació, cal subratllar que al llarg de quasi dos anys es van mantenir les mateixes coordenades polítiques de l'etapa 2003-2010, és a dir, una dialèctica entre el nou i l'antic Govern enmig d'acusacions mútues. CiU assegurava que el tripartit havia malgastat els recursos públics amb infraestructures innecessàries, i els partits que l'havien integrat criticaven el desmantellament de projectes estrella com la Llei de barris o el planejament territorial.

L'11 de setembre de 2012 marca, simbòlicament, el final d'aquesta etapa caracteritzada per la dialèctica tripartit-CiU. La massiva manifestació pel centre de Barcelona a favor del dret a decidir de Catalunya va obrir una nova era política i va trencar en mil bocins els discursos polítics que havien dominat a la darrera dècada. S'obria un nou període en què conceptes com *estat propi*, *dèficit fiscal*, *consulta* o *federalisme*, entre d'altres, agafaven el protagonisme i en què la temàtica territorial restava, *a priori*, més amagada.

5.2. SOBRE EL CONTEXT ECONÒMIC

Des d'un punt de vista econòmic el període analitzat és especialment interessant pel contrast entre una primera fase (2003-2007) marcada pel *boom* immobiliari, el creixement demogràfic i la inversió pública en determinades infraestructures i serveis, i una segona fase (2008-2012) immersa en la crisi econòmica, immobiliària i creditícia i la desinversió pública i privada.

El creixement econòmic experimentat entre el 2003 i el 2007 va tenir un enorme impacte sobre el territori. De fet, el *boom* del sector de la construcció i de l'habitatge ja s'havia iniciat a finals dels anys noranta impulsat per unes condicions financeres òptimes i un gran creixement de la demanda. Pel que fa al primer punt, cal recordar que els tipus d'interès havien passat del 10 % al 4 % en poc més d'una dècada i que els bancs i les caixes d'estalvi destinaven quantitats milionàries a les promotores, les immobiliàries i les constructores. Amb relació al segon punt, cal tenir en compte diversos factors com la demanda de parelles i joves sorgits del *boom* demogràfic dels anys setanta, la redimensió de les famílies amb formes de vida més individuals o unipersonals, les noves pautes de mobilitat, que permetien desplaçaments més llargs entre la residència i la feina, l'envel·liment de la població, la immigració o el turisme.

És aquest ampli conjunt de factors el que explica la bombolla immobiliària i també l'eclosió de projectes que afectaven directament el territori. Així, la situació de bonança econòmica i la necessitat de respondre a aquest creixement van impulsar la transformació urbanística de les ciutats (foragitant els usos industrials, considerats obsolets) i la construcció d'infraestructures viàries, ferroviàries, portuàries, aeroportuàries, energètiques i ambientals. Cal dir, però, que des de determinats sectors socials, econòmics i acadèmics s'ha discutit la utilitat de bona part d'aquestes infraestructures i s'ha posat en evidència que, en canvi, s'ha invertit poc en altres infraestructures més bàsiques com, per exemple, els serveis ferroviaris de rodalies o els serveis vinculats al cicle de l'aigua.

A partir del 2008 la crisi econòmica va provocar un canvi d'escenari radical que es manifestà, inicialment, amb el debilitament de la inversió privada vinculada al *boom* immobiliari i, en conseqüència, la paralització de creixements i transformacions urbanes. Cal destacar, però, que durant els primers anys de crisi els diversos àmbits de l'Administració, encara en una bona situació econòmica, van impulsar mesures anticíclics per a intentar revertir la situació, entre les quals el Pla Espanyol per a l'Estímul de l'Economia i l'Ocupació - Pla E (Govern espanyol) o les àrees residencials estratègiques (Govern català).

A partir del 2010 es van començar a fer evidents les limitacions pressupostàries dels diferents governs i, en conseqüència, les inversions públiques sobre el territori també

es van frenar en sec. Així, per exemple, es van aturar la major part d'infraestructures viàries i ferroviàries en obres o pendents d'inici, van disminuir els recursos per a atendre els barris amb problemàtiques especials, es van limitar les ajudes a la implantació d'energies renovables o es van iniciar les retallades en els pressupostos als espais naturals.

En aquest context clarament negatiu també hi ha hagut excepcions, que han quedat reflectides a l'*Anuari territorial de Catalunya*. El sector públic i el privat han concentrat els esforços inversors en aquells projectes que han considerat més necessaris per a reactivar l'economia o per a pal·liar els efectes de la crisi. Per això convé fixar-se, per exemple, en els polígons d'activitat econòmica que s'han consolidat, en les infraestructures que han tirat endavant, en els projectes de generació energètica que han prosperat o en els barris que han concentrat les inversions destinades a polítiques socials i de renovació urbana.

5.3. SOBRE EL CONTEXT SOCIAL

Des de finals dels anys noranta a Catalunya hi havia hagut una intensificació dels conflictes territorials basats en l'oposició de plataformes a determinades infraestructures, equipaments i projectes urbanístics proposats per les administracions públiques o pel capital privat. L'arribada del Govern de la Generalitat format pel PSC, ERC i ICV fou vista per algunes d'aquestes plataformes com una esperança per a l'activació de noves polítiques territorials més curoses amb el territori. De fet, aquests partits, en diferent mesura, havien donat suport a aquests moviments i s'havien compromès a buscar solucions a aquests conflictes.

Des d'aquest punt de vista, semblava lògic esperar un refredament dels conflictes territorials. Res més lluny de la realitat. Com evidencia l'*Anuari territorial de Catalunya*, els primers anys del Govern tripartit van estar marcats per una notable conflictivitat, que es va manifestar no només en l'àmbit local, sinó també en l'àmbit nacional, ja sigui en el debat polític i institucional o en els mitjans de comunicació. Els motius van ser diversos.

D'una banda, el creixement econòmic ocasionava una pressió més gran sobre el territori tant a causa de l'expansió urbanística com de l'increment de les noves necessitats de mobilitat, d'infraestructures energètiques, d'aigua o de gestió de residus que es generaven. Aquest nou escenari requeria nous instruments per a afrontar-lo que encara no s'havien desenvolupat de manera suficient.

De l'altra, el discurs per a una NOVA CULTURA DEL TERRITORI [2006:88] (basat en una gestió prudent dels recursos, l'atenció als valors naturals i paisatgístics, la participació pública i el vincle entre qualitat de vida i qualitat de l'entorn) estava molt consolidat entre la ciutadania i el món

acadèmic. Tanmateix, aquest discurs era molt més difícil d'implementar en els àmbits institucional, administratiu i normatiu per manca d'experiències prèvies, i aquest desajust frustrava les expectatives de les plataformes locals.

En tercer lloc, hi ha un acord generalitzat que les polítiques territorials han de tenir en compte l'opinió de nombrosos agents, més enllà de si tenen un poder econòmic més gran o més petit o una capacitat de mobilització i presència als mitjans més elevada. La recerca de solucions intermèdies, sovint, comporta que cap dels agents implicats no quedi completament satisfet amb el resultat i això fa que s'incrementi la sensació de desacord.

Finalment, no podem deixar de banda que les desavinences entre els partits polítics integrants del tripartit sovint anaven més enllà de l'àmbit institucional i s'acabaven manifestant als mitjans de comunicació o al carrer. La manca d'unitat del Govern moltes vegades dificultava la recerca de solucions i esperonava la conflictivitat social.

La crisi iniciada el 2008, tot i que va refredar alguns dels conflictes, no va comportar la desaparició d'aquests. Podria semblar paradoxal, ja que la crisi econòmica va ocasionar la paralització de projectes determinants amb impacte ambiental i social i, també, va provocar un cert retorn al materialisme, és a dir, a la prioritització de la dimensió econòmica a l'hora d'avaluar un projecte en detriment d'altres aspectes. Tanmateix, en aquest context es va evidenciar que la importància del territori no es va devaluar, en part perquè aquest s'associa amb aspectes considerats molt rellevants, com la qualitat de vida, el desenvolupament local, la capacitat d'atracció d'un lloc o la identitat. També cal destacar que, en el nou context, apareixen, cada cop més, conflictes lligats precisament a la no realització de determinats projectes que els actors locals (administracions, entitats, teixit econòmic...) consideren essencials per al progrés i el benestar.

5.4. PROJECTES I DEBATS TERRITORIALS 2003-2012

Un cop analitzat el context polític, econòmic i social, ha arribat el moment de reflexionar sobre els projectes i debats territorials en el període 2003-2012. En aquest sentit, i com ja hem anat apuntant, un dels elements que es fan més evidents és que hem assistit a una eclosió de les polítiques territorials per a donar resposta als nombrosos reptes que l'excepteional situació econòmica comportava i a la creixent sensibilització de la població. Una eclosió, d'altra banda, que ja s'experimentava des de finals dels noranta, malgrat que aquesta etapa no estigui coberta per l'*Anuari territorial de Catalunya*, més enllà de la reconstrucció dels antecedents en els articles escrits. Aquesta visió positiva no treu que sovint s'hagin comès errors, que en alguns casos els instruments no hagin estat els més adequats, que la

seva implementació hagi estat escassa o que la crisi econòmica hagi comportat un pas enrere. Tot això no invalida que aquest hagi estat un període fèrtil per a les polítiques públiques d'ordenació territorial en els àmbits de l'urbanisme, el medi ambient, la mobilitat i la governança.

Cal destacar, en aquest sentit, el desplegament de polítiques d'intervenció en barris desfavorits, en teixits industrials obsolets, en nous eixamples urbans, en àrees agrícoles perifèriques, en espais fluvials o en espais d'interès natural; el desenvolupament de polítiques de mobilitat destinades a potenciar el transport públic, a afavorir els desplaçaments a peu o en bicicleta o a crear àrees de trànsit pacificat; l'endegament del planejament territorial, que marca estratègies clares en l'àmbit dels assentaments urbans, la mobilitat i els espais oberts; l'elaboració dels catàlegs de paisatge pels diferents àmbits territorials de Catalunya, els quals determinen la tipologia dels paisatges, els seus valors i estat de conservació, els objectius de qualitat paisatgística que han de complir i les propostes per a assolir-los, o la formulació i execució de polítiques orientades a l'estalvi, l'eficiència i la reutilització en els àmbits de l'aigua, l'energia o els residus.

Pel que fa als conflictes territorials, la realitat és més complexa. Si bé no s'han institucionalitzat mecanismes de participació pública en la recerca de consensos (més enllà d'algunes experiències amb el planejament urbanístic, l'ordenació dels centres penitenciaris o les polítiques de gestió de l'aigua), el cert és que hi ha hagut un esforç per a intentar vehicular les diverses visions sobre el territori com a resultat de negociacions informals entre les parts o com a resposta a les fases de consulta i al·legacions als projectes en exposició pública. Aquest esforç s'ha traduït, com il·lustren clarament desenes de casos exposats en aquest llibre, en una adaptació dels projectes inicials no només a les característiques físiques del territori, sinó també als valors i a les expectatives de la societat local.

Ja hem recalcat que l'eclosió de polítiques territorials no hauria estat possible sense el context polític, econòmic i social d'aquests darrers deu anys. No podem oblidar, però, el paper dels professionals –geògrafs, ambientòlegs, arquitectes, biòlegs, sociòlegs, enginyers...– a l'hora de teoritzar, implantar, desplegar i avaluar aquests instruments de gestió en el territori. En molts casos Catalunya ha esdevingut un referent en les polítiques d'ordenació urbana, territorial i ambiental, i aquest és un valor molt significatiu que no podem malversar.

5.5. ELS PROJECTES I DEBATS TERRITORIALS EN UNA NOVA ETAPA

De tota aquesta anàlisi emergeix una conclusió inquietant. Si focalitzem l'atenció en el sector públic, s'observa una certa paradoxa: mai com avui no hi havia hagut tants

instruments per a intervenir al territori, però, al mateix temps, la situació econòmica impedeix que en molts casos es puguin posar a la pràctica.

Assistim, doncs, a un fre en el desplegament d'aquelles actuacions necessàries per a avançar cap a una cultura del territori que tingui en compte aspectes com una gestió prudent dels recursos, la cohesió social, el valor dels espais oberts o la participació ciutadana. En bona part es tracta d'un fre inevitable, ja que, de la mateixa manera que les retallades afecten sectors bàsics com la sanitat, l'ensenyament, l'habitatge o la cultura, és comprensible que també afectin, per exemple, el programa de barris, els espais naturals o l'ampliació de la xarxa de metro. Tanmateix, cal reivindicar la validesa del capital de coneixement tècnic, professional i polític sobre polítiques territorials acumulat en els últims anys i procurar que no caigui en l'oblit.

Així doncs, el repte de futur de les polítiques territorials consisteix a adaptar-se als nous temps aprofitant l'enorme bagatge acumulat i sense oblidar que els objectius principals són l'eficiència econòmica, la sostenibilitat ambiental, la cohesió social i la participació pública. Cal, per tant, adequar tots aquests instruments al nou context polític, econòmic i social que acabem de descriure.

Des d'un punt de vista polític, més enllà del desenllaç incert del procés sobiranista, sembla evident que cal intensificar el debat sobre l'organització territorial del país i sobre la distribució de competències per a la prestació de serveis públics, des dels ajuntaments fins a l'àmbit europeu. El replantejament de les estructures administratives és un argument de pes per a reobrir un debat necessari per a la millora de l'eficiència de la funció pública i la regeneració democràtica.

Des d'un punt de vista econòmic, no sembla que sigui el moment de confiar en grans inversions públiques i privades que solucionin, de cop, els grans reptes territorials als quals encara ha de fer front el país. Ha arribat l'hora de prioritzar les actuacions, redimensionar els projectes sense afectar-ne la utilitat i explorar noves alternatives de finançament que no comportin un endeutament a llarg termini.

Finalment, en l'àmbit social cal aprofundir en la participació de la societat en la presa de decisions. Com ja hem insinuat, el debat sobre els projectes territorials no comporta que els interessos generals se supeditin als interessos locals o particulars, sinó que permet que s'arribi a solucions que, sense renunciar als principis generals de les polítiques públiques, siguin més permeables i reconeguin i integrin els valors del territori tal com són percebuts per la societat local. A més, el teixit associatiu pot tenir un paper interessant en l'execució de projectes difícilment assolibles pel seu cost a través d'experiències, avui incipients, com el micromecenatge, la custòdia del territori o la gestió de buits urbans... Per a fer-ho possible cal avançar cap a processos de participació oficials, organitzats, transparents, oberts i dialogats que permetin buscar solucions i alternatives des de l'arrel i que incorporin el màxim nombre possible de ciutadans.

En definitiva, els nous contextos polítics, econòmics i socials obliguen a adaptar els instruments d'intervenció en el territori a la nova realitat. Per tal d'evitar inèrcies del passat i afavorir l'intercanvi d'experiències, no podem deixar de reflexionar i debatre a bastament sobre les polítiques en matèria d'urbanisme, mobilitat, medi ambient i governança que han de respondre als reptes de futur del territori català.

PART II

DEU PROJECTES I DEBATS TERRITORIALS

1. AUTOVIA B-40, QUART CINTURÓ

El Quart Cinturó va ser planificat l'any 1966 en el marc del Pla Director Territorial de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i integrat al Pla de Millora de la Xarxa d'Itineraris Asfàltics (Pla Redia) del 1967. Aquesta carretera va ser concebuda en un moment en què el Pla preveia que Barcelona esdevindria una gran metròpoli que travessaria la serra de Collserola i que ocuparia les comarques circumdants per mitjà de la construcció de vials concèntrics anomenats cinturons. El Quart Cinturó havia de permetre connectar les ciutats de la segona corona de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), des de Vilafranca del Penedès (Alt Penedès) fins a Mataró (Maresme).

Entre el 1969 i el 1976 es va construir l'autopista AP-7, de peatge i concessió privada, que suplia la impossibilitat de la N-II d'assumir la continuïtat dels fluxos peninsulars amb Europa. L'AP-7 [2007:12], amb un traçat que transcorre pel mig de la RMB, assumia una doble funció: l'articulació de la mobilitat interna vinculada a les ciutats i els polígons industrials de l'àmbit metropolità –en especial el Vallès– i el trànsit de pas entre la península Ibèrica i Europa.

Ja en el període democràtic, l'11 de juliol de 1985, el Parlament de Catalunya va aprovar la redacció del Pla de Carreteres de Catalunya. Tot i que el Quart Cinturó és una infraestructura de competència estatal, el Pla incorporava aquest eix i el concebia com una nova autopista entre Mataró i Vilafranca del Penedès, passant per Granollers, Caldes de Montbui, Sabadell, Terrassa i Martorell.

El 1993, el Ministeri d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient (MOPTMA) va incorporar, en el marc del Pla Director d'Infraestructures 1993-2007, el Quart Cinturó com un projecte molt més ambiciós que havia de transcórrer des de la frontera francesa fins a Alacant, paral·lel a l'auto-

El Quart Cinturó, també conegut com a autovia orbital de Barcelona o com a ronda del Vallès, és un projecte viari del Govern de l'Estat que transcorre entre Abrera i Granollers, en un recorregut de 47 quilòmetres. La dificultat tècnica de la infraestructura, l'oposició local i les disputes polítiques i institucionals han demorat el projecte (que encara avui resta incert), han comportat modificacions en el traçat i han fet emergir propostes alternatives.

pista AP-7, anomenat eix mediterrani prelitoral. En aquest context, el Quart Cinturó tindria un traçat –entre Sant Sadurní d'Noya i Sant Celoni, pel nord de Terrassa i Sabadell– que s'allunyava dels nuclis urbans. D'aquesta manera prenia pes la funció de trànsit de pas en detriment de la funció d'articulació de la mobilitat interna.

El 26 de juliol de 1995 es va inaugurar l'eix de Parpers (C-60) de Mataró a Granollers, amb un túnel sota el coll de Parpers. Tot i que finalment aquesta via es va segregar del conjunt de la B-40, formava part del projecte original Vilafranca-Mataró i havia d'enllaçar, a Granollers, amb el projectat eix mediterrani.

L'1 de desembre de 1995 el MOPTMA va adjudicar la redacció de l'estudi informatiu del Quart Cinturó entre Abrera i Sant Celoni. Seria una via segregada de dos carrils de 3,5 metres d'amplada per cada sentit, de 100 km/h de velocitat de projecte i amb un trànsit estimat de 40.000 vehicles per dia, amb un 13 % de vehicles pesants, i una longitud de 58 km. El 21 de gener de 1997 el Ministeri va trametre als ajuntaments afectats per l'eix viari la memòria resum de l'esmentat estudi, que va rebre al·legacions per part de 89 entitats i més de 3.500 persones.

Controvèrsia sobre la necessitat del nou eix viari

El Govern català considerava necessària la construcció de l'eix viari i lamentava la poca voluntat política del Ministeri de Foment (MIFO) per a ti-

rar endavant el projecte. El president de la Generalitat, Jordi Pujol, el qualificava d'eix viari vital per a garantir una bona connexió amb Barcelona i Europa. Pujol reconeixia la importància dels estudis d'impacte ambiental i la necessitat de preservar un paisatge natural de qualitat, però insistia en el fet que la construcció d'infraestructures com aquesta eren fonamentals per a no quedar-se enrere en matèria de desenvolupament econòmic.

En la mateixa línia, la major part d'organitzacions empresarials catalanes consideraven absolutament necessari el Quart Cinturó per a connectar amb el comerç europeu i facilitar i dinamitzar el transport de mercaderies i les transaccions. La Cambra de Comerç de Barcelona concebia l'eix com una nova autopista del Mediterrani que s'estengués des de Sils (la Selva) fins a la Bisbal del Penedès (Alt Penedès) i es mostrava favorable a invertir en transport públic i en transport ferroviari de mercaderies, sempre que aquestes inversions complementessin les corresponents al nou eix viari orbital i no les substituïssin.

L'any 1992 l'Associació per a la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC), la Comissió Ecològica de la Federació d'Associacions de Veïns de Sabadell, la Unió Excursionista de Sabadell i la Unió de Pagesos (UP) van organitzar a Sabadell les jornades «El Quart Cinturó i el medi ambient», primer acte públic de debat sobre el projecte del Quart Cinturó i els seus impactes sobre el territori. Aquestes jornades van ser l'embrió de la Campanya contra el Quart Cinturó del 1994, que, coordi-



Obres del Quart Cinturó prop d'Abrera. Font: Arxiu Territori.

nada per l'ADENC, va arribar a aplegar dues-centes cinquanta entitats contràries a la construcció de l'eix viari.

La Campanya contra el Quart Cinturó (CCQC) s'oposava al nou eix perquè considerava que tindria un elevat impacte ambiental sobre zones d'interès agrícola i forestal (entre les quals el bosc de Can Deu a Sabadell, l'àmbit de TORREBONICA [2004:21] i Can Bonvilà a Terrassa o el torrent de Colobrers) i que consolidava un model de mobilitat insostenible centrat en l'automòbil. Com a alternativa, defensava la millora de la xarxa ferroviària (amb la PROLONGACIÓ DELS FGC [2012:14] cap a Castellar del Vallès i Matadepera i una nova línia de Rodalies que connectés el Vallès d'est a oest) i el reforçament de la xarxa viària actual (consolidant la C-155 com a eix estructurador i amb noves variants al nord de Terrassa i Sabadell) per a millorar la connectivitat del Vallès.

Entre els espais d'interès agrícola i forestal afectats, destacaven el PARC AGRARI DE SABADELL [2007:104], la zona forestal de Togores (Castellar del Vallès, Sentmenat i Sabadell), l'espai agrari de Torre Marimon (Caldes de Montbui, Palau-solità i Plegamans i Sentmenat), l'espai agrari de Santa Justa (Canovelles, Lliçà d'Amunt i

Santa Eulàlia de Ronçana) i l'espai agrari de Llerona-Marata (les Franqueses del Vallès). Pel que fa als nuclis urbans, el traçat previst per Foment passava molt a prop de diversos barris de Sabadell i Terrassa, de Caldes de Montbui i de diverses urbanitzacions de Santa Eulàlia de Ronçana i l'Ametlla del Vallès, entre d'altres.

La CCQC va realitzar nombroses manifestacions a diverses ciutats del Vallès per a protestar contra el projecte i va tenir el suport polític d'ERC i ICV.

El Ministeri es concentra en el tram Abrera-Terrassa

La forta oposició al Quart Cinturó va portar el MIFO a eliminar, l'any 1998, el tram comprès entre Granollers i Sant Celoni a causa de l'impacte ambiental que aquesta infraestructura suposava per al PARC NATURAL DEL MONTSENY [2007:111]. D'aquesta manera, el nou traçat seria Abrera-Granollers, que se subdividiria en dos projectes: Abrera-Terrassa i Terrassa-Granollers. Aquest darrer era el més controvertit per la més gran proximitat a paratges d'interès agrícola i natural i nuclis habitats.

El 14 d'abril de 1998 la Direcció General de Carreteres del MIFO va aprovar provisionalment l'estudi infor-

matiu i l'estudi d'impacte ambiental centrat únicament en el primer tram, d'Abrera a Terrassa (12 quilòmetres). Dues setmanes més tard, el Ministeri el va presentar a exposició pública.

L'any 2000, la Generalitat va «rescatar» el peatge de l'AP-7 al municipi de Sant Cugat del Vallès i va millorar les calçades laterals de la mateixa via. Amb aquesta iniciativa es donava resposta, en part, a una de les reivindicacions de les entitats ecologistes del Vallès i de la CCQC, que reclamaven la retirada de tots els peatges de l'àmbit metropolità per a millorar la connectivitat entre el centre metropolità i les comarques properes.

El març de 2001 la Secretaria General de Medi Ambient del Govern de l'Estat va aprovar definitivament l'estudi informatiu i d'impacte ambiental del tram Abrera-Terrassa. El 2003 es van licitar i adjudicar els projectes constructius dels tres subtrams en què es va dividir aquest tram i les obres es van iniciar quatre anys després.

D'altra banda, el 2002 es va iniciar la redacció de l'estudi informatiu del tram Terrassa-Granollers.

El nou Govern català replanteja el Quart Cinturó

Les eleccions al Parlament del novembre de 2003 van donar lloc a un Govern format pel PSC, ICV i ERC. Els dos últims partits s'havien mostrat obertament contraris al Quart Cinturó. Després d'un intens debat, el Govern es va posicionar a favor del tram Abrera-Terrassa i va reclamar al Govern espanyol alternatives en el tram Terrassa-Granollers per a reduir l'impacte ambiental i paisatgístic. Els grups de l'oposició –PP i CiU– van criticar aquesta actitud i van reclamar la construcció immediata del Quart Cinturó.

Fruit d'aquesta controvèrsia, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DTOP) va encarregar un estudi no vinculant a la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) per a determinar la necessitat

del Quart Cinturó i possibles alternatives. L'estudi es va donar a conèixer a finals de 2005 i concebia l'eix com una via més permeable a la xarxa viària secundària i als nuclis urbans, la qual cosa va motivar un canvi en la denominació del projecte, si més no per part del Govern, que va passar a referir-s'hi com a ronda del Vallès. Es pretenia així que tingués un caràcter de via de ronda per a estructurar la mobilitat interna i no de via de pas.

Tot plegat es concretava en un traçat, entre Terrassa i Granollers, que es desplaçava lleugerament cap al sud per a acostar-se als nuclis urbans i reduir l'afectació als espais d'interès natural i agrícola. També es preveia incrementar el nombre de quilòmetres en túnel o trinxera. La via tindria nombrosos enllaços amb les ciutats (a algunes de les quals serviria de ronda de circumval·lació) i amb la resta de vies del territori. L'autovia es projectava en una franja de territori compresa entre Sentmenat, Caldes de Montbui, la Sagrera (Santa Eulàlia de Ronçana), l'Ametlla del Vallès i Corró d'Amunt (les Franqueses del Vallès), al nord, i Palau-solità i Plegamans, Lliçà d'Amunt, Canovelles i Corró d'Avall (les Franqueses del Vallès), al sud.

D'altra banda, l'estudi prestava atenció a la situació actual i a les perspectives de la xarxa ferroviària, preveient un desenvolupament del conjunt de línies de FGC i de Rodalies de RENFE que fes que els usuaris potencials no estiguessin mai a una distància superior a 20 minuts a peu de l'estació més pròxima.

El Departament esperava que el Ministeri de Foment assumís la nova proposta de la UPC, malgrat que les mesures proposades per aquest comportaven l'increment dels costos de les obres.

La CCQC, tot i reconèixer aspectes positius a la proposta, continuava considerant que aquesta no disminuïa significativament l'impacte ambiental del projecte. D'altra banda, els ajuntaments de Lliçà d'Amunt i Palau-solità

i Plegamans van lamentar que la nova proposta passés molt a prop de diverses urbanitzacions dels seus termes municipals.

Les connexions sud i nord

L'estudi de la UPC apostava per acabar el Quart Cinturó a Abrera i Granollers i no estendre'l a sud i nord, com s'havia projectat inicialment, per l'impacte que tindria sobre la plana agrícola del Penedès i el Parc Natural del Montseny respectivament. Al nord, el Quart Cinturó enllaçaria amb la C-35, l'autopista AP-7 i la C-60, de tal manera que es garantia la connexió cap al Maresme i les comarques gironines.

Pel que fa al tram del Penedès, hi havia tres alternatives. El MIFO continuava sense descartar oficialment el traçat històric del projecte, que unia Vilafranca del Penedès i Abrera pel centre de la plana del Penedès. I des de Catalunya hi havia dues alternatives més: la de la Generalitat i la proposada pel Consell Comarcal de l'Alt Penedès. Les dues tenien en comú que, en aquest tram, entenien la B-40 i l'A7 [2011:9] com una mateixa via, la qual avançava més o menys paral·lela a l'AP-7 i pel nord d'aquesta via entre Vilafranca i Sant Sadurní. La diferència era que, mentre que la Generalitat era partidària d'unir Sant Sadurní i Abrera amb una via de nova construcció, el Consell Comarcal preferia una A-7 tothora paral·lela a l'AP-7 i que enllacés l'autopista AP-2 –prop de la Bisbal del Penedès, a la comarca del Baix Penedès– amb Martorell, al Baix Llobregat.

Inauguració parcial

A partir del 2007 es van iniciar les obres del primer tram, entre Abrera i Terrassa. El juny de 2010 es van inaugurar els dos primers subtrams Abre-Olesa i Viladecavalls-Terrassa, mentre que el subtram intermedi quedava pendent, atesa la complexitat de les obres de perforació d'un túnel de 600 metres. Del costat d'Abrera, es tractava d'un vial de 2,2 km i dos carrils per sentit que enllaçava la carretera local de Martorell (BV-1201)

amb l'autovia A-2; del costat de Terrassa, era una ronda de 4,8 km i cinc carrils –dos en sentit sud i tres cap al nord– que connectava la riera de les Arenes amb la carretera vella de Manresa (C-58), al barri de Can Tries, de Viladecavalls.

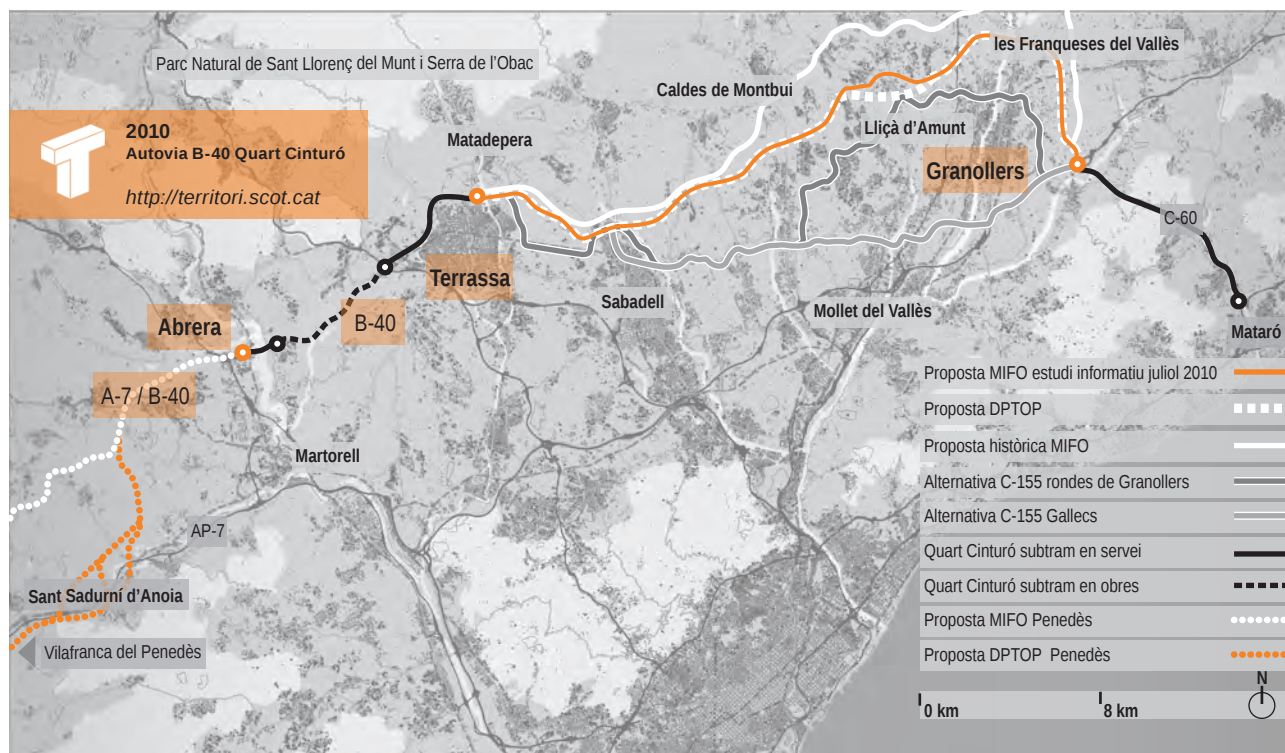
L'alcalde de Terrassa, Pere Navarro (PSC), va valorar molt positivament la inauguració de la nova ronda i va explicar que, d'acord amb els càlculs de l'Ajuntament, aquesta absorbiria cent noranta mil desplaçaments interurbans que entraven diàriament a la ciutat, la qual cosa milloraria l'accessibilitat a la ciutat i la qualitat de vida dels seus habitants.

En canvi, la CCQC considerava que la infraestructura constituïa una barriera per a la fauna i per a l'accés dels ciutadans als espais naturals propers als nuclis urbans, i que comportava un greu impacte paisatgístic al peu de mont del PARC NATURAL DE SANT LLORENÇ DEL MUNT I SERRA DE L'OBAC [2007:110]. A més, en el cas de Terrassa, la plataforma entenia que el que segons els responsables municipals havia de ser un límit al creixement de la ciutat havia acabat sent l'excusa per a construir un nou barri (CAN COLOMER [2005:134]) i un nou polígon productiu en plena plana agroforestal, el Parc Científic i Tecnològic de Terrassa - Orbital 40.

Per la seva banda, els ajuntaments de Viladecavalls i Abrera havien protestat per l'impacte de l'obra sobre diversos nuclis habitat, com els barris de Can Tries (Viladecavalls) o Sometent (Abrera).

Quatre traçats al Pla Territorial

El maig de 2010 es va aprovar el PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA [2010:101]. Al tram del Vallès, preveia quatre possibles traçats que es diferenciaven principalment pel grau d'allunyament cap al nord respecte de l'eix de l'AP-7. El més allunyat era el de la proposta del projecte original del MIFO. En segon lloc apareixia la proposta que seguia la traça definida per la UPC, que era



Autovia B-40, Quart Cinturó. Mapa: Montse Ferrés.

l'opció preferida pel PSC. Les altres dues eren variants més properes a l'AP-7, incloses a petició dels socis de Govern, ERC i ICV, i que proposaven aprofitar el traçat de la carretera de Granollers a Sabadell (C-155) –que passa prop de Polinyà i pel sud de Palau-solità i Plegamans–, si bé una de les propostes a partir d'aquest punt es desplaçava més cap al nord per Lliçà d'Amunt.

Uns dies després de l'aprovació definitiva del Pla, els alcaldes de Mollet del Vallès, Josep Monràs (PSC), i de Parets del Vallès, Joan Seguer (PSC), van anunciar la presentació conjunta d'un recurs contenciós administratiu contra l'aprovació del Pla, ja que el document projectava el pas de diverses infraestructures de transport a través de l'espai d'interès natural del PARC AGROFORESTAL DE GALLECS [2003:44], entre les quals, el traçat de la ronda del Vallès que seguia l'eix de la C-155. ERC, que era el principal defensor d'aquest traçat, proposava la construcció d'un túnel d'1 a 1,2 km per a evitar l'impacte sobre Gallecs i possibilitar un traçat que aprofités la C-155, que passaria a tenir dos carrils

per sentit. El portaveu d'ERC a Mollet, Oriol López, va assegurar que la proposta no significava malmetre l'espai de Gallecs i la va definir d'austera i ecològica, perquè implicava fer un traçat més curt que evitava, a més, que passés per terrenys verges, com ho feien les propostes de més al nord del MIFO i el DPTOP.

La CCQC va considerar que el Pla Territorial suposava un canvi en l'orientació del projecte, ja que atorgava prioritat als desplaçaments interns metropolitans sobre el trànsit de pas. D'aquesta manera, segons la Campaña, si es fes realitat el que proposava, la via adquiriria una funció regional, fins i tot comarcal, amb la qual cosa deixava de tenir sentit la titularitat estatal de la via. Per aquest motiu l'entitat va demanar al DPTOP que reclamés al MIFO el canvi de titularitat.

Estudi informatiu per al tram Terrassa-Granollers

El juliol de 2010 el MIFO va sotmetre a informació pública l'estudi informatiu i d'impacte ambiental del tram entre Terrassa i Granollers. El traçat proposat pel Ministeri era similar al

que preveia l'estudi de la UPC, és a dir, paral·lel a la proposta històrica de Foment però més al sud d'aquesta, pel nord de Terrassa, Sabadell, Palau-solità i Plegamans, Lliçà d'Amunt i Granollers. De fet, l'únic punt on la nova proposta del MIFO s'allunyava de la del DPTOP era entre Lliçà d'Amunt i Sant Eulàlia de Ronçana.

Quant a les característiques de la via, el Ministeri apostava per una autovia de dues calçades segregades de dos carrils cadascuna i amb ampliacions puntuals a tres carrils a les entrades de les ciutats, amb una velocitat màxima de 100 km/h i pensada per a canalitzar el trànsit de llarg recorregut i per a millorar la comunicació entre els municipis vallesans. L'eix tindria 34,7 km de longitud i deu sortides, i enllaçaria amb l'AP-7 i la C-60 a la Roca del Vallès. Es preveia que costaria 387 MEUR i que suposaria la construcció de dinou viaductes, set falsos túnels, dos túnels naturals, vint-i-tres passos superiors i trenta-cinc d'inferiors.

Des de CiU, el portaveu d'infraestructures, Josep Rull, va anunciar que el

seu partit considerava positiu que es plantegés un Quart Cinturó amb característiques d'autovia i capacitat suficient per a complir la doble funció de llarg recorregut. Rull entenia que, per a això, calia que la via tingués tres carrils per sentit. El portaveu convergent va oferir al conseller Nadal la possibilitat de pactar les al·legacions del DPTOP per a blindar els elements essencials de la infraestructura, sempre que es partís del traçat del Departament com a punt de referència.

La portaveu d'ERC, Anna Simó, va avançar que continuarien defensant en les seves al·legacions el traçat alternatiu seguint el corredor de la carretera C-155, mentre que el secretari general d'ICV, Joan Herrera, va lamentar que l'estudi del MIFO no s'ajustés al que establia el Pla Territorial. Aquesta formació també va començar a esgrimir un dels arguments en contra de l'estudi defensats des de la CCQC i els grups ecologistes, i és que, segons la CCQC, la publicació de l'estudi suposava una irregularitat per part del Ministeri: en primer lloc, perquè la declaració d'impacte ambiental del projecte, realitzada pel Ministeri de Medi Ambient (MMA) l'any 2004, havia caducat i, en segon lloc, perquè en els anys transcorreguts des d'aleshores s'havien produït canvis importants en la normativa ambiental que la tramitació no havia tingut en compte. Segons la plataforma, això obligava el Ministeri a reiniciar el procés d'elaboració i aprovació de l'estudi del traçat, per la qual cosa van anunciar la interposició d'un recurs d'alçada.

Uns dies més tard, ja a principis de setembre, atenent que hi havia irregularitats en el procediment d'avaluació d'impacte ambiental, el Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat va remetre un requeriment al MMA en què sol·licitava que es deixés sense efecte la decisió de mantenir-lo. La Generalitat sostenia que el procediment no incorporava al projecte diversos espais naturals protegits declarats recentment, ni tenia en compte els fonaments d'AV-

[2006:69] del Pla Territorial Metropolità de Barcelona pel que fa a criteris de sostenibilitat i mobilitat.

El període d'al·legacions es va tancar el dia 9 d'octubre. Un cop acabada la informació pública i recollides les al·legacions, l'expedient es va remetre al MMA perquè formulés la declaració d'impacte ambiental del projecte i, en el cas que finalment es considerés legalment possible, se n'aprovés definitivament l'estudi informatiu.

La crisi afecta el Quart Cinturó

Al llarg del 2011 i el 2012 la crisi econòmica va afectar de ple el Quart Cinturó. En els Pressupostos Generals de l'Estat no es preveïen partides per al tram Terrassa-Granollers ni per a l'enllaç amb el Penedès. A més, el subtram Olesa-Viladecavalls (el que restava per a acabar el tram Abrera-Terrassa) avançava amb molta lentitud i no es preveia enllestir-lo abans del 2017. D'aquesta manera, el Quart Cinturó només tenia en funcionament dos petits trams —que sumaven únicament 6 km— amb una funcionalitat molt limitada i, en conseqüència, amb una freqüència de pas molt reduïda.

Mentrestant el nou Govern de la Generalitat, format per CiU, reclamava al Govern de l'Estat l'impuls de la infraestructura, en especial que es pogués acabar el tram Olesa-Viladecavalls, que havia de permetre connectar Terrassa amb l'autovia A-2. El Govern català veia bé el traçat presentat el 2010, tot i que reclamava que la carretera fos de tres carrils per sentit, ja que considerava que calia compatibilitzar la funció de ronda del Vallès amb el trànsit de llarg recorregut. També proposava alguns canvis per a reduir l'impacte ambiental i paisatgístic, com el soterrament per la plana agrícola de Llerona.

Tramitació des de zero del tram Terrassa-Granollers

A finals de 2012 la CCQC va anunciar que el Ministeri de Medi Ambient havia arxivat l'expedient d'avaluació ambiental del tram Terrassa-Granollers, ja que havia caducat. En conseqüència, caldria tornar a refer de nou

l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental del projecte.

El tràmit d'avaluació ambiental s'havia iniciat l'any 2004 amb la fase de consultes, juntament amb l'estudi informatiu del tram. La lentitud del projecte ja havia portat el MMA a arxivar l'expedient per caducitat del tràmit l'abril de 2010. Després de l'aprovació de l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental, el juliol de 2010, el Ministeri tenia divuit mesos per a tramitar l'estudi d'impacte ambiental. Aquest termini va finalitzar l'abril de 2012 i la CCQC va reclamar la certificació d'aquesta caducitat, que va ser reconeguda pel Ministeri.

D'aquesta manera, es feia necessari iniciar de nou l'expedient d'avaluació ambiental del projecte i tornar a presentar l'estudi informatiu. Tot plegat dificultava les previsions respecte al futur del Quart Cinturó: el tram Abrera-Terrassa podria estar inaugurat el 2017 si es mantenia un ritme d'inversió constant en el subtram en obres, mentre que el tram Terrassa-Granollers i l'enllaç amb el Penedès tenien unes perspectives poc clares a causa de la crisi econòmica i l'estat de tramitació poc avançat.

Epíleg

El Quart Cinturó és un clar exemple de la complexitat en la definició d'infraestructures de gran magnitud, que va molt més enllà de les dificultats tècniques per a realitzar l'obra. Els múltiples interessos en joc, les disputes polítiques i institucionals i la combinació de la consciència ciutadana envers el valor del territori amb els interessos particulars han condicionat en gran manera l'evolució del projecte. Des d'aquest punt de vista, es pot comprendre que, després de disset anys d'haver encarregat l'estudi informatiu del Quart Cinturó, únicament se n'hagin executat dos petits trams, un altre segueixi en obres i el gruix principal de la infraestructura segueixi pendent d'un traçat definitiu.

D'altra banda, s'evidencia que el debat sobre la infraestructura ha com-

portat modificacions en el projecte. Entre la pretensió inicial del Govern de l'Estat –que considerava el Quart Cinturó una alternativa a l'AP-7 per al trànsit de pas– i els objectius de la campanya contra el Quart Cinturó –millora de la xarxa viària sense un nou traçat–, al llarg dels anys s'han anat dibuixant diverses propostes intermèdies que continuen en discussió. Aquests canvis se simbolitzarien, segons el Govern català, en un canvi de denominació de la infraestructura

(ronda del Vallès) i es concretarien en un increment dels enllaços amb les poblacions i la xarxa viària local, una més gran proximitat amb els nuclis urbans i un impacte més reduït en les àrees agroforestals.

El debat sobre el Quart Cinturó ha tingut un important ressò mediàtic i ciutadà i s'ha centrat en aspectes com els beneficis de la infraestructura, l'impacte ambiental i paisatgístic, l'alternativa del transport ferroviari o el

paper de l'AP-7 com a corredor de pas. Aquest debat, però, no ha estat present en la tramitació del projecte, centrat a estudiar únicament alternatives de traçat entre Abrera i Granollers. Ha mancat, en aquest sentit, un debat institucional més profund i integral sobre el model de mobilitat del Vallès Occidental i la Regió Metropolitana de Barcelona que hauria permès posar sobre la taula totes les alternatives possibles per a fer front als dèficits que acumula aquesta àrea.

2. CANAL SEGARRA-GARRIGUES

La plana de Lleida és la més extensa de Catalunya i és creuada pel riu Segre i els seus afluents. L'any 1862 va entrar en funcionament el canal d'Urgell, una infraestructura hidràulica que va permetre el regadiu de 70.000 ha de conreus de les comarques de l'Urgell, el Pla d'Urgell, la Noguera, el Segrià i les Garrigues. En canvi, l'àmbit de la plana de Lleida situat a l'est del canal va quedar fora de l'àmbit d'influència d'aquest i va mantenir un paisatge de secà amb conreus de cereals, oliveres i ametllers.

L'any 1957 la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE) va redactar el Pla d'Aprofitament Total del Riu Segre per al Reg de la Segarra i les Garrigues, que preveia construir un canal paral·lel a la traça del canal d'Urgell per a incrementar les zones de regadiu a la plana de Lleida. El projecte, però, va quedar paralitzat. Tanmateix, l'aprovació l'any 1977 del projecte d'embassament de Rialb va suposar un punt d'inflexió, atès que permetia cobrir totes les demandes d'aigua vinculades al canal d'Urgell i obria les portes a la construcció del nou canal. Les obres de l'embassament van començar el 1992 i es van enllestir el 1999.

L'any 1994 el Govern espanyol va declarar el CANAL SEGARRA-GARRIGUES [2010:17] d'utilitat pública (Llei 40/1994), el 1998 va ser inclòs al Pla Hidrològic de la Conca de l'Ebre i el 1999 es van signar els protocols de col·laboració entre el Ministeri de Medi Ambient (MMA) i la Generalitat, d'una banda, i entre la CHE i la Comunitat de Regants, de l'altra. El 2001 es va adjudicar la construcció de l'estació de bombament a l'embassament de Rialb i del primer dels cinc trams en què es dividia el canal i el juliol de 2003 es va col·locar la primera pedra.

El projecte permetia transformar a regadiu 70.150 ha de terres de secà del marge esquerre del canal d'Urgell i

La construcció del sistema de reg del Segarra-Garrigues, que abasta unes 70.000 ha de les Terres de Lleida, ha esdevingut un dels projectes de més envergadura desenvolupats en els últims anys a Catalunya. La declaració del 60 % de les àrees regables com a Zona d'Especial Protecció d'Aus obliga a replantejar el projecte en el sentit de realitzar un ús més sostenible de l'aigua i aprofitar els valors naturals i culturals dels secans.

havia de beneficiar uns disset mil regants. També es preveia que proveís alguns nuclis urbans i indústries de la Segarra, l'Urgell i les Garrigues. El sistema es vertebra per un canal amb un traçat paral·lel al canal d'Urgell –que comença a l'embassament de Rialb (la Noguera) i acaba a l'embassament de l'Albagés (les Garrigues)– i una xarxa secundària per a fer arribar l'aigua arreu. Amb un recorregut de 85 km, passa per totes les comarques de la plana de Lleida: la Noguera, la Segarra, el Pla d'Urgell, l'Urgell, el Segrià i les Garrigues. El regadiu es va dissenyar amb criteris d'eficiència, incorporant les darreres innovacions tecnològiques disponibles per tal de consumir l'aigua imprescindible per a cada tipus de plantació. El sistema Segarra-Garrigues està format per dues zones regables:

– A l'est del canal, la zona de reg de suport als conreus de secà existents, amb una dotació de 1.500 m³/ha i any.

– A l'oest, la zona de reg de transformació de secà a regadiu, amb una dotació de 6.500 m³/ha i any.

El pressupost total de la infraestructura seria de 1.543 MEUR i constituïa, així, el projecte hidràulic de més magnitud de l'Estat espanyol i la segona inversió en infraestructures a Catalunya (només superada per la LÍNIA 9 DEL METRO [2012:22]). El MMA, mitjançant l'empresa pública Casega, dependent de la CHE, havia d'invertir un total de 440 MEUR i fer-se responsable de la construcció del canal principal i l'estació de bombament a l'embassament de Rialb. La Generali-

tat, mitjançant l'empresa pública REGSEGA, adscrita al Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP), havia de desenvolupar la xarxa secundària de canalització i regadiu (uns 3.500 quilòmetres) i la concentració parcel·lària, amb un pressupost total de 1.103 MEUR.

Segons el Govern català, el canal Segarra-Garrigues representava una oportunitat de desenvolupament única per a les Terres de Lleida que no únicament beneficiaria els regants sinó també la indústria agroalimentària i, al mateix temps, impulsaria l'assentament de la població en les zones rurals i l'equilibri territorial.

El canal Segarra-Garrigues i la Xarxa Natura 2000

La transformació de les terres de secà de Lleida va topar a partir de l'any 2001 amb la figura de protecció de la XARXA NATURA 2000 [2006:199], un sistema europeu d'àrees protegides que integren mostres representatives dels hàbitats naturals i de les espècies d'interès comunitari. Es compon de dos tipus d'espais: les zones especials de conservació (ZEC) i les zones d'especial protecció per a les aus (ZEPA). Aquestes últimes tenen com a objectiu, en el cas català, protegir les dotze espècies d'aus estèpiques que hi ha, majoritàriament localitzades al secà de Lleida.

Des de l'aprovació de la Directiva d'hàbitats, l'any 1992, el Govern català treballava en la definició dels espais a incloure en la Xarxa Natura 2000 i havia anat formulant una sèrie de propostes successives que la Unió Euro-

pea (UE) considerava insuficients. En aquest context, l'any 2001 les entitats ecologistes SEO/BirdLife, IPCENA, EGRELL i DEPANA van interposar una denúncia davant el Tribunal de Luxemburg per la insuficient declaració de ZEPA en l'àmbit que resultaria afectat pel canal Segarra-Garrigues. Segons la seva opinió, la transformació de conreus a regadiu suposaria la pèrdua de l'hàbitat de les aus estepàries.

La declaració d'impacte ambiental del canal Segarra-Garrigues, aprovada el 2002, va proposar excloure 5.800 ha (prop d'un 7 % del total d'àrees regades) i declarar-les com a ZEPA a canvi de compensacions econòmiques. Aquesta mesura va rebre el rebuig de les entitats conservacionistes, que la consideraven insuficient, i dels pagesos, que reclamaven poder regar en tot el perímetre.

El març de 2004 la Comissió Europea, a través d'un informe en resposta a les demandes de les entitats conservacionistes amb relació al canal Segarra-Garrigues, va advertir: «destruirà l'hàbitat i eradicarà les aus estepàries de la zona». El document conclouia amb la recomanació que Catalunya ampliés les zones ZEPA ja que, en conjunt, només un 25 % de les àrees d'interès per a les aus hi havien estat designades com a espais protegits.

Creix la polèmica sobre les ZEPA

Després de l'informe de la UE, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va reconèixer la necessitat d'ampliar les ZEPA en l'àrea d'influència del canal Segarra-Garrigues. Tanmateix, fonts del Departament asseguraven que aquestes zones no quedarien excloses del regadiu, sinó que es podria fer reg de suport als conreus actuals.

La decisió del DMAH no va agradar al DARP, que era un dels ens impulsors del canal. Es donava la circumstància que el Govern català estava format per la coalició de tres partits (PSC, ERC i ICV) i els dos departaments estaven en mans de partits diferents (ICV al DMAH i PSC al DARP).



ZEPA de Belianes. Font: Arxiu Territori.

Des del punt de vista del DARP, el DMAH volia declarar ZEPA els indrets que tinguessin un valor agro-nòmic més accentuat, mentre que el DMAH considerava que el DARP s'oposava a declarar com a ZEPA els millors llocs per als ocells. El DMAH es basava en la legitimitat d'haver de complir la legislació europea, però el DARP considerava que amb les ZEPA ja declarades fins al moment es podia complir la normativa, i que només calia garantir la gestió eficaç dels hàbitats d'interès comunitari, sense haver d'anar més enllà de les expectatives europees. D'altra banda, el DMAH incidia en l'oportunitat de desenvolupament que significava la declaració de protecció europea per al territori, mentre que el DARP s'erigia com a garant de l'execució del canal i dels drets històrics dels regants.

Malgrat aquesta polèmica, el febrer de 2005 el Govern català va presentar a informació pública una proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 en 236.000 ha, de les quals 20.267 coincidien amb el canal Segarra-Garrigues (un 29 % del total de l'àrea regable) en un total de set ZEPA (Secans de Mas de Melons - Alfés, Anglesola-Vilagrassa, Granyena, Valls del Sió - Llobregós, Bellmunt-Almenara, Plans de Sió i Secans del Segrià - Utxesa). L'acord no va comportar,

tanmateix, que es tanqués el conflicte entre els dos departaments. En aquest sentit, les divergències es van tornar a evidenciar durant la discussió sobre la inclusió o no d'una zona de reg de l'Urgell, de 6.000 ha, corresponent a la ZEPA de Belianes. Aquesta zona no va ser inclosa en la proposta del mes de febrer, però no se'n va descartar la futura inclusió, i, per tant, el conflicte intern es mantenia viu.

La situació va començar a inquietar els pagesos i els ajuntaments afectats, que van organitzar, a finals de 2005, diverses manifestacions de protesta contra l'ampliació. Reclamaven més informació sobre les implicacions de la declaració de les ZEPA i exigien al DMAH la definició de les mesures de gestió que es requeririen per a garantir la conservació de les àrees protegides. D'una manera generalitzada es criticava la proposta d'ampliació perquè no hi havia hagut prou diàleg amb el territori.

L'abril de 2006 el Govern català va presentar una nova proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000, que incrementava encara més l'afectació sobre les àrees de regadiu del Segarra-Garrigues, concretament fins a les 27.595 ha (un 39 % del total regable), amb l'ampliació d'algunes de les ZEPA existents i la inclusió de tres més

(Els Bessons, Secans de Belianes - Preixana i Vall de Vinyà).

El Manifest de Vallbona: debat i propostes

Enmig del debat sobre el canal Segarra-Garrigues i les ZEPA, el novembre de 2004 es va presentar a Tàrraga el Manifest de Vallbona, que pretenia fomentar la discussió i el debat d'alternatives sobre el canal Segarra-Garrigues i el seu futur. El document defensava el canal com un element de cohesió territorial generador de noves economies per a l'assentament de la població en unes comarques que havien patit una contínua emigració durant el darrer segle. Tanmateix, reclamava el replantejament del projecte tenint en compte l'ordenació del territori, un nou finançament, una reestructuració de l'organització agrària, la incorporació als preceptes de la nova cultura de l'aigua i la constitució d'un fons de terres per a facilitar l'accés dels joves a l'agricultura i la valoració del patrimoni paisatgístic. El Manifest de Vallbona agrupava un bon nombre de membres de la societat civil lleidatana, entre ells pagesos, professors universitaris, cooperativistes, sindicalistes i empresaris.

Així mateix, entre el gener i l'abril de 2005 el col·lectiu del Manifest de Vallbona va organitzar (amb el patrocini de la FUNDACIÓ TERRITORI I PAISATGE [2008:53] i la col·laboració de la Universitat de Lleida, UdL) la jornada «Per un canal Segarra-Garrigues per al segle XXI». Es van organitzar cinc sessions repartides per diversos indrets de la plana de Lleida, en què es van tractar des de les expectatives de producció agrària amb el nou canal fins a la preservació i potenciació del paisatge i el patrimoni rural. Una de les idees que va sorgir és que, en lloc de diverses ZEPA aïllades, calia fer-ne una de sola per a tota la geografia del canal, amb diferents graus de protecció.

L'octubre de 2006 el col·lectiu va presentar *Un canal Segarra-Garrigues per al segle XXI*, un llibre que integra les conclusions de diversos mesos de debat sobre el canal. L'edició del llibre

va anar a càrrec d'Ignasi Aldomà, professor de la UdL i un dels promotors del Manifest.

Acord sobre les ZEPA i obres a bon ritme

Per a resoldre la polèmica del canal Segarra-Garrigues, el Govern va crear una comissió de treball interdepartamental, coordinada pel conseller primer, Josep Bargalló, amb tècnics, secretaris generals i consellers de les àrees de Política Territorial i Obres Públiques, Treball i Indústria, el DMAH i el DARP. En successives reunions d'aquesta comissió, el DARP i el DMAH van acostar posicions vers una solució definitiva. Els dos departaments van acordar, concretament, reduir en 277 ha (un 13 %) la superfície de la ZEPA de Belianes (l'Urgell), reduir en un 19 % la superfície de la ZEPA d'Anglesola-Vilagrassa, en un 7 % la dels secans de Mas de Melons - Alfés i en un 9 % la de les valls del Sió - Llobregós, i revisar alguns criteris tècnics dels Plans de Sió (la Segarra).

Finalment, el setembre de 2006 el Govern català va aprovar definitivament el projecte de la Xarxa Natura 2000, després d'haver estudiat les alegacions i d'haver inclòs les modificacions sorgides del procés d'informació pública. Es reduïa lleugerament la superfície respecte a la proposta d'abril fins a les 26.343,6 ha (38 % del total regable).

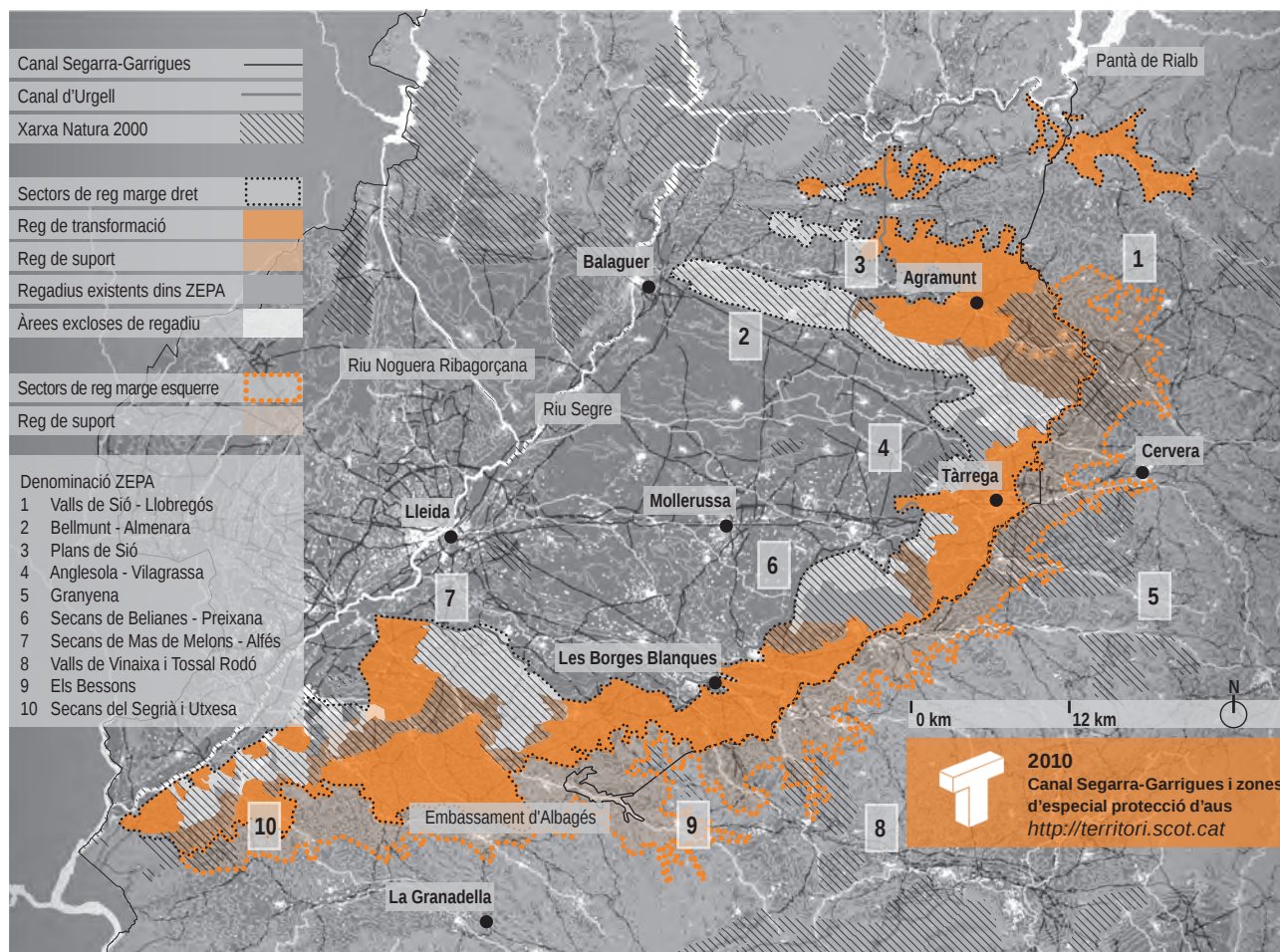
Paral·lelament a la discussió sobre les ZEPA, el canal Segarra-Garrigues va anar avançant durant el 2006 i el 2007 amb la construcció del primer tram i l'adjudicació dels dos trams següents. Els treballs es feien en una zona de difícil orografia i incloïen la perforació de túnels i la construcció d'aqüeductes i sifons per a superar els pendents. També va sortir a informació pública el projecte de l'embassament de l'Albagés (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.

Sentència europea i inauguració del canal

A finals de 2007 el Tribunal de Justícia de les Comunitats Europees (TJCE) va dictaminar que el canal vulnerava la Directiva d'aus i va instar el Govern català a preservar de la transformació una representació més gran dels hàbitats esteparis presents a la zona. Després de mesos de negociacions, el maig de 2009 el Govern català va presentar a informació pública una nova proposta que ampliava fins a 40.547 ha (58 % del total regable) l'extensió dels espais ZEPA. Creixien especialment la dels Plans de Sió, a la Segarra (quasi 5.000 ha més), i la de Belianes-Preixana, a l'Urgell, que passava de les 1.925 ha a les 6.529 ha. La nova delimitació s'estenia des del nucli urbà d'Arbeca fins a les proximitats de Tàrraga, al bell mig del sector de reg del canal Segarra-Garrigues, i ajudava a connectar les ZEPA de la Segarra amb les de les Garrigues. Segons el DMAH, el criteri principal de la nova ampliació era assegurar la conservació de quatre espècies prioritàries: la terrerola vulgar (*Calandrella brachytactyla*), el sisó (*Tetrax tetrax*), la calàndria (*Melanocorypha calandra*) i el gaig blau (*Coracias garrulus*).

Poc després, el 5 de juliol de 2009, el president de la Generalitat, José Montilla, i el secretari d'Estat de Medi Rural i Aigua, del Ministeri de Medi Ambient i Medi Rural i Marí (MARM), Josep Puxeu, van inaugurar oficialment el primer tram del canal Segarra-Garrigues i van posar en reg la primera finca del sistema a Oliola. Referint-se al sistema Segarra-Garrigues, José Montilla va afirmar: «és l'emblema més gran de transformació territorial que es fa a hores d'ara a Europa», i va assegurar que tindria efectes en el reequilibri econòmic i social del conjunt de Catalunya.

Segons alguns mitjans de comunicació, la UE va encaixar com una burla la inauguració del canal quan encara s'estava discutint sobre l'ampliació de les zones ZEPA. En aquest sentit, fons comunitàries asseguraven que la darrera proposta no era encara satisfactòria i



Canal Segarra-Garrigues. Mapa: Montse Ferrés.

que seguia incomplint la normativa comunitària. Pocs dies després de la inauguració del canal, la portaveu de Medi Ambient de la Comissió Europea, Barbara Helfferich, va formular un ultimàtum a la Generalitat i al Govern espanyol: si no s'ampliaven les zones de protecció d'ocells abans del 22 de juliol, l'Estat hauria de pagar una multa de centenars de milers d'euros per cada dia de reg. Davant d'aquesta situació, els consellers d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural, Joaquim Llena, i de Medi Ambient i Habitatge, Francesc Baltasar, van viatjar a Brussel·les per negociar amb la comissió encarregada de supervisar aquest projecte. De la reunió en van sortir dos mesos més de marge per a resoldre el conflicte.

Darrera ampliació de les ZEPA i reaccions adverses

Poc abans de la finalització del termini imposat per la Comissió Europea, i després d'un estiu de negociacions a

Brussel·les, el setembre de 2009 la Generalitat va presentar a informació pública una tercera ampliació de les ZEPA fins a 42.144 ha (60 % del total regable), la qual satisfia les demandes europees, resolva els litigis oberts i desactivava l'amenaça d'una multa milionària. Aquesta ampliació era de només unes 1.597 ha respecte de la proposta feta el mes de juny, però recollia la demanda europea de connectar diferents sectors d'una mateixa ZEPA i enllaçar diverses zones de protecció per a millorar-ne la funcionalitat ecològica i reduir-ne la fragmentació. El mateix mes de setembre la Generalitat va aprovar definitivament l'ampliació en un acord del Govern.

L'ampliació afectava sobretot el sector del Segrià i les Garrigues, concretament els secans de Mas de Melons, Alfés, el Segrià i Utxesa, que en conjunt guanyaven 1.404 ha noves. La

polèmica ZEPA de Belianes quedava intacta, mentre que la dels Plans de Sió s'ampliava en unes 114 ha. El conjunt de la superfície protegida significava un 60 % de la que podia regar originalment el sistema del canal Segarra-Garrigues.

Diversos sindicats agraris van mostrar-se indignats per aquesta nova ampliació. El 21 de setembre, unes tres-centes persones van participar a Tàrraga en una manifestació de protesta convocada per Unió de Pagesos (UP). La manifestació va tenir el suport de responsables polítics de CiU, del sindicat Unió de Ramaders i Pagesos de Catalunya (URAPAC) i de l'Associació d'Empresaris Agraris de Lleida.

Els plans de gestió de les ZEPA

Un cop delimitades les ZEPA, el pas següent era redactar els respectius plans de gestió, que haurien d'incloure, almenys, els objectius de conser-

vació del lloc i les mesures apropiades per a mantenir els espais en un estat de conservació favorable. Segons molts pagesos, els plans de gestió significarien la concreció sobre si podien regar o no a les seves explotacions, i sobre les compensacions econòmiques en cas de no poder regar. Tanmateix, la Comissió Europea afirmava que les ZEPA no eren incompatibles amb el reg, sinó que, a través dels plans de gestió, es podrien preveure alguns tipus de reg sempre que no afectessin les aus en perill d'extinció.

Els plans de gestió havien d'abastar totes les zones estèpiques de la plana agrícola, i concretament nou espais naturals protegits de la plana de Lleida: els secans de Mas de Melons - Alfés, els secans de Segrià i Utxesa, Anglesola-Vilagrassa, Granyena, Bellmunt-Almenara, els plans de Plans de Sió, els secans de Belianes i Preixana, els secans de la Noguera i els PLANS DE LA UNILLA [2006:200]. Els dos darrers espais es trobaven més enllà de l'àmbit del Segarra-Garrigues. Així, el Pla incloïa 54.000 ha, de les quals 42.000 coincidien amb l'àmbit regable del canal.

El DMAH va encarregar a finals de 2009 la redacció del Pla de Gestió dels espais protegits en l'àmbit del canal Segarra-Garrigues a l'empresa Limonium i el procés participatiu a X3 Estudis Ambientals. El procés participatiu va rebre la contribució de 691 persones, de les quals més de la meitat provenien del sector agrari (53 %), seguides de l'Administració local (30 %), les entitats conservacionistes (9 %), els centres de recerca i persones a títol individual (ambdós amb un 3 %) i les empreses (2 %).

També van tenir lloc processos de participació paral·lels al que havia engegat la Generalitat. D'una banda, la UdL, a partir de les propostes del Manifest de Vallbona, va conduir un debat que proposava replantejar el conflicte com una oportunitat per al desenvolupament de les Terres de Lleida. D'altra banda, la Diputació de Lleida va proposar un document

de consens als diversos agents del territori per a presentar-lo com una proposta unitària al procés participatiu del Pla de Gestió. El document consensuat proposava, entre altres coses, garantir un fons de compensació per al sector agrari, amb un import anual de 30 MEUR. Entre els signants d'aquest document de consens, hi havia des de les comunitats de regants i les organitzacions agràries contràries a les ZEPA fins a SEO/BirdLife.

El 9 de juny de 2010, sis mesos després d'iniciar-se, el procés participatiu es va tancar en una sessió de retorn a Tàrraga en la qual es van presentar els resultats obtinguts i les propostes recollides al pla de gestió. De les quaranta-tres propostes efectuades per al conjunt de les ZEPA, trenta-quatre van ser incorporades, parcialment o total, al Pla de Gestió. Només nou no ho van ser, principalment pel fet que les competències del Pla de Gestió no permetien abordar-les.

Es presenta el Pla de Gestió i es revisa la declaració d'impacte ambiental del canal Segarra-Garrigues

Coincidint amb la sessió de retorn del procés participatiu, la Generalitat va treure a informació pública el Pla de Gestió de les ZEPA. El Pla comprenia 262 accions i una inversió de gairebé 38 MEUR en sis anys. L'objectiu del Pla era harmonitzar la conservació dels hàbitats i de la fauna amb l'activitat agrària per mitjà d'un model agrari rendible, l'ordenació d'altres activitats econòmiques i infraestructures, i potenciar les activitats turístiques basades en els valors i els recursos naturals, paisatgístics, històrics i culturals. El Pla preveia, també, un sistema de contractes o arrendaments per a compensar econòmicament els pagesos afectats i creava un òrgan de gestió amb pressupost propi. Malgrat que una de les demandes del procés participatiu havia estat la creació d'un parc natural, segons fonts del DMAH l'òrgan de gestió de les ZEPA disposaria de més diners que qualsevol parc natural, i no es descartava declarar-lo més endavant.

Amb tot, els ecologistes consideraven insuficient el Pla, mentre que per als sindicats agraris els recursos també eren insuficients.

El Govern va aprovar definitivament el Pla de Gestió l'11 d'octubre de 2010, coincidint amb l'aprovació per part de la ponència ambiental de la nova declaració d'impacte ambiental (DIA) del Projecte de Regadiu del Segarra-Garrigues. Aquesta declaració tenia com a objecte l'anàlisi de la viabilitat del regadiu en termes ambientals, i reemplaçava la DIA feta l'any 2002, que, a més, no tenia en compte les ampliacions de les ZEPA fetes des d'aleshores.

La DIA es basava en un estudi d'impacte ambiental lliurat el mes de gener, que, en el cas de les zones afectades per les ZEPA, delimitava espais exclosos de reg i espais on es podria fer un reg de suport, amb dotació i condicions agronòmiques restringides per tal d'assegurar la compatibilitat del desenvolupament de l'activitat agrària amb l'obligada protecció dels espais i les espècies. A les zones de regs històrics es permetria regar d'acord amb la dotació concedida, tot i que es modernitzaria el sistema de regadiu. L'estudi també proposava fer una prova pilot per al reg de suport al cereal d'hivern en terrenys ZEPA per a assegurar l'esmentada compatibilitat.

El Govern, a més, va declarar d'interès públic de primer ordre el regadiu del Segarra-Garrigues i la concentració parcel·l·lària. D'aquesta manera, la Generalitat podia acollir-se a l'article 6.4 de la Directiva d'hàbitats, que permet tirar endavant aquells aspectes del projecte que la DIA consideri de caràcter desfavorable sempre que es prenguin mesures compensatòries addicionals. El Govern també va aprovar les mesures ambientals compensatòries del projecte, que preveïen una compensació que oscil·lava entre 400 i 600 € per ha/any per l'aplicació d'unes mesures actives de tipus agronòmic en aquells espais sense dotació de reg segons la DIA.

Amb tot, la Generalitat preveia destinar 109 MEUR els pròxims deu anys per a executar la DIA del canal (especialment les mesures compensatòries), 37,8 MEUR corresponents al Pla de Gestió i 12 MEUR més en el marc del Pla de Desenvolupament Rural (PDR 2007-2013).

Deu anys més tard, Europa arxiva les denúncies

Amb l'aprovació dels plans de gestió, l'adaptació de la DIA i les mesures ambientals compensatòries de l'Acord del Govern de la declaració d'interès públic de primer ordre, la Generalitat satisfia les demandes de la UE arran de les sentències per al Segarra-Garrigues. A finals de juny de 2010, Europa va arxivar la primera sentència, tot i que fonts comunitàries van anunciar que tenien la intenció de controlar el compliment de tots els compromisos sobre la preservació del medi durant l'execució del projecte de regadiu.

Els governs de la Generalitat i de l'Estat van celebrar la retirada de les sentències, ja que això donava per tancat un llarg litigi que havia amenaçat de parilitzar les obres, havia generat sancions milionàries i havia provocat la retenció de fons europeus. El secretari d'Estat de Medi Rural i Aigua, Josep

Puxeu, va subratllar l'esforç de consens fet entre les parts afectades.

No obstant això, alguns agents del territori no ho veien igual. Per exemple, el responsable d'aigua d'UP a Lleida, Felip Domènech, va assegurar que es podria haver evitat l'ampliació de les hectàrees de ZEPA de 2006, ja que allò que amoninava la Comissió Europea no era la superfície protegida, sinó l'absència d'un pla de gestió. Per la seva banda, el president de la Comunitat de Regants del canal, Josep París, manifestava la seva frustració per les successives ampliacions de les ZEPA, tot i que considerava que el regadiu continuava sent viable.

Segueixen les obres malgrat la crisi

Durant el 2011 –a part del primer tram, que ja estava inaugurat– tota la resta de trams estaven en obres, així com l'embassament de l'Albagés. També estaven en marxa totes les obres de la xarxa secundària, que haurien de permetre l'abastament a les finques. A finals de 2012 es van donar per conclous els trams dos i tres. D'aquesta manera, ja hi havia un total de 2.000 ha a ple rendiment i 7.800 preparades per a regar.

No obstant això, la crisi econòmica iniciada el 2008 va afectar el canal

Segarra-Garrigues. Els pagesos tenien certes dificultats per a assumir la inversió de 3.100 €/ha per a disposar d'aigua del canal (un 30 % del cost real; la resta estava finançada per les administracions) i el preu de l'aigua (181 €/ha de fix anual més 0,088 €/m³). Per aquest motiu una part de les àrees preparades per a regar encara no havien estat connectades amb les finques. Tot i això, el DARP es mostrava disposat a flexibilitzar aquestes tarifes i adaptar-les en funció de les necessitats del regant.

A més, la construcció de la xarxa secundària es va parilitzar a finals de 2012. El Govern català pretenia que les obres només es realitzessin quan un grup de pagesos mostrés interès que l'aigua arribés als seus terrenys. Cal tenir en compte que en aquells moments només s'aprofitaven 2.000 de les 9.800 ha preparades per a regar.

També quedava pendent la portada d'aigua a una quarantena de municipis de l'Urgell, la Segarra, la Conca de Barberà i l'Anoia. L'execució havia d'anar a càrrec del Govern de l'Estat, però no hi havia data concreta per a l'inici de les obres.

Es preveia que el setembre de 2013 s'acabessin els cinc trams del canal Segarra-Garrigues i l'embassament de l'Albagés. Tanmateix, l'arribada de l'aigua a les 70.000 ha potencials no estava tan clara, ja que depenia de la construcció de les obres de la xarxa secundària i la capacitat dels pagesos per a assumir el cost. Paral·lelament s'havia d'anar executant el Pla de Gestió de les ZEPA, que acabaria concretant les possibilitats de reg en les finques afectades.

Epíleg

No hi ha dubte que el canal Segarra-Garrigues és una de les infraestructures més rellevants del país que s'han desenvolupat en les últimes dècades. Pallia, com a mínim, dos greuges històrics. En primer lloc, dins les Terres de Lleida, el de les àrees de secà amb relació a les àrees de regadiu vinculades al canal d'Urgell. En segon lloc, dins



Primeres finques regades pel Segarra-Garrigues, prop de Ponts. Font: Arxiu Territori.

de Catalunya, el de la manca d'inversions públiques i privades a les Terres de Lleida amb relació a l'àrea metropolitana de Barcelona.

Des d'aquest punt de vista, el conflicte entre el canal Segarra-Garrigues i les zones d'especial protecció de les aus podria ser considerat, en una primera instància, com un xoc entre la voluntat de progrés econòmic i social d'un territori i les limitacions imposades

externament per motius ambientals. No hi ha dubte que la declaració del 60 % de l'àrea regable com a zona d'especial protecció d'aus comporta un replantejament important del projecte.

És interessant destacar que la resolució final del conflicte –amb una implantació del regadiu més moderada i adaptada a l'heterogeneïtat de la zona– s'ajusta a algunes de les demandes del Manifest de Vallbona.

Des d'aquest punt de vista, la situació en què ha quedat el projecte –més enllà de valoracions positives o negatives– pot ser una oportunitat per aconseguir un projecte més integrat en les dinàmiques econòmiques locals, la valoració dels recursos culturals i naturals dels secans, un ús més sostenible d'un recurs escàs com l'aigua i la potenciació de l'agricultura mediterrània pròpia de les Terres de Lleida.

3. CARRETERA C-37, EIX VIC-OLOT PEL TÚNEL DE BRACONS

La connexió entre Vic i Olot, abans de la construcció del túnel de Bracons, tenia tres alternatives possibles: pel coll de Bracons, pel coll d'Uria o a través de Ripoll i els túnels de Capsacosta. En tots els casos això suposava més d'una hora de recorregut.

L'any 1985 es va aprovar el Pla General de Carreteres, que plantejava la construcció d'un eix viari que unís les comarques d'Osona i la Garrotxa per Bracons, amb categoria de xarxa viària secundària, tot i que anunciava la possibilitat d'una bifurcació de l'eix TRANSVERSAL (C-25) [2012:6]. De fet, els orígens de l'eix Vic-Olot estan molt vinculats a la construcció de l'eix Transversal. Al començament es va plantejar com una de les tres alternatives per a la continuació de la C-25 des de Vic. Finalment es va optar pel traçat Vic - Santa Coloma - Girona, en què el cost econòmic i l'impacte ambiental es consideraven menors.

Primer projecte i divisió d'opinions

El 1994 es va presentar el primer estudi informatiu, que proposava un traçat d'uns 36 km des de Manlleu fins a Olot i la construcció d'un túnel sota al coll de Bracons d'uns 5 km. El tram seria de calçada única, amb una velocitat específica de 80 km/h, i els municipis afectats serien Manlleu, Torelló, Sant Pere de Torelló, Santa Maria de Corcó, la Vall d'en Bas, les Preses i Olot. Paral·lelament, el mateix any es va construir el tram Vic-Manlleu, amb una llargada de 3,6 km, que, tot i no formar part estrictament de l'eix, garantia la connexió directa amb Vic.

L'Associació de Naturalistes de Girona (ANG), el Consell de Protecció de la Natura de la Generalitat i la Junta del PARC NATURAL DE LA ZONA VOLCÀNICA DE LA GARROTXA [2010:81] es van manifestar en contra del projecte i van denunciar que l'estudi d'impacte ambiental era incomplet. A més, es va crear la Comissió d'Entitats contra el Túnel de Bracons, que l'any 1995 va

El projecte viari per connectar Vic i Olot a través del túnel de Bracons és objecte d'un intens debat ciutadà que comporta la modificació del projecte per a reduir l'impacte ambiental i paisatgístic. Resten per a concretar les variants d'Olot i les Preses, que han d'evitar els embussos que es produeixen dins d'aquests nuclis, per bé que la crisi econòmica i la indefinició del traçat poden retardar encara més aquestes infraestructures.

canviar el nom pel de Salvem les Valls. Les entitats protestaven per l'impacte ambiental d'aquest eix sobre els espais protegits de les serres de Milany, Santa Magdalena i Puigsacalm-Bellmunt i Collsacabra; la plana agrícola de la Vall d'en Bas, considerada com una de les més fèrtils de Catalunya; el riu Fluvià, que avança per aquesta plana formant meandres i donant lloc a un bosc de ribera, i el Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa. Altra vegada, a més, de la possibilitat que es convertís en una autovia per al trànsit de pas de mercaderies entre la Península i la resta d'Europa aprofitant l'eix Transversal i el desdoblament de la N-260 [2005:13] en direcció a Figueres, que convertia aquesta carretera en l'autovia A-26 [2004:16]. Reclamaven que s'estudiessin altres alternatives, com millorar la C-63 –que uneix Olot i Vic per Santa Coloma de Farners i l'eix Transversal–, la N-260 –que comunica Olot i Vic pels túnels de Capsacosta i Ripoll– o la C-153 –que uneix les dues ciutats pel coll d'Uria. El Grup de Defensa del Ter (GDT) proposava, per la seva banda, que s'estudiés la possibilitat de substituir el túnel de Bracons per un altre que donés pas al futur EIX TRANSVERSAL FERROVIARI [2010:45] Lleida-Manresa-Vic-Olot-Figueres.

En canvi, diverses associacions d'empresaris, com la Cambra de Comerç de Girona, PIMEC-SEFES, la Unió Intersectorial d'Empresaris de la Garrotxa, la Federació d'Organitzacions Empresariales de la Garrotxa o el Consell Empresarial d'Osona, van manifestar el seu suport a l'obra afirmant que era necessària per al desenvolupament

econòmic de la zona i que comportaria beneficis per a la indústria alimentària, molt potent en ambdues comarques. Per als empresaris, el nou eix també tindria avantatges ambientals, ja que permetria reduir el consum d'energia fòssil a causa de la disminució de la distància que haurien de recórrer els vehicles. Els ajuntaments d'Olot i Vic també donaven suport al projecte, per bé que proposaven mesures per a reduir l'impacte ambiental.

En l'àmbit polític, CiU i PP defensaven el projecte, mentre que ERC i ICV s'hi oposaven. Per la seva banda, el PSC defensava la necessitat d'un túnel que millorés les comunicacions intercomarcals, però es mostrava partidari d'implantar mesures per a evitar que fos utilitzat com a carretera de pas de vehicles pesants i com a via de llarg recorregut.

Després d'estudiar les al·legacions presentades durant el període d'informació pública, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat (DPTOP) va decidir desestimar el projecte.

Nou projecte aprovat

El 1998, pocs anys després de l'aturada del primer projecte, la Direcció General de Carreteres de la Generalitat va presentar un nou projecte dividit en tres trams, de Manlleu a Torelló, de Torelló a la Vall d'en Bas i de la Vall d'en Bas a Olot. El projecte, presupostat en 215 MEUR, es va acabar aprovant l'any 2000, incloïa un túnel de 4.170 metres al coll de Bracons i preveia alguns trams de dos carrils alternats amb altres de tres carrils i fins

i tot un petit tram de dos carrils per a cada sentit de circulació. El projecte pretenia reduir en uns vint minuts el trajecte entre Olot i Vic.

L'any 2002 es va construir el primer tram, Manlleu-Torelló, format per una única calçada amb doble sentit de circulació d'uns 5 km i un pressupost de 13,5 MEUR. El 2003 es van iniciar les obres al tram Torelló - la Vall d'en Bas, que incorporaven la construcció del túnel de Bracons i que preveïen el petit tram d'autovia de 3 km. Es va adjudicar a la unió temporal d'empreses (UTE) Fomento de Construcciones y Contratas (FCC) i Agrupación Guinovart Obras y Servicios Hispania.

L'estat avançat del projecte no va comportar la desmobilització de les entitats contràries a aquest. A la darrera d'octubre del 2002, Salvem les Valls va presentar un document anomenat «Les deu bones raons contra el túnel de Bracons». El manifest, signat per més de cinc-cents tècnics i científics, posava èmfasi en la poca sostenibilitat del projecte; en la poca solidesa de l'estudi socioeconòmic, que ignorava els costos ambientals; en els impactes ecològics i ambientals que causaria, ja que travessava zones protegides; en la incidència en la qualitat de vida dels habitants de la zona afectada; en l'augment del transport viari, que suposaria més contaminació per fums i sorolls; en l'elevat cost del projecte, i en la important oposició social i política que havia tingut. Els signants demanaven la retirada del projecte i un replantejament de l'estratègia de desenvolupament de la comarca per aconseguir que fos sostenible. El febrer de 2003 Salvem les Valls va reunir unes dues mil persones en una marxa popular encapçalada amb el lema «Catalunya camina per la vall d'en Bas», que va tenir lloc a la vall mateixa per a protestar per la construcció del túnel de Bracons.

El nou Govern replanteja el projecte

A finals de 2003 el nou Govern de la Generalitat –format pel PSC, ERC i ICV– va decidir aturar les obres de la

part de la Garrotxa del tram Torelló - la Vall d'en Bas mentre estudiava el futur del projecte. Cal recordar que ERC i ICV s'hi oposaven i el PSC hi estava a favor amb matisos.

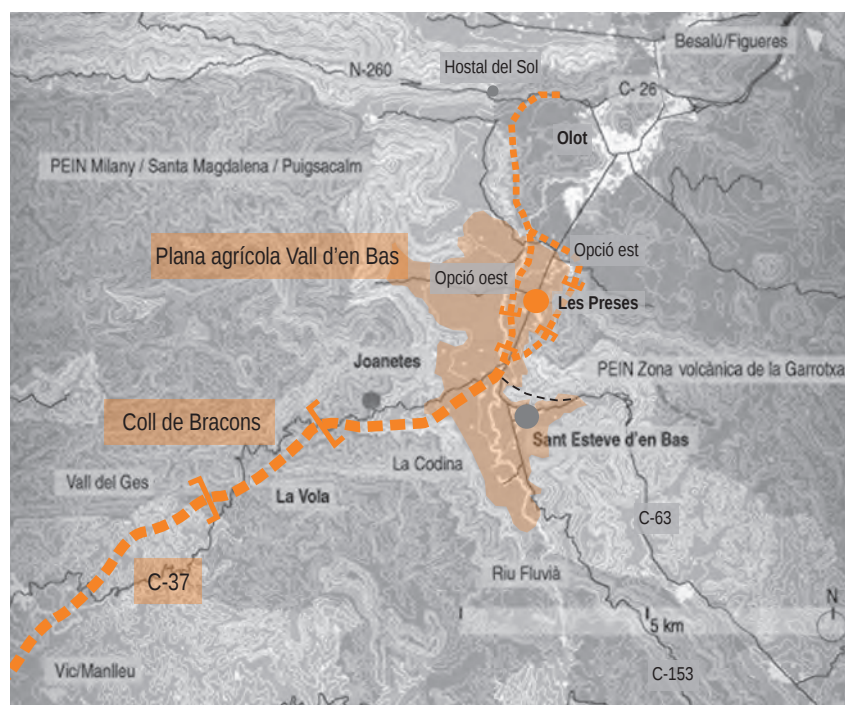
En aquest context, el febrer de 2004 Salvem les Valls va organitzar una nova Marxa a Peu per Bracons per a reclamar la paralització total de les obres de l'eix, a la qual van assistir unes quatre mil persones. En l'acte, el portaveu de Salvem les Valls, Raül Valls, va exigir al Govern català que fos valent i busqués alternatives amb menys impacte, com, per exemple, la millora de l'eix pirinenc pels túnels de Capsacosta i Ripoll. Membres d'ERC i ICV van participar també en la concentració i van ser xiulats durant els parlaments per una part dels manifestants, que els reclamaven una posició més ferma dins el Govern en contra del túnel.

El mateix mes va sortir a la llum pública una enquesta elaborada per encàrrec pel *Diari de Girona* i *El 9 Nou* sobre el projecte viari. Segons aquesta, un 59 % dels veïns de les comarques de la Garrotxa i Osona eren partidaris de la construcció de la nova carretera entre Vic i Olot a través del

túnel de Bracons. El suport a l'obra tenia més partidaris a Osona (66 %) que a la Garrotxa, on un 52 % s'hi mostrava a favor i un 44 %, en contra.

Després de mesos de debat, especialment intens als mitjans de comunicació, el març el Govern de la Generalitat va decidir continuar el projecte, si bé va proposar diverses mesures per a reduir l'impacte ambiental i paisatgístic. D'aquesta manera, es van imposar les tesis del PSC davant de la posició d'ERC i ICV, que van intentar fins a l'últim moment frenar la represa de les obres. De fet, la discussió sobre Bracons va aixecar un fort debat dins el Consell Executiu del Govern, on els vuit consellers d'ERC i ICV van votar en contra de la continuïtat de les obres del túnel, mentre que els vuit consellers del PSC i el president, Pasqual Maragall, ho van fer a favor.

El canvi més significatiu del projecte es basava a plantejar la carretera exclusivament com a via intercomarcal i evitar que fos utilitzada com a ruta de llarga distància per al trànsit pesant. Aquest fet i la reducció del pendent del 8 % al 6 % als accessos nord al túnel feien possible reconvertir els tres quilòmetres d'autovia entre el



Carretera C-37, eix Vic-Olot pel túnel de Bracons. Mapa: Montse Ferrés.

túnel i Joanetes (la Garrotxa) a tres carrils sense separació. També es proposaven diversos túnels i falsos túnels al voltant dels nuclis de Joanetes i de Sant Andreu de la Vola (Osona) que sumaven dos quilòmetres més que el projecte original. A més, s'intensificaven les mesures d'integració ambiental, que consistien en hidrosembres, plantacions d'espècies autòctones, passos de fauna o proteccions acústiques o mesures antierosió de talussos. Un altre dels canvis previstos consistia a acabar l'eix Vic-Olot a la carretera C-63, prop de Sant Esteve d'en Bas, de tal manera que l'últim tram que avança per la plana agrícola de la Vall d'en Bas no tindria un traçat nou sinó que aprofitaria les variants previstes a les Preses i Olot.

El tram situat entre el túnel i la Vall d'en Bas es va haver de sotmetre a informació pública i a estudi d'impacte ambiental a causa de les modificacions introduïdes en el projecte. Mentre es redactava el nou estudi informatiu, que es va enllestir a finals d'any, van prosseguir les obres al sector d'Osona.

Reaccions al nou projecte

Salvem les Valls va lamentar la decisió i va considerar insuficients les modificacions introduïdes, que va qualificar d'«operació de maquillatge». La plataforma va convocar mobilitzacions davant els ajuntaments d'Olot i Girona i a la plaça de Sant Jaume de Barcelona, on es van concentrar diversos centenars de persones, entre les quals hi havia diputats d'ERC i ICV. UP es va afegir a les crítiques afirmant que les millors terres de cultiu de Catalunya estaven desapareixent sota el ciment i l'asfalt.

També es van manifestar en contra de la decisió ERC i ICV, que van criticar durament el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, tot i que van descartar abandonar el tripartit per aquesta discrepància. CiU, en canvi, va reiterar el seu suport al túnel, però va lamentar la reducció d'un carril i l'augment de cost. Així mateix, el líder d'aquesta formació, Artur

Mas, va invitar ERC i ICV a abandonar el Govern tripartit si realment estaven en desacord amb el projecte.

Finalment, diverses associacions d'empresaris de les comarques gironines i d'Osona van expressar la seva satisfacció per la decisió del Govern, tot i que alertaven que la reducció d'un carril en el tram central faria la via més perillosa. Així es va expressar Joan Rovira, president del Consell Empresarial d'Osona, que demanava que no passés com amb l'eix Transversal, «que s'ha mort d'èxit». La Cambra de Comerç de Girona es mostrava més optimista i confiava que l'eix Vic-Olot ajudés a superar «l'aïllament històric entre la Garrotxa i Osona».

El novembre de 2005, mentre prosseguien les obres del tram entre Torelló i el túnel de Bracons –amb la perforació del túnel per la boca nord–, el DPTOP va aprovar l'estudi d'impacte ambiental entre el túnel de Bracons i Joanetes i en va licitar les obres. Aquest tram tenia 4,1 km, dels quals 3,3 disposaven d'un carril addicional per a avançar a causa del fort pendent, que varia entre el 5 i el 6,5 %. Les obres es van iniciar a mitjan 2007 i a finals d'any es va produir la calada del túnel de Bracons.

S'inaugura l'eix Vic-Olot

Finalment, el 3 d'abril de 2009 es va inaugurar el tram entre Torelló i la Vall d'en Bas, que donava continuïtat al que ja havia estat inaugurat el 2002 entre Manlleu i Torelló i que suposava l'obertura definitiva de l'eix Vic-Olot per Bracons. Entre la Vall d'en Bas i Olot s'estava pendent de la futura construcció de les variants de les Preses i Olot, per bé que encara ni tan sols havien sortit a informació pública, de tal manera que calia passar pel mig d'aquests nuclis.

El tram Torelló - la Vall d'en Bas té un total de 19 km (dels 36 que té l'eix Vic-Olot) i incorpora deu túnels i sis viaductes, que sumen prop de la meitat del recorregut total. A part del túnel de Bracons (4.556 m) també en traven en servei una desena de túnels

i falsos túnels, com el de la Codina (1.470 m, que permetia amagar la carretera als veïns de Joanetes) o el de Sant Andreu de la Vola (500 m), així com diversos viaductes, com ara el de Mas Rubió (565 m entre Joanetes i el veïnat de Can Trona). La meitat del traçat té tres carrils, la resta, dos, i el pendent màxim és del 6,5 %. La inversió total del tram havia estat de 308 MEUR, que, sumats als 13,5 del tram Manlleu-Torelló, totalitzaven 321,5 MEUR, molt per sobre dels 215 previstos inicialment. La nova carretera permetia reduir el temps de viatge entre Vic i Olot dels 60 minuts (per l'actual collada de Bracons) fins als 30 minuts aproximadament i també millorava la comunicació de Vic amb Barcelona.

Durant la inauguració, el president de la Generalitat, José Montilla, va subratllar que el túnel de Bracons era una realitat després de més d'un segle de parlar de la necessitat de millorar les comunicacions entre la Garrotxa i Osona, i va lloar la «qualitat i integració paisatgística» de la infraestructura. Així mateix, va expressar el seu agraïment a tots els agents que havien intervingut en la seva elaboració: a CiU per haver-lo dissenyat, al tripartit per haver-lo redissenyat, als sectors que s'hi havien mostrat favorables i també als opositors, ja que, segons el seu parer, havien permès millorar el nou eix. Precisament un centenar de membres de la plataforma Salvem les Valls es van situar al mig de la carretera amb pancartes, a l'inici del recorregut, i no en van permetre l'obertura fins mitja hora més tard del que estava previst.

A mitjan 2012 el Departament de Territori i Sostenibilitat va fer públiques unes dades segons les quals el trànsit de Bracons augmentava any rere any. Prenent en consideració els mesos de maig, la quantitat de vehicles s'havia incrementat dels 170.084 del 2010 als 196.395 del 2011 i als 211.386 del 2012. Això suposava una mitjana de set mil vehicles al dia, lleugerament inferior a les previsions de nou mil vehicles diaris que havia



Viaducte de Can Trona. Font: Arxiu Territori.

efectuat la Generalitat anys enrere, un fet que s'atribuïa a la crisi econòmica.

Les variants d'Olot i les Preses pendents

Com ja s'ha comentat, un dels canvis previstos pel nou Govern consistia a acabar l'eix Vic-Olot a la carretera C-63, prop de Sant Esteve d'en Bas, i no a Olot, de tal manera que l'últim tram que avança per la plana agrícola de la Vall d'en Bas no tindria un traçat nou, sinó que aprofitaria les variants previstes a les Preses i a Olot. No obstant això, aquest tram esdevenia estratègicament molt important perquè permetria connectar la carretera amb Olot i l'eix Pirinenc i pel seu possible impacte sobre el riu Fluvià, la plana agrícola de la Vall d'en Bas i el Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa.

Mentre no estiguessin enllestides les variants de les Preses i Olot, els camions de més de 7,5 tones no podien circular per l'eix Vic-Olot per tal d'evitar que el trànsit de mercaderies de llarg recorregut passés per la carretera. No obstant això, s'excloïen d'aquesta restricció els vehicles amb origen o destí a les comarques d'Osona i la Garrotxa, els que transportessin animals vius, llet crua, escombra-

ries o aigua destinada al consum humà i els que fessin serveis de correus i distribució de premsa gratuïta. Tot i aquesta restricció, el cert és que després de la inauguració de l'eix sovint es produïen embussos de trànsit a la carretera de les Preses, especialment els caps de setmana.

El projecte per a construir les variants d'Olot i les Preses s'havia iniciat el 2006, quan el DPTOP va presentar l'estudi informatiu amb dues alternatives 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 Marbolénia, 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 darrera variant sí que tenia un traçat definit des del sector de Codella fins a l'Hostal del Sol, on connectaria amb l'eix Pirinenc.

Entre el 2009 i el 2010 les variants de les Preses i Olot es van tornar a sot-

metre a estudi informatiu i d'impacte ambiental, amb diverses millores respecte al traçat de 2006. En primer lloc, es preveïen quatre carrils en lloc de dos per a recollir el trànsit de l'eix Vic-Olot i el de la C-63 cap a Santa Coloma de Farners. En el cas de la variant de les Preses, s'incorporaven mesures correctores al traçat preferent, per l'oest de les Preses, com la construcció d'un túnel artificial d'1,7 quilòmetres de longitud per a minimitzar l'impacte visual i sonor en les edificacions properes. En els trams anteriors i posteriors, la variant discorreria deprimida respecte al nivell del terreny. En el cas de la variant d'Olot, es preveia desplaçar tot el traçat cap a l'oest per a minimitzar l'impacte sobre la zona volcànica de la Garrotxa i crear un túnel de 1.860 metres que substituïria els tres previstos inicialment, que sumaven 1.080 metres. En total les dues variants sumarien 8,8 quilòmetres, dels quals 3,6 serien de túnel. L'any 2011 es va aprovar l'estudi informatiu de la variant d'Olot i es va iniciar la redacció del projecte constructiu.

A finals de 2012 no hi havia cap previsió per a iniciar les obres de les dues variants i, per tant, tot feia preveure que el trànsit hauria de continuar passant per l'interior dels nuclis urbans durant anys.

Epíleg

El projecte de l'eix Vic-Olot va generar un fort debat social –especialment entre els anys 2002 i 2004– i una forta polarització social, política i fins i tot institucional. És interessant observar que, com a resultat del debat, es van produir importants canvis en el projecte per a reduir l'impacte ambiental i paisatgístic, com la reconversió dels tres quilòmetres previstos d'autovia a tres carrils, el rebaixament de la cota nord del túnel en prop de vint metres o la realització de diversos túnels, falsos túnels i trams de trinxera en diferents punts del traçat. El cost final de la carretera fou de 321,5 milions d'euros, molt per sobre dels 215 previstos inicialment, si bé no tot l'increment es degué a les mesures

correctores, ja que el decalatge entre el cost previst inicialment i el cost final d'una infraestructura és molt habitual.

El fet, però, que aquestes mesures correctores es prenguessin al llarg del conflicte –i no d'entrada, en els primers estudis informatius– obre un interrogant sobre la seva possible translació o no a altres casos similars. A més, cal preguntar-se també sobre el procés d'aprovació de la carretera, efectuat per trams i no conjuntament. Això va impedir, per exemple, que els estudis informatius i d'impacte ambiental plantegessin i estudiessin alternatives de connexió entre Olot i Vic,

com la millora de la C-63 i la C-25 (per Anglès i l'eix Transversal), la millora de la C-26 i la C-17 (pels túnels de Capsacosta i Ripoll), la construcció d'un túnel a la C-153 (sota la serra de Cabrera) o la substitució de l'eix viari de Bracons per un eix ferroviari. En tots els casos aquestes alternatives, plantejades de manera informal entre el 2003 i el 2004, xocaven amb la inversió que havia suposat construir el tram Manlleu-Torelló, acabat l'any 2002.

Una de les principals crítiques que s'han fet a l'eix Vic-Olot és la manca de resolució de les variants de les Pre-

ses i d'Olot, que ha provocat algunes situacions puntuals d'embussos en aquestes poblacions. Tot i que aquesta situació es podria atribuir a una mala planificació per part del Govern de la Generalitat, cal recordar que aquest havia plantejat la nova carretera per a la connexió entre Vic i Olot i no com una via de pas. D'aquesta manera, el retard en l'execució de les variants i les mesures imposades per a evitar el trànsit de pas de mercaderies han acabat esdevenint un element que ha evitat que l'eix Vic-Olot s'hagi convertit en una alternativa de pas mentre han durat les obres de desdoblament de l'eix Transversal.

4. ESTACIÓ D'ESQUÍ DE BAQUEIRA-BERET I PLANS URBANÍSTICS ALS ENTORNS (NAUT ARAN I ALT ÀNEU)

L'ESTACIÓ D'ESQUÍ DE BAQUEIRA-BERET [209:56] (nom comercial a partir dels topònims aranesos Baqueira i Beret) està situada a la Val d'Aran –al municipi de Naut Aran– i, en un petit percentatge, al Pallars Sobirà –Alt Àneu. Nascuda el 1964, està dividida en tres zones –Baqueira, Beret i la Bonaigua–, que sumen 1.922 hectàrees, 110 km de recorregut de pistes, 78 pistes d'esquí, 30 remuntadors, 608 canons de producció de neu artificial i 7 km d'esquí nòrdic. És l'estació amb més quilòmetres esquiables de Catalunya i la tercera dels Pirineus (Aramón, a l'Aragó, és la primera, i Grandvalira, a Andorra, la segona). La cota de l'estació va des dels 2.510 metres (cota màxima) fins als 1.500 metres (cota mínima), amb un desnivell de 1.010 metres.

Baqueira-Beret disposa d'una amplíssima oferta d'hotels i apartaments localitzats al peu de l'estació, entre les cotes 1.500 i 1.700, als quals cal sumar tota l'oferta residencial dels nuclis propers –Tredòs, Salardú, Gesa...– i de la resta de la Val d'Aran.

Els projectes d'ampliació

Des dels anys vuitanta Baqueira-Beret plantejava l'ampliació del domini esquiable cap a l'interior de la Val d'Aran o el Pallars Sobirà. Finalment, a la darrereria dels noranta es va decantar pel Pallars Sobirà, concretament pel sector de les valls d'Àrreu, dins el municipi d'Alt Àneu. L'any 1998 l'Ajuntament d'Alt Àneu va aprovar les Normes subsidiàries (NS) de planejament, les quals facilitaven l'ampliació, ja que permetien ocupar una part del sòl no urbanitzable de la zona per a la pràctica esports d'hivern, amb la prèvia redacció d'un pla especial. El 1999 Baqueira-Beret va presentar un pla especial urbanístic per a ampliar les pistes d'esquí en 1.400 hectàrees cap a la vall d'Àrreu. Això portaria l'estació a doblar la seva superfície.

L'extrem nord de la vall d'Àrreu, fora de l'àmbit de l'ampliació, formava

Baqueira-Beret proposa l'ampliació de les pistes d'esquí cap al Pallars Sobirà a través de la vall d'Àrreu. La major part dels alcaldes i veïns de la zona són favorables al projecte per a atraure part dels esquiadors de l'estació, mentre que diverses entitats s'hi mostren contràries per l'impacte sobre una de les valls més ben preservades del país. Tot i que l'any 2004 se n'executà una primera part, el gruix de l'ampliació resta aturat i té un futur incert a causa de la crisi econòmica i la inclusió de l'espai dins la Xarxa Natura 2000.

part des del 1992 del Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN) i el 2003 es va incorporar al PARC NATURAL DE L'ALT PIRINEU I ARAN [2004:123]. La resta de l'espai no tenia una protecció específica, per bé que, segons els experts, exercia de connector biològic entre els espais naturals de l'Alt Pirineu i el PARC NACIONAL D'AIGÜESTORTES I ESTANY DE SANT MAURICI [2012:23]. És per aquest motiu que l'any 1999, quan es va començar a plantejar la creació de la XARXA NATURA 2000 [2006:199], la Generalitat va proposar la inclusió en aquest sistema de la totalitat de la vall d'Àrreu.

L'Ajuntament i la major part dels veïns d'Alt Àneu estaven a favor del projecte d'ampliació del domini esquiable i així ho van expressar en una consulta ciutadana realitzada a mitjan 2010. Consideraven que seria una oportunitat econòmica per a la vall, ja que afavoriria l'atracció de bona part dels esquiadors de Baqueira-Beret.

En canvi, diverses entitats i veïns de la comarca es van oposar a l'ampliació i van crear la Plataforma Salvem la Vall d'Àrreu, que agrupava les principals associacions de grups excursionistes (Centre Excursionista de Lleida, Federació d'Entitats Excursionistes de Catalunya i Unió Excursionista de Catalunya) i diversos grups ecologistes de Catalunya (DEPANA, IPCENA...). Denunciaven l'impacte ambiental de l'ampliació, en especial sobre la flora i la fauna de la zona (ÓS BRU [2008:124], gall fer, perdiu blanca, llúdriga...) i veïen amb preocupació l'increment de

les expectatives urbanístiques que es podrien generar a tota la comarca. Per això van presentar diverses alegacions contra el projecte. Així mateix, l'entitat ecologista WWF/Adena va presentar una queixa a la Comissió Europea (CE) en què denunciava que el projecte d'ampliació de l'estació vulnerava la legislació comunitària en matèria d'hàbitats i ocells.

El 2001 el Govern català va emetre la declaració d'impacte ambiental de caràcter desfavorable a causa de l'impacte sobre espais d'interès natural del PEIN i de la proposta de Xarxa Natura 2000. El mateix any, però, el Govern català, en la nova proposta d'espais a incloure a la Xarxa Natura 2000, va excloure 335 hectàrees de la vall d'Àrreu, fet que donava via lliure a Baqueira-Beret per a plantejar un projecte de creixement menys ambiciós.

El mateix 2001 Baqueira-Beret va presentar un segon pla especial d'ampliació de l'estació, en aquest cas de 600 hectàrees, amb disset pistes, deu remuntadors –un dels quals estaria situat al poble pallarès de Sorpe– i una capacitat de més de cinc mil esquiadors. A finals d'any el Departament de Medi Ambient va emetre la declaració d'impacte ambiental favorable del projecte, i el 2002 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va aprovar el Pla Especial Urbanístic.

L'ampliació es proposava en dues fases: una primera cap a la Peüllà i una

segona cap a la vall d'Àrreu. La primera fase era la menys delicada, ja que aquesta zona, a cavall entre el Pallars Sobirà i la Val d'Aran, se situa a banda i banda de la carretera C-28 poc abans d'arribar al port de la Bonaigua i no coincidia amb l'àmbit del PEIN ni la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000. L'ampliació cap a la Peül·la —d'unes cent cinquanta hectàrees— es va inaugurar l'any 2004 i incloïa cinc noves pistes i dos telecabines. Els primers anys els hotels i restaurants de les valls d'Àneu (Pallars Sobirà) van notar poc la primera ampliació, un fet que es va atribuir a les dificultats d'accés a l'estació pel port de la Bonaigua venint des de les valls d'Àneu.



Urbanització Baqueira 1.500. Font: Arxiu Territori.

Restava per a executar l'ampliació cap a la vall d'Àrreu, d'unes 450 hectàrees, amb 12 pistes i 8 remuntadors. Era la més polèmica, ja que se situava sobre l'àrea exclosa de la Xarxa Natura 2000 l'any 2001, però al mateix temps era la que podria tenir un impacte econòmic més gran sobre els nuclis de la vall d'Àneu.

S'inicia Baqueira 1.500

A més de l'ampliació, un altre dels projectes de Baqueira-Beret era la construcció del conjunt residencial Baqueira 1.500, ubicat a la vall de Ruda i situat a la cota 1.500, per sota dels desenvolupaments urbanístics existents. D'acord amb les qualificacions urbanístiques vigents, aquesta urbanització era l'última que es podia construir als voltants de l'estació d'esquí situada a Vaquèira.

El complex preveia la construcció de tres hotels de luxe, una pleta residencial amb 500 apartaments, 46 cases unifamiliars i un gran aparcament subterrani de 1.500 places, a més d'un nou telecadira que connectaria el complex amb la cota 1.800 de l'estació d'esquí. La primera fase, amb un total de 206 habitatges, estava prevista per a la temporada de neu 2006/2007, si bé tot el complex s'havia d'enllestir l'any 2012 o 2013. Malgrat els elevats preus dels apartaments (quasi 5.500 euros per metre quadrat),

el mes de setembre de 2004 ja se n'havien venut la pràctica totalitat de la primera fase.

Debat sobre la protecció de la vall d'Àrreu

El 2003 es va constituir un nou Govern de la Generalitat format pel PSC, ERC i ICV. Els dos últims partits s'havien manifestat contraris a l'ampliació de Baqueira-Beret, mentre que el PSC hi estava a favor.

L'any 2005 el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), el conseller del qual era d'ICV, va presentar la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000, que incloïa nous sectors de la vall d'Àrreu. L'ampliació proposada, anomenada Alt Pallars - Sorpe, tenia una superfície de 1.286 ha i incorporava parcialment el sector central i inferior de la vall d'Àrreu. L'espai Alt Pallars, que ja havia estat proposat anteriorment, incloïa la part mitjana i baixa de la vall d'Àrreu, però n'excloïa la part superior, on es preveia l'ampliació de Baqueira-Beret.

A començaments de juliol del mateix any, la Generalitat va rebre a través del Ministeri d'Afers Exteriors una carta d'avertiment de la CE en relació amb el procediment d'infracció que l'autoritat europea havia obert l'any 2002 per la descatalogació de la vall d'Àrreu com a espai de la Xarxa

Natura 2000. Segons la carta, la indefensió d'aquest paratge no havia tingut en compte consideracions científiques, mentre que el projecte d'ampliació de les pistes de Baqueira-Beret vulnerava les directives europees d'impacte ambiental, d'hàbitats i d'aus. L'avaluació d'impacte ambiental del projecte, deia l'escrit de la CE, no havia estat completa perquè no s'havien tingut en compte tots els valors naturals existents, i la destrucció d'una zona de reproducció i descans de l'ós bru podia vulnerar la Directiva d'hàbitats. Per tot plegat, la CE demanava a l'Estat espanyol que donés resposta al seu requeriment en un termini de dos mesos.

Després d'aquest advertiment, el DMAH va decidir incloure la totalitat de la vall d'Àrreu a la Xarxa Natura 2000. Segons Ramon Luque, director general de Medi Natural del DMAH, la nova figura de protecció podria impedir construir-hi pistes d'esquí. Amb aquesta decisió, la Generalitat intentava eludir la possible sanció de la Unió Europea (UE) per violació de tres directives comunitàries.

En canvi, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va afirmar que el Pla Especial Urbanístic sobre l'ampliació de Baqueira-Beret ja estava aprovat definitivament i que, per tant, l'expansió de

les pistes tiraria endavant en benefici de la seguretat jurídica. Nadal va matisar, però, que futures ampliacions de l'estació sí que es veurien condicionades pels límits de la Xarxa Natura 2000 i per l'aplicació del PLA DIRECTOR DE LES ESTACIONS DE MUNTANYA [2006:117] que estava elaborant el seu Departament. Pasqual Maragall, president de la Generalitat, va manifestar-se en la mateixa línia.

Per la seva banda, Joaquim Llena, alcalde d'Alt Àneu i diputat del PSC, va afirmar que la decisió del DMAH era un «autèntic disbarat». Llena va recordar que la proposta estava pendent d'aprovació per part del Govern i va afegir que les declaracions de Ramon Luque provocaven malestar en un territori que estava esperant que s'executés un pla que havia costat més de deu anys de negociacions.

IPCENA i la Plataforma pel Desenvolupament Sostenible del Massís de Beret van manifestar, per la seva part, que la UE no permetria que s'executés el Pla Especial per a ampliar Baqueira-Beret cap al Pallars Sobirà. Els ecologistes van acusar Nadal de defensar els interessos socialistes per sobre dels de la població, ja que l'alcalde d'Alt Àneu era el cap del PSC a Lleida. Els ecologistes van demanar a l'executiu català que fos responsable i acatés el que deia la UE.

El president de la Diputació de Lleida, Isidre Gavín, va criticar els grups ecologistes que estaven en contra del desenvolupament de les estacions d'esquí, una activitat que va qualificar com «la gran indústria neta del país des del punt de vista ambiental». Gavín es va mostrar partidari de l'ampliació dels dominis esquiables, ja que es tractava d'un factor de competitivitat i va instar el Govern a ajudar el sector en tot allò que estigués al seu abast.

Aureli Bisbe, director general de Baqueira-Beret, SA, va explicar que ningú no els havia informat de la decisió del DMAH i que tot plegat semblava una campanya contra el sector i contra

Baqueira-Beret. Bisbe va afegir que l'empresa faria el que legalment estigués permès i que, si les normes canviaven i no podien fer res més, no farien res. L'empresa també va manifestar que a França hi havia espais inclosos a la Xarxa Natura 2000 amb remuntadors a l'interior.

Tota la vall d'Àrreu inclosa a la Xarxa Natura 2000

A mitjan abril de 2006, el Govern de la Generalitat va presentar una nova proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 que incorporava la totalitat de la vall d'Àrreu (1.734 hectàrees), llevat d'un corredor de 500 metres paral·lel a la carretera de la Bonaigua destinat a infraestructures com ara remuntadors o telecabines. Aquesta proposta es va ratificar el setembre, quan el Govern la va aprovar definitivament. D'aquesta manera la pràctica totalitat de la zona d'ampliació prevista quedava inclosa a la Xarxa Natura 2000.

A començaments de maig, vuit entitats ecologistes i excursionistes, entre les quals hi havia DEPANA, IPCENA i la Plataforma pel Desenvolupament Sostenible del Massís de Beret, van declarar la seva satisfacció per la incorporació a la Xarxa Natura 2000 de tota la vall d'Àrreu. Segons aquestes entitats, la normativa europea faria impossible que a la vall d'Àrreu es poguessin construir pistes d'esquí.

En canvi, el DPTOP va recordar que la inclusió d'un territori a la Xarxa Natura 2000 no ho feia incompatible amb la construcció d'estacions d'esquí, cosa que quedava demostrada amb la presència de pistes d'esquí als Alps francesos dins de zones incloses a la xarxa europea d'espais naturals. Per la seva part, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, va matisar que Baqueira-Beret hauria de presentar un altre projecte per a fer les pistes d'esquí a la vall d'Àrreu tenint en compte les condicions que emanen d'un espai inclòs a Xarxa Natura 2000 i que, en qualsevol cas, no hi podria construir edificacions.

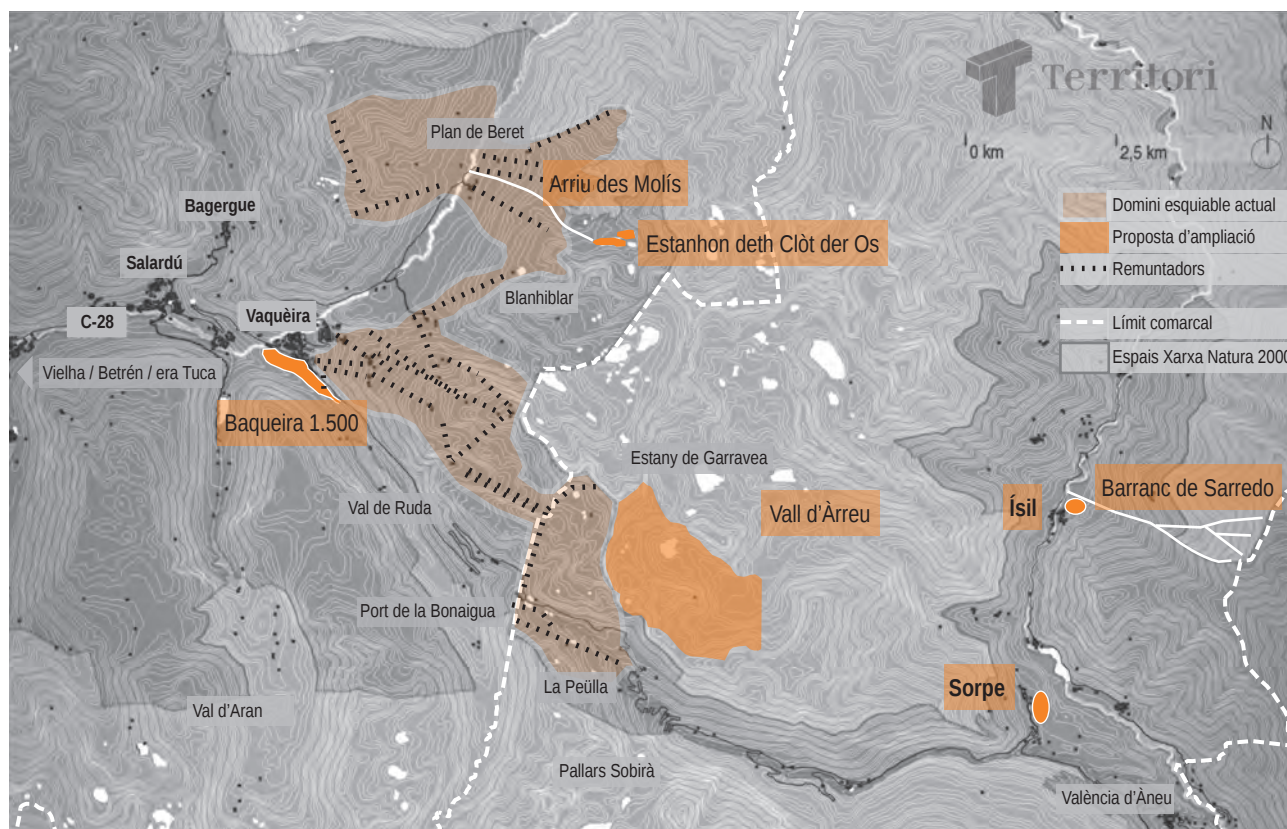
Més propostes d'ampliació de Baqueira

Des de feia uns anys diversos agents econòmics i polítics de la Val d'Aran —entre aquests l'Ajuntament de Vielha i el Consell General d'Aran— proposaven l'ampliació de Baqueira cap al mitjà i baix Aran, concretament a la zona de Pincèla i Varradòs-Salient. Així, el diputat d'Unitat d'Aran al Parlament, Paco Boya, destacava que aquesta alternativa de creixement era una possible solució als col·lapses de trànsit que cada any patia la carretera C-28 [2010:18], des de Vielha fins a Vaquèira. En la mateixa línia, Baqueira-Beret, SA, proposava una ampliació de mil hectàrees cap a aquesta zona. El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, veia amb bons ulls aquesta possibilitat, però ho condicionava a l'aprovació del Pla Director de les Estacions d'Esquí.

El maig de 2006 es va aprovar el Pla Director de les Estacions de Muntanya 2006-2011. En el cas de Baqueira-Beret, el Pla recollia l'ampliació cap al Pallars Sobirà que projectava Baqueira. El Pla també possibilitava l'ampliació de Baqueira cap a la vall d'Aran en una àrea de fins a sis-centes hectàrees, menys de les que volia l'estació, ja que excloïa l'àrea que es trobava sota protecció especial.

Pel que fa al potencial creixement cap a la zona de Beret-Parros, àrea que tocava amb el domini existent de Baqueira-Beret pel costat nord, el Pla Director proposava no considerar-la com a àrea d'expansió potencial perquè la major part es trobava dins d'àrees d'especial protecció. Tanmateix, només en el cas que el futur pla director de Baqueira-Beret ho proposés, el Pla Director de les Estacions de Muntanya considerava que aquesta ampliació es podria estudiar sempre que no afectés les àrees incloses dins el PEIN.

Finalment, a la zona de la Bonaigua es proposava establir un sistema de remuntadors que, des de la zona del refugi de la Mare de Déu de les Ares, permetés arribar al domini ja existent.



Estació d'esquí de Baqueira-Beret i plans urbanístics als entorns. Mapa: Montse Ferrés.

Expectatives urbanístiques al Pallars Sobirà

El Pallars Sobirà disposa de dues estacions d'esquí alpí —Espot i Port Ainé—, que des de feia anys arrossegaven una mala situació econòmica i que, finalment, el 2006 i el 2007 van ser adquirides per la Generalitat. Per la seva banda, l'ESTACIÓ DE LLESSUI [2007:58] estava tancada des del 1986. Aquesta situació —juntament amb l'impacte limitat de les estacions d'esquí de fons— feia que sectors econòmics i polítics de la comarca confiessin en l'ampliació de Baqueira-Beret com a única possibilitat per a assolir beneficis econòmics de l'esquí.

Cal no oblidar que els nuclis del Pallars Sobirà que havien experimentat un creixement més gran —com Esterri d'Àneu i València d'Àneu— ho havien fet per la relativa proximitat amb Baqueira. En aquest sentit, l'any 1998, quan Baqueira anunciava els plans d'ampliació de les pistes d'esquí, el municipi d'Alt Àneu va aprovar les NS de planejament, que, a part de possibilitar l'expansió de l'estació, preveien

nous creixements urbanístics a la major part dels pobles de la vall, en especial Sorpe, Ísil i València d'Àneu.

Entre els sectors de creixement destacava clarament el que es preveia a Sorpe, el nucli més proper a les pistes d'esquí i on es preveia un remuntador que donés accés a les pistes. Les NS proposaven l'execució d'un pla parcial segons el qual es podrien edificar 379 nous habitatges en un poble que només comptava amb 45 veïns empadronats, tot i que n'hi vivien menys. El febrer de 2007 es va aprovar definitivament aquest pla parcial, que era promogut, entre altres, per Baqueira-Beret, SA.

L'any 2008 el DPTOP va aprovar inicialment el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL PALLARS SOBIRÀ [2008:94], que establiria estratègies de creixement moderat o de compleció per als nuclis d'Alt Àneu amb l'objectiu de controlar les expectatives de creixement i protegir els espais oberts. En molts dels casos aquestes estratègies eren contradictòries amb la realitat del planejament municipal. Per a aquests ca-

sos el Pla Director recomanava l'adaptació del planejament urbanístic a les estratègies de desenvolupament fixades i exigia que el creixement es fes de manera gradual.

La Plataforma Pallars Viu —que havia sorgit l'any 2006 en oposició a un CAMP DE GOLF I UNA URBANITZACIÓ A RIBERA DE CARDÓS [2007:23]— alertava de les previsions de creixement i recordava que la major part dels pobles del Pallars havien crescut de «forma proporcionada, coherent i sostenible durant segles». Pallars Viu lamentava que el Pla Director no hagués apostat per la desclassificació dels sectors més contradictoris amb l'esperit del document, però es va mostrar disposada a continuar lluitant contra els creixements desmesurats.

A partir de 2008 la crisi econòmica i immobiliària va acabar impedit que es materialitzessin les diferents propostes de creixement dels nuclis de la vall d'Àneu, entre aquestes la de Sorpe. A aquesta situació també va contribuir l'impacte limitat que havia tingut la primera fase de creixement de

Baqueira al Pallars i el fet que Baqueira-Beret, SA, no mostrés intencions de desenvolupar la segona fase d'expansió cap a la vall d'Àrreu.

Davant d'aquesta situació, el municipi d'Alt Àneu va començar a cercar alternatives de desenvolupament i a principis de 2010 va proposar –juntament amb Esterri d'Àneu, Espot i la Guingueta d'Àneu– la construcció d'un camp de golf de quaranta-quatre hectàrees als terrenys que havien acollit el Doctor Music Festival a finals dels anys noranta, una gran part dels quals són d'un únic propietari. No es preveia el desenvolupament urbanístic del sector, sinó que es pretenia aprofitar l'oferta turística existent. Tanmateix, el projecte no va acabar prosperant.

Europa avala l'ampliació amb mesures correctores

L'abril del 2008 la CE va respondre la queixa presentada el 1999 per l'entitat ecologista Adena contra l'ampliació de Baqueira per vulnerar la legislació comunitària. La CE recordava que la vall d'Àrreu s'havia inclòs el 2006 a la Xarxa Natura 2000 i, per tant, no apreciava cap infracció del dret comunitari ambiental i arxivava la denúncia. La CE també apuntava que el projecte que desenvolupés el pla especial per a l'ampliació de Baqueira-Beret, en cas de ser tramitat, s'hauria de sotmetre a un procediment d'impacte ambiental d'acord amb la legislació.

La interpretació d'aquest comunicat de la CE va ser diferent segons les parts. Per IPCENA, la CE no donava suport a l'ampliació de Baqueira-Beret cap a la vall d'Àrreu, atès que certificava la protecció de la zona i, en cas que el projecte se sotmetés a una avaluació d'impacte ambiental, se'n demostraria la incompatibilitat amb la

conservació d'hàbitats i espècies prioritàries com l'ós bru. En canvi, sectors favorables a l'ampliació van considerar que el comunicat donava llum verda al projecte.

Baqueira creix dins els límits

La crisi econòmica va fer canviar l'estratègia de Baqueira-Beret, que va ajornar les diferents ampliacions proposades –entre les quals la de la vall d'Àrreu, malgrat que ja estava aprovada– i es va centrar en la millora de les instal·lacions i el creixement dins el perímetre actual.

En aquest sentit, el complex Baqueira 1.500 havia frenat el seu desenvolupament a causa de la crisi, però a finals de 2012 ja disposava de tres hotels de luxe, una pleta residencial de 350 apartaments (dels 500 que es preveïen construir), 46 cases unifamiliars i un gran aparcament subterrani, a més d'un telecabina que connectava el complex amb la cota 1.800 de l'estació d'esquí.

També s'avançava en la construcció de quatre noves pistes i un nou telecadira, un creixement que no implicaria una expansió fora del domini de l'estació. Se situarien a la zona del Tuc de Saumet, al sector de Beret, amb l'objectiu de millorar la comunicació entre aquesta zona i la d'Orri. Poc abans s'havia inaugurat el telecadira Luis Arias, que va des de la zona de l'Orri fins al cap de Vaquèira.

A finals de 2012 l'ampliació cap a la vall d'Àrreu no semblava que es pogués desenvolupar a curt o a mitjà termini. En cas que tirés endavant caldria realitzar una avaluació d'impacte ambiental, amb resultats incerts, ja que es tractava d'una àrea inclosa a la Xarxa Natura 2000.

Epíleg

El conflicte territorial sobre l'ampliació de l'estació d'esquí de Baqueira-Beret va més enllà de la contradicció entre les polítiques de creixement i les polítiques de protecció de la natura. Expressa les diferents concepcions sobre el model econòmic dels pobles situats a l'Alt Pirineu, que es debaten entre el desenvolupament urbanístic vinculat a les estacions d'esquí o una alternativa lligada a la preservació i el potenciament del patrimoni natural i cultural.

Ambdues concepcions no són contradictòries, però també és cert que fins ara el model del Pallars Sobirà s'ha diferenciat clarament del de la Vall d'Aran –més monopolitzat per l'esquí alpí–, ja que potencia més altres aspectes com l'artesanía, l'oferta cultural, l'excursionisme, l'esquí nòrdic o els esports vinculats a l'aigua. Des d'aquest punt de vista, un dels riscos de l'expansió de Baqueira al Pallars rau en la possibilitat de trencar aquest model tan interessant i apostar per un monocultiu que genera forts impactes ambientals i paisatgístics i que concentra els beneficis econòmics a l'entorn de l'estació.

La crisi econòmica ha demostrat, tanmateix, que les diferents propostes d'ampliació de les pistes d'esquí estan directament vinculades al creixement de l'oferta immobiliària i que, sense aquestes, el negoci no és tan rendible. Per això sembla més encertat un altre tipus de propostes –com la construcció d'un camp de golf mancomanat no vinculat a aprofitaments urbanístics i lligat a l'oferta turística existent– que van més en la línia del model del Pallars de diversificar l'economia i minimitzar els impactes ambientals.

5. LÍNIA ELÈCTRICA DE MOLT ALTA TENSIÓ SENTMENAT-BESCANÓ-BAIXÀS

La línia elèctrica transfronterera de 400 kV, coneguda també com a línia de molt alta tensió (MAT), és un projecte dels governs espanyol i francès que té com a objectiu augmentar el volum d'energia que l'Estat francès subministra a l'Estat espanyol. L'acord es va signar a començaments dels anys vuitanta i consistia a augmentar en 1.000 MW l'energia que França proveeix, majoritàriament procedent dels excedents nuclears, a través de la creació d'una nova línia elèctrica d'alta tensió. D'aquesta manera la capacitat d'interconnexió amb França passaria de 1.400 MW a 2.400 MW, fet que suposaria un 4 % de la capacitat de producció d'Espanya, encara lluny de l'objectiu del 10 % aconsellat pel Consell Europeu per a tots els estats membres.

Després de rebutjar la possibilitat de fer passar la línia pels Pirineus occidentals o centrals, on la proposta va aixecar una forta oposició, els dos governs es van decantar, a partir d'una cimera francoespanyola celebrada a Perpinyà el 2001, pels Pirineus orientals, mitjançant la construcció d'una línia de doble circuit de 400.000 V entre els municipis de Sentmenat (Vallès Occidental), Bescanó (Gironès) i Baixàs (Rosselló). La MAT tindria una longitud d'uns 200 km i comportaria la construcció, aproximadament cada 300 m, de torres de fins a 60 m d'alçada, 35 m d'ample i una superfície de base d'uns 400 m².

El Govern espanyol i el Govern francès, que eren els qui tenien les competències en les línies elèctriques d'interconnexió, defensaven el projecte per reforçar el subministrament elèctric a les comarques gironines i per alimentar el futur FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [2007:59] en el tram Barcelona-Perpinyà. També defensaven la construcció de la línia les associacions empresarials com la Cambra de Comerç o la Petita i Mitjana Empresa de Catalunya (PIMEC).

El projecte de línia elèctrica de 400 kV entre Sentmenat-Bescanó-Baixàs és objecte d'un intens debat social entre els partidaris, que volen reforçar la interconnexió elèctrica entre Espanya i França i millorar el subministrament a les comarques gironines, i els detractors, que alerten dels impactes ambientals i paisatgístics i defensen un model energètic basat en les energies renovables prop del lloc de consum. La línia tira endavant, però es produeixen nombroses i contínues modificacions del traçat, entre les quals el soterrament del tram transfronterer.

En canvi, aquesta infraestructura tenia l'oposició dels grups ecologistes del nord i el sud de la frontera, que van crear, respectivament, el Collectif Non à la THT i la Plataforma No a la MAT, i de nombroses administracions locals, especialment de la Catalunya del Nord. Els detractors mantienien que la línia era innecessària, subratllaven el fort impacte ambiental i paisatgístic que suposaria i alertaven dels possibles efectes negatius que els camps electromagnètics que generaria podrien tenir sobre la salut humana. Asseguraven que l'objectiu últim de la interconnexió era vendre l'excedent d'energia nuclear a Portugal i el Marroc. Com a alternativa defensaven el reforçament de les línies existents i un model energètic alternatiu basat en la generació d'energia renovable en llocs propers al consum.

Traçat previst

El primer tram, entre Sentmenat i Bescanó passant per Vic (Osona), disposava d'un avantprojecte redactat el 1997 per Red Eléctrica Española (REE) i que fou modificat el 2002 i presentat a informació pública amb la introducció de diverses millores com l'allunyament de la línia dels espais naturals i de nuclis urbans o el desmantellament de línies velles. Diversos ajuntaments van presentar-hi alegacions en què demanaven que la línia no passés per Osona i les Guilleries, sinó que anés paral·lela al FAV.

A partir de Bescanó en sortien dues ramificacions per a alimentar les sub-

estacions del FAV. Una es dirigiria al sud passant molt a prop del nucli urbà d'Aiguaviva, i a partir d'aquí transcorreria entre la N-II i l'AP-7 fins a Riudarenes (la Selva). L'altra, en direcció nord, passaria pel nord-oest del Gironès fins a arribar a Palol de Revardit (Pla de l'Estany), i a partir d'aquí aniria paral·lela al futur FAV fins a Santa Llogaia d'Àlguema, prop de Figueres (Alt Empordà).

Entre Figueres i Baixàs hi havia tres alternatives per a travessar la frontera: per la Jonquera, per Maçanet de Cabrenys i per la Vajol. La primera opció era la preferida pel Govern espanyol i pel Govern de la Generalitat, ja que seguia el corredor del FAV, però era fortament rebutjada pel Consell General dels Pirineus Orientals perquè hauria de travessar tota la plana del Rosselló, una àrea densament poblada. La segona i la tercera opcions eren més ben vistes per la companyia elèctrica francesa Réseau de Transport d'Électricité (RTE), ja que reduirien molt els quilòmetres de traçat per la Catalunya del Nord, però continuaven tenint l'oposició del Consell General dels Pirineus Orientals per l'impacte sobre la vall del Tec i no agradaven al Govern de la Generalitat pel fort impacte ambiental sobre l'àrea de les Salines - Bassegoda, inclosa al Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN).

Es fa públic l'esborrany del pla d'energia

El mes de març de 2005 el Govern de la Generalitat va donar a conèixer el



Línia elèctrica de molt alta tensió Sentmenat-Bescanó-Baixàs. Mapa: Montse Ferrés.

primer esborrany del PLA DE L'ENERGIA DE CATALUNYA 2006-2015 [2005:120] elaborat pel Departament de Treball i Indústria (DTI), en el qual es considerava que la línia de 400 kV Bescanó-Figueres-Baixàs era bàsica per a garantir el subministrament elèctric de les comarques gironines, per a reforçar la seguretat i estabilitat del sistema elèctric i per a alimentar el FAV. El Pla subratllava que les comarques de Girona únicament generaven un 24 % de l'equivalent a l'energia que consumien. El document descartava

el soterrament per l'excés de cost i per la distància més reduïda entre les persones i la línia, amb el consegüent increment del camp electromagnètic.

Dins del Govern català el PSC defensava l'esborrany del Pla de l'Energia i la necessitat de la MAT, mentre que ERC i ICV s'hi mostraven en contra i defensaven alternatives com el reforçament de les línies existents –de 220 kV– o la construcció de centrals de cicle combinat a alguns polígons de les comarques gironines. Per la seva ban-

da, CiU i el PP es mostraven completament a favor de la MAT.

Un mes més tard el Ministeri de Medi Ambient (MMA) va remetre als ajuntaments els estudis d'impacte ambiental de les diverses opcions de traçats per a unir Bescanó i Baixàs realitzades per REE. Mantenia que el FAV necessitava una línia de 400 kV i no només de 220 kV i que la millor alternativa per a creuar la frontera era la de Maçanet de Cabrenys, ja que evitaria creuar la plana del Rosselló. En el document s'assegurava que la línia no passaria en cap punt a menys de 120 metres d'habitatges ni a menys de 500 d'un nucli urbà i que, dels 87 quilòmetres del traçat, 82 substituirien altres línies que serien desmuntades. A partir d'aquell moment els municipis disposaven de trenta dies per a presentar al·legacions.

Creix l'oposició a les comarques gironines

L'esborrany del Pla de l'Energia i l'enviament dels tres traçats de l'MMA va posar en alerta els col·lectius contraris a la MAT i els ajuntaments afectats. La Plataforma No a la MAT va reiterar l'oposició a la línia i va presentar un estudi alternatiu. Aquest apuntava que, si es convertissin les actuals línies la Roca - Santa Llogaia d'Àlguema (132 kV) i Tordera-Girona (110 kV) en 220 kV a doble circuit seguint el mateix traçat actual, s'asseguraria el subministrament a les empreses i al FAV en situacions de màxima demanda, encara que es produís la fallada d'algun dels circuits existents.

Per la seva banda, els alcaldes afectats van formular al·legacions conjuntes contra l'estudi presentat per l'MMA en què rebutjaven els tres traçats proposats fins que no s'aprovés el Pla de l'Energia. També demanaven que, si finalment es realitzava la línia, s'aprofitessin els corredors d'infraestructures existents i se soterrés en la seva totalitat. Els alcaldes contraris a la MAT de les comarques gironines es van coordinar amb l'associació Sydeco THT 66, que agrupava els alcaldes de la Catalunya del Nord contraris al



Pancarta contra la MAT a l'entrada de Galliners (Vilademuls). Font: Arxiu Territori.

projecte, a través d'una trobada al Pertús (Alt Empordà) realitzada el 30 d'abril. A més, van constituir l'Associació de Municipis contra la MAT (AMMAT), que estava presidida per Paulí Fernández, alcalde de Vilafant (Alt Empordà), a la qual es van afegir prop de quaranta municipis.

El maig de 2005 es va realitzar una manifestació contra la línia d'alta tensió a la Jonquera (Alt Empordà), organitzada per la Plataforma No a la MAT, el Collectif Non à la THT i Salvem l'Empordà. Segons els organitzadors, va aplegar 5.000 persones, mentre que els Mossos d'Esquadra van rebaixar aquesta xifra fins a les 3.600.

Paral·lelament, diversos organismes van seguir defensant la interconnexió. El director de Planificació i Qualitat de Xarxa de Fecsa Endesa, Víctor Albet, va assegurar que en aquells moments no podien subministrar prou energia a unes cent seixanta empreses de les comarques gironines. La Cambra de Comerç va afirmar que la «construcció immediata de la línia Bescanó-Baixàs a 400 kV» era imprescindible per a subministrar electricitat al FAV i per a satisfer «la demanda creixent d'energia elèctrica, a un ritme estimat del 4,5 % anual a Catalu-

nya». Finalment, l'Associació de Productors d'Energies Renovables (APPA) també va defensar la interconnexió elèctrica per a evacuar l'energia produïda per les futures CENTRALS EÒLIQUES DE L'EMPORDÀ [2010:28].

El Govern discuteix l'alternativa Vic-Baixàs pel coll d'Ares

A finals del mes de maig de 2005, el portaveu del Govern de la Generalitat, Joaquim Nadal, va fer públic que s'estava estudiant la possibilitat de fer la interconnexió elèctrica a través del reforçament de la línia de 400 kV ja existent entre Vic i Baixàs que transcorre pel nord de la comarca d'Osona, fa una petita incursió a la Garrotxa, travessa el Ripollès fins a arribar a la frontera pel coll d'Ares i entra al Vallespir per Prats de Molló. Aquesta línia fou construïda a mitjan anys setanta amb l'objectiu de facilitar el transport fins a França de l'electricitat produïda a la central nuclear de Vandellòs. Posteriorment fou utilitzada per al subministrament de l'àrea de Barcelona, si bé la seva capacitat de transport era molt limitada, ja que havia quedat obsoleta tècnicament. El reforçament de la línia consistiria en una renovació completa per tal que pogués transportar un segon circuit i, per tant, una potència més elevada.

El Govern català justificava aquesta nova proposta davant la negativa del Govern francès a un traçat que travessés els Pirineus per la Jonquera. Encara que s'optés per aquesta alternativa es mantindrien els trams Vic-Bescanó, Bescanó - Santa Llogaia i Bescanó-Riudarenes, que es complementarien amb la construcció d'una central elèctrica de cicle combinat per a garantir el subministrament d'energia al FAV i a les comarques de Girona. Tot plegat evitaria la construcció del tram entre Santa Llogaia d'Àlguema i Baixàs, que el Govern considerava el més conflictiu per l'oposició existent a la Catalunya del Nord i per l'impacte sobre el sector nord de l'Alt Empordà.

L'empresa elèctrica REE va refusar aquesta solució argumentant que la línia de Bescanó no hauria de quedar sense continuïtat, ja que, en aquest cas, es perdrien els beneficis que comporta una xarxa interconnectada per a garantir un bon subministrament elèctric al FAV i a les comarques gironines. La Cambra de Comerç també s'hi va mostrar contrària perquè considerava que era una solució a curt termini però no a llarg termini, ja que només permetria augmentar la interconnexió amb França de 1.100 a 1.600 MW, mentre que l'opció de Vic-Bescanó-Baixàs permetria passar de 1.100 MW a 2.200 MW, més a prop dels 4.000 MW que recomanava la Unió Europea (UE) per a l'Estat espanyol, el 10 % de la seva capacitat de producció.

Des de l'àmbit ecologista, la Plataforma No a la MAT i Salvem l'Empordà també van rebutjar aquesta opció i es van solidaritzar amb les comarques afectades, subratllant que la seva lluita no era «per un traçat» sinó contra «el model energètic que representa la MAT».

A les comarques del Ripollès, Osona i la Garrotxa aquesta proposta va topar amb el rebuig frontal dels ajuntaments afectats i dels consells comarcals, que argumentaven que ja feia més de trenta anys que pagaven la quota de solidaritat que suposa el pas d'una infraestructura d'aquest tipus.

A més, subratllaven que les necessitats energètiques eren a Girona i la Costa Brava i no al Ripollès, i que l'esborrany del Pla de l'Energia no exposava aquesta possibilitat.

El 28 de juliol el conseller de Treball i Indústria, Josep Maria Rañé, va anunciar que el Govern descartava definitivament l'alternativa Vic-Baixàs per motius tècnics, ambientals i per la manca d'un acord polític i social en el territori. Segons Rañé, aquesta opció requeria un desdoblament de la línia, és a dir, no tan sols la modernització de la línia actual, sinó també la creació d'una altra línia paral·lela, i a més no garantia l'alimentació del FAV i de les comarques gironines per la manca de continuïtat de la línia de Bescanó.

Aquesta decisió fou aplaudida pels representants locals d'Osona, el Ripollès i la Garrotxa, mentre que membres de la Plataforma No a la MAT d'aquestes comarques van assegurar que s'oposarien a qualsevol traçat.

S'aprova el Pla de l'Energia i surt a exposició el primer tram

El mes d'octubre de 2005 el Govern de la Generalitat va aprovar, amb els vots favorables de tots els consellers, el Pla de l'Energia de Catalunya 2006-2015. Mentre que el primer esborrany definia la interconnexió com a «necessària», el document definitiu substituïa aquest terme per l'expressió «una opció possible» per a cobrir les necessitats energètiques entre l'Estat espanyol i França i la desvinculava del subministrament a les comarques de Girona i al FAV. Pel que fa als traçats, únicament s'apuntava que no se'n descartava cap i preveia la possibilitat d'un soterrament parcial. D'aquesta manera, la decisió final quedava en mans del Ministeri d'Indústria, que, no obstant això, hauria de consultar-ho amb el Govern català.

La Plataforma No a la MAT va criticar el Pla de l'Energia perquè, segons la seva opinió, no apostava fermament per un model basat en l'estalvi i l'efi-

ciència energètica, l'ús de fonts renovables i la generació distribuïda que permetés fer front a la dependència envers els combustibles fòssils i l'escalfament del planeta. Per això va convocar –amb el suport de la Federació d'Ecologistes de Catalunya, Greenpeace i Ecologistes en Acció– una manifestació a Barcelona contra la MAT i el Pla de l'Energia el 15 d'octubre. Hi van participar cinc mil persones segons els organitzadors i dues mil segons la guàrdia urbana.

D'altra banda, el mes de novembre va sortir a exposició pública el projecte executiu del tram de la línia entre Sentmenat i Bescanó realitzat per REE. Anteriorment, el mes de maig, el Ministeri d'Indústria havia autoritzat la MAT en aprovar l'avantprojecte presentat el 2002, i desestimava així les al·legacions que havien efectuat els ajuntaments de Sant Hilari Sacalm, Osor, Santa Coloma de Farners i Bescanó, en les quals demanaven que la línia anés paral·lela al FAV. La línia, que tindria torres de prop de setanta metres, es compactaria amb la línia existent de 220 kV entre Vic i Juià i es desmantellaria la línia de 110 kV entre Vic i Girona. El cost seria de 42 MEUR i es preveïen uns tres anys per a la seva construcció. Els alcaldes afectats van continuar qüestionant la seva necessitat i van presentar al·legacions en què reclamaven el soterrament de diversos trams, especialment a Viladrau i Brunyola, on passaria a menys de cinc-cents metres d'una urbanització i sis masos, respectivament.

La interconnexió bloquejada

El novembre de 2005 el conseller de Treball i Indústria, Josep Maria Rañé, es va reunir amb alcaldes de l'associació AMMAT i va assegurar que el Pla de l'Energia deixava clara la necessitat de la interconnexió per a subministrar energia a les comarques gironines i per a reconduir l'energia generada per les centrals eòliques.

Tanmateix, Rañé reconeixia que el principal problema era el traçat, especialment pel que fa al tram fronterer.

En efecte, el Govern de l'Estat i el DTI de la Generalitat apostaven per l'opció de la Jonquera per a aprofitar el corredor del FAV, mentre que el Govern francès continuava defensant reforçar el traçat existent entre Vic i Baixàs pel coll d'Ares per tal d'evitar el pas per la plana del Rosselló, una opció que el Govern de la Generalitat havia descartat feia uns mesos pel fort rebuig que havia provocat.

El Govern espanyol havia promogut com a opció intermèdia el traçat per Maçanet de Cabrenys. D'aquesta manera la línia seguiria paral·lela al traçat del FAV fins a Darnius i a partir d'aquí es desviaria cap a l'oest passant pel sud d'Agullana, la vall de Maçanet de Cabrenys, travessaria la frontera pel Montcapell, transcorreria pel nord de Costoja i Sant Llorenç de Cerdans i enllaçaria amb la línia Vic-Baixàs entre Montferrer i Prats de Molló. Tanmateix, aquesta alternativa no agradava al Govern català –ja que no aprofitava cap traçat existent i transcorria per l'àrea de les Salines - Bassegoda, inclosa al PEIN– ni al Govern francès –per l'impacte sobre la vall del Tec. També s'havien oposat fermament a aquesta possibilitat l'Ajuntament de Maçanet i l'Associació d'Hostaleria de l'Alt Empordà, que advertia que es perjudicaria una seixantena d'establiments d'hotelers i restauradors i defensava que la línia passés per la Jonquera aprofitant el corredor existent.

Enmig d'aquest debat, el mes de desembre el Collectif Non à la THT, la Plataforma No a la MAT, l'AMMAT i Sydeco THT 66 van convocar una manifestació a Girona sota el lema «No a la MAT. Ni aquí ni enlloc». Va ser la més multitudinària de totes les que s'havien realitzat, ja que va aplegar unes vint mil persones segons l'organització i entre vuit mil i dotze mil segons la Policia Local.

Canvis en el traçat

Els mesos de juny i juliol de 2006 el Departament de Treball i Indústria –que s'encarregava de la definició del traçat de la infraestructura– va anun-

ciar dos canvis en el traçat de la MAT. El primer consistia en el fet que la ramificació sud, que tenia com a objectiu alimentar el FAV a Riudarenes, no sortiria de Bescanó sinó de Santa Coloma de Farners. Dels 17 km del nou traçat, 12 transcorrien per Santa Coloma de Farners i 5 per Riudarenes i s'evitava el pas per Vilablareix, Aiguaviva, Riudellots de la Selva, Vilobí d'Onyar, Caldes de Malavella i Brunyola. Segons el Departament, d'aquesta manera s'evitava passar molt a prop del nucli d'Aiguaviva (Gironès) i interferir en un possible creixement de l'aeroport de Girona - Costa Brava, a més de reduir la llargada en uns deu quilòmetres.

El segon canvi preveia la utilització del corredor de la línia existent de 132 kV entre Juià i Figueres, de tal manera que la MAT no aniria paral·lela al FAV des de Palol de Revardit fins a Santa Llogaia d'Àlguema com s'havia definit inicialment. El nou traçat tindria 40,5 km, passaria per quatre municipis que abans no quedaven inclosos (Sant Julià de Ramis, Cervià de Ter, Saus i Viladasens), evitaria el pas pel nucli urbà de Saus i reduiria en gran manera l'afectació sobre Vilademuls. Segons el DTI, els principals avantatges d'aquesta opció serien l'aprofitament d'un corredor ja existent, la reducció del traçat en 3,5 km, l'allunyament de zones habitades i una millor connexió amb la subestació de Juià, de la qual depèn bona part del subministrament energètic de les comarques gironines.

El nou traçat va generar un fort malestar als municipis afectats, especialment a Santa Coloma de Farners i a Cervià de Ter, on es van organitzar manifestacions, xerrades i talls de carretera amb el suport dels ajuntaments respectius i de la Plataforma No a la MAT. L'alcalde de Santa Coloma de Farners, Antoni Solà (CiU), alertava de l'impacte de la línia sobre diversos espais naturals i patrimonials del municipi com la ruta de les deu ermites, la vall de la riera de Santa Coloma, l'entorn del castell de Farners o la zona d'Argimon. Per la seva banda,

l'AMMAT va assegurar que els canvis demostraven que el Govern «no té les idees clares» i va insistir a rebutjar qualsevol traçat mentre no es demostrés la necessitat de la línia.

Cimera i manifestació a Girona

A mitjan novembre de 2006 es va celebrar a Girona una cimera entre el president del Govern espanyol, José Luis Rodríguez Zapatero, i el president de la República Francesa, Jacques Chirac. Davant d'aquest fet, la Plataforma No a la MAT i l'AMMAT van organitzar el 12 de novembre una nova manifestació en aquesta ciutat amb l'objectiu de pressionar els dos governs. S'hi van congrega unes dues mil persones segons la Policia Local i unes quatre mil segons els organitzadors.

En la cimera francoespanyola, celebrada el 16 de novembre, Zapatero i Chirac van acordar demanar a la Comissió Europea que nomenés un coordinador perquè proposés abans de l'estiu de 2007 el traçat definitiu de la interconnexió. Els dos mandataris es van comprometre a assumir el traçat escollit i es van reafirmar en la necessitat de la línia. La Plataforma No a la MAT va considerar que aquesta decisió cercava guanyar temps perquè la línia no interferís negativament en les eleccions presidencials franceses d'abril de 2007.

Ajudes econòmiques als municipis afectats

Durant el mes de novembre de 2006 el Departament de Treball i Indústria va trametre una carta als ajuntaments afectats pel traçat entre Sentmenat i Bescanó en què informava que rebrien, per part de REE, una compensació de 40 €/m de línia que travessés els seus termes municipals. En total es donarien 3,5 MEUR als vint-i-dos municipis afectats en aquest tram. Els ajuntaments havien d'acreditar que dedicarien aquestes compensacions a projectes d'interès general i tenien fins al 30 de novembre per a presentar-los. El DTI assegurava que la resta de municipis afectats per la línia rebrien les mateixes compensacions.

La major part dels alcaldes afectats, tant d'aquest traçat com de la resta de la línia, van rebutjar aquests ajuts i van decidir no presentar cap projecte. El president de l'AMMAT, Paulí Fernández, va qualificar la carta de «xantatge» amb la intenció de dividir els alcaldes, «ja que tots sabem que amb aquests diners en un poble petit es poden fer moltes coses». En canvi, l'alcalde de Bescanó, Xavier Soy (CiU), va acceptar la compensació, si bé va demanar una pròrroga en el termini de presentació.

El primer tram tira endavant

El 9 de febrer de 2007 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). El mes de juliol van començar les expropiacions dels terrenys afectats.

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 a 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 Eléctrica.

Mario Monti nomenat mediador

El 2007 l'economista italià Mario Monti va ser nomenat mediador de la UE per a la interconnexió a proposta del comissari d'Energia de la Comissió Europea, Andris Piebalgs. Monti havia estat comissari europeu de Mercat Interior del 1995 al 1999 i de Competència del 1999 al 2004.

El novembre del mateix any 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 associa-

cions 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 del Nord a Perpinyà, on va poder constatar que en aquest cas el rebuig a la línia era unànime.

El febrer de 2008, coincidint amb la cimera francoespanyola celebrada a París, el coordinador europeu per a la interconnexió elèctrica, Mario Monti, va presentar el seu primer informe. Després de constatar la preocupació existent al territori per l'impacte mediambiental de la MAT, l'excomissari europeu apostava per aplicar opcions tècniques excepcionals com, per exemple, el soterrament de la línia en paratges naturals especialment delicats, per bé que únicament en el tram de la interconnexió, entre Santa Llogaia d'Àlguema i Baixàs. Així mateix, reclamava que es cobrés un impost a les empreses elèctriques que fessin ús de la línia elèctrica i que aquests diners es destinessin a projectes locals per a compensar el territori pel pas de la infraestructura energètica.

L'informe, però, no feia cap referència al traçat definitiu de la interconnexió, per la Jonquera –com preferien els governs espanyol i català–, per Maçanet de Cabrenys o la Vajol –opció preferida pel Govern francès. En aquest sentit, el president espanyol José Luis Rodríguez Zapatero i el president francès Nicolas Sarkozy van acordar, durant la celebració de la cimera, que abans del 30 de juny se n'establirien el traçat definitiu i els detalls tècnics, econòmics i mediambientals, d'acord amb els informes presentats per Mario Monti.

Les plataformes contràries a la MAT, reunides pocs dies després a Arles (Vallespir), van valorar negativament els resultats de la cimera i van recla-

mar que, abans de parlar de soterraments, es justificués la necessitat de la línia. Així mateix, van acordar celebrar dues manifestacions durant el mes de març a les comarques gironines i a la Catalunya del Nord per a reiterar el rebuig al projecte, que van tenir lloc a Perpinyà i a Girona.

S'inicien les obres del primer tram

A principis del 2008 es van iniciar els treballs previs, bàsicament de desbrossament i obertura de camins, de les obres del primer tram de la MAT entre Sentmenat (Vallès Occidental) i Bescanó (Gironès), que creuava la comarca d'Osona. No va ser fins al mes de maig, però, que es van començar a instal·lar les primeres torres de la línia.

L'inici de les obres va provocar les protestes de veïns dels pobles afectats, especialment a la comarca d'Osona. Així, per exemple, el 2 de febrer unes dues-centes persones van tallar intermitentment durant una hora l'EIX TRANSVERSAL [2012:6] a l'altura de Calldenes. A més, els alcaldes de la zona van reclamar l'aturada de les obres per tal que s'estudiés la possibilitat de soterrar totalment o parcialment aquest tram de la línia, com s'estava plantejant entre Santa Llogaia i Baixàs.

Durant l'execució de les obres es van produir diversos actes de sabotatge. Els casos més significatius van ocórrer

el 4 de juny i el 10 de juliol. La matinalada del 4 de juny uns desconeguts van incendiar un camió grua que treballava a les obres de la MAT entre els termes municipals de Folgueroles i Vilanova de Sau, a Osona. El vehicle, que es trobava estacionat al costat d'una de les torres en construcció, estava valorat en uns sis-cents mil euros. Així mateix, el 10 de juliol dues excavadores i dos remolcs van ser incendiats a Centelles. La Plataforma No a la MAT es va desvincular d'aquests incidents remarcant que els seus actes eren «pacífics i divulgadors», si bé va recordar que la línia elèctrica generava una forta «crispació» en el territori.

Es presenten dos trams més de la MAT

A mitjan abril de 2008 REE va presentar l'avantprojecte de la MAT entre Bescanó (Gironès) i Santa Llogaia d'Àlguema (Alt Empordà). El traçat responia a les modificacions que el DTI havia anunciat l'any 2006, que descartaven l'opció inicial de seguir el corredor del FAV des de Palol de Revardit (Pla de l'Estany) fins a Santa Llogaia d'Àlguema i apostaven per seguir la línia de 220 kV Vic-Bescanó-Juià i el corredor de l'AP-7 i la N-II.

Els punts més delicats del traçat se situaven en una sèrie de nuclis habitats que es localitzaven a menys de 500 m



La MAT prop de Centelles. Font: Arxiu Territori.

de la línia —els Masos, Ermedàs, Vilamorell, Can Murtra— i a diverses cases aïllades que s'ubicaven a menys de 100 m. Cal recordar que REE havia explicat que procuraria respectar aquestes distàncies mínimes de les zones habitades, ja que es considerava que garantien que no es produís cap tipus d'efecte sobre la salut de les persones.

D'altra banda, a finals de maig es va presentar el projecte executiu del ramal de Riudarenes. En aquest cas, el Ministeri d'Indústria ja havia autoritzat la línia en tràmit d'urgència, fet que permetia fer-ne el projecte executiu i l'exposició pública sense passar pel tràmit de l'avantprojecte. Aquesta línia no passava tan a prop de zones habitades, si bé una desena de masies es localitzaven a una distància de prop de 500 m de la línia. Així mateix, diversos elements d'interès arquitectònic, com el castell de Farners o algunes ermites, se situaven també a poca distància de la línia.

El mes de juliol es va acabar el període d'al·legacions dels dos trams. En total se'n van presentar 6.125, de les quals un 43 % corresponien al tram Bescanó - Santa Llogaia i el 57 % restant, al ramal de Riudarenes. La major part de les al·legacions eren adhesions massives promogudes per entitats, com la Plataforma No a la MAT —que reclamava que no es fes la MAT per considerar-la innecessària— o l'AMMAT —que en reclamava el soterrament íntegre.

Els governs espanyol i francès acorden un soterrament parcial

El 27 de juny de 2008 es va celebrar una cimera francoespanyola a Saragossa en la qual els governs espanyol i francès van acordar soterrar els seixanta quilòmetres del tram interfronterer entre Santa Llogaia i Baixàs i

pagar-lo a parts iguals, malgrat que la major part del traçat passava per França. A més, es va decidir que la nova línia aprofitaria els corredors existents, és a dir, que passaria per la Jonquera, un traçat que fins llavors el Govern francès sempre havia descartat per l'impacte ambiental i paisatgístic que suposaria sobre la plana del Rosselló.

El president del Govern espanyol va qualificar el dia d'històric, ja que s'havia arribat a un acord que permetria doblar la capacitat d'interconnexió entre els dos estats, fet que segons la seva opinió resoliria els problemes energètics de les comarques gironines i de Catalunya. Per la seva banda, el president de l'AMMAT i alcalde de Crespià, Xavier Quer, va considerar que el soterrament de la MAT en un sol tram constituïa un greuge comparatiu per a la resta del territori i en demanava el soterrament íntegre des de Sentmenat fins a Baixàs. ERC i ICV es van sumar a la petició dels alcaldes, mentre que el Govern català va reconèixer que es podrien soterrar alguns trams de la resta del traçat, però en cap cas la totalitat.

El traçat segueix endavant

Durant el 2009 la tramitació de la línia elèctrica de 400 kV va seguir endavant sense contratemps. Entre Sentmenat i Bescanó les obres ja quasi estaven enllestides. Entre Bescanó i Santa Llogaia d'Àlguema i al ramal de Riudarenes s'estava pendent de la resolució de les al·legacions, en les quals els ajuntaments reclamaven el soterrament i modificacions del traçat. A finals de 2010 el Ministeri d'Indústria va aprovar l'avantprojecte del tram soterrat entre Santa Llogaia i la frontera francesa.

Després d'uns mesos d'impàs, durant el 2012 la línia va rebre nous impul-

sos. Aquell any es van iniciar les obres del tram soterrat transfronterer entre Santa Llogaia i Baixàs i es va autoritzar i presentar el projecte executiu del tram central Bescanó - Santa Llogaia, després que es desestimessin les al·legacions que en reclamaven el soterrament. L'Estat confiava que la línia fos plenament operativa el 2014.

Epíleg

El debat al voltant de la necessitat de la MAT va tenir especial incidència entre els anys 2004 i 2007. Cal destacar que, a conseqüència d'aquest debat, el projecte inicial ha sofert nombroses i contínues modificacions, concretament canvis de traçat per allunyar-lo de zones urbanes i espais naturals, compactar-lo amb línies preexistents de 132 o 220 kV o apropar-lo al corredor d'infraestructures viàries i ferroviàries actual. No obstant això, la modificació més important és, sens dubte, el soterrament dels seixanta quilòmetres del tram transfronterer entre Santa Llogaia i Baixàs amb l'objectiu de reduir l'impacte sobre els Pirineus i la plana del Rosselló.

Aquestes revisions no han respost únicament a criteris objectius, sinó que en molts casos s'han produït després que en els territoris afectats haguessin tingut lloc intenses campanyes d'oposició. A més, la segmentació del projecte per trams no ha afavorit tampoc que es poguessin plantejar alternatives de traçat i quan aquestes s'han presentat —com en el cas del reforçament del coll d'Ares— no han estat sotmeses a una verdadera anàlisi de cost-benefici. Des d'aquest punt de vista, la manca d'un debat previ sobre el traçat —com sí que va passar en el petit tram francès— ha impedit buscar solucions des de l'arrel que podrien haver estat més raonables.

6. MILLORA URBANA DE CA N'ANGLADA (TERRASSA)

Ca n'Anglada (14.145 habitants el 2008 i 33 % d'immigració estrangera) és un barri de Terrassa situat a un quilòmetre i mig a l'est del centre històric i delimitat per l'avinguda del Vallès, el passeig del Vint-i-dos de Juliol, l'avinguda de Barcelona i la carretera de Montcada. A part de la masia que dona nom al barri (que data del segle xv) i d'algunes construccions de principis del segle xx, el creixement urbanístic s'hi va iniciar bàsicament a partir del 1950, amb l'arribada de població provinent del sud d'Espanya. Les riudes del setembre de 1962, que van afectar diverses poblacions del Vallès Occidental, van colpejar fortament el barri, que comprenia una elevada quantitat d'habitatges d'autoconstrucció. Així, el desbordament de la riera de les Arenes, que delimita Ca n'Anglada per l'est, va destrossar moltes cases –que havien estat construïdes en zones inundables– i va provocar desenes de morts al barri. A causa d'aquest fet es van construir diversos blocs de pisos per a real·lotjar els afectats, especialment al sector nord de Ca n'Anglada.

Durant els anys setanta i vuitanta Ca n'Anglada va ser escenari d'intenses lluites veïnals per a millorar les condicions urbanístiques i socials del barri, en què van tenir un paper destacat els partits d'esquerres (principalment el PSUC) i també la parròquia. Entre les principals reclamacions veïnals, cal destacar la construcció d'un centre d'educació infantil i primària, la il·luminació dels carrers, la urbanització de les avingudes situades a banda i banda del barri, la creació de zones verdes, la millora de les condicions dels blocs d'habitatge de real·lotjament, l'eliminació del barraquisme i de les indústries properes a les zones residencials i la construcció d'un baixador de tren de la línia de RENFE. Moltes d'aquestes demandes es van assolir amb els primers ajuntaments democràtics, per bé que els problemes de densificació en determinats sectors no es van resoldre.

El barri de Ca n'Anglada de Terrassa, on el 1999 es van produir greus incidents racistes, és objecte d'una important inversió pública per a millorar-ne les condicions socials i urbanístiques. Entre el 2004 i el 2007 s'hi desenvolupa el Programa de Barris, que comporta la millora de l'espai públic i de la vialitat i l'endegament de programes d'acció social i promoció econòmica. A partir del 2006 s'inicia un projecte d'esponjament del sector nord del barri, per bé que la crisi econòmica en frena l'execució.

A partir dels anys noranta el barri va atraure nova població, procedent sobretot del Marroc i dels països sud-americans. El juliol de 1999, en un dels dies de festa major del barri, es va produir una baralla entre dos joves, un d'ells d'origen magrebí, que va acabar amb destrosses i que es va repetir la nit següent amb més joves implicats. Arran d'aquests fets, durant els dies següents es van organitzar diverses manifestacions en què van participar centenars de persones i en què es van corejar lemes racistes. Les manifestacions van desembocar en destrosses a una carnisseria islàmica i a la mesquita del barri i l'apunyament de dos joves marroquins. Davant d'aquesta situació, l'Associació Marroquina de Terrassa va demanar als ciutadans d'aquesta nacionalitat que no sortissin al carrer. Després dels incidents els Mossos d'Esquadra van detenir onze persones.

Els fets de Ca n'Anglada van consternar l'opinió pública catalana. Més enllà de les condemnes a les agressions racistes, es va fer evident la necessitat d'atendre amb més recursos els barris on s'estava produint l'entrada de població immigrant i intervenir-hi des d'un punt de vista social i urbanístic. No és casualitat, doncs, que el 2004 Ca n'Anglada fos elegit, juntament amb tres barris més del districte dos de Terrassa –Montserrat, Torre-sana i Viladrell–, dins la primera convocatòria del PROGRAMA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL [2010:58] del Govern de la Generalitat, amb l'objectiu d'atendre les situacions de fragilitat social i urbanística.

El Programa de Barris a Ca n'Anglada

El Programa de Barris i Àrees Urbanes d'Atenció Especial tenia com a principal objectiu actuar en aquells barris i viles on s'havien detectat problemes urbanístics i socials importants, per tal de frenar el procés de degradació en què estaven immersos. Per això proposava actuar d'una manera integral, tenint en compte tant la rehabilitació urbanística com el desenvolupament de projectes socials i econòmics per al foment de la cohesió social.

En el cas del districte II de Terrassa es pretenia millorar la qualitat social i urbanística de quatre barris, entre els quals Ca n'Anglada. Des del punt de vista urbanístic, les diferents actuacions es basaven a dignificar l'espai públic, millorar la vialitat i eliminar barreres arquitectòniques. Destacaven, en aquest sentit, la urbanització de l'avinguda de Barcelona, que suposaria la transformació d'un vial de trànsit rodant important en un espai cívic, apte per al passeig, les activitats ciutadanes i la dinamització del comerç; la creació de la nova passarel·la per a viants sobre la riera de les Arenes que permetia connectar el barri de Ca n'Anglada amb la resta de barris del districte II, amb què esdevenia un element de cohesió; l'adequació i millora dels ponts dels carrers de Navarra, Salamanca i Extremadura, i la instal·lació d'una passarel·la al carrer de l'Amistat. També es proposaven nombroses actuacions adreçades al foment del comerç i la restauració, la promoció de la cultura i l'esport, l'acollida a les persones nouvingudes, el foment

de la convivència i la participació ciutadana, entre d'altres. El pressupost del programa era de 17 MEUR, aportats a parts iguals per l'Ajuntament de Terrassa i la Generalitat de Catalunya.

L'any 2008, dins el termini previst de quatre anys, ja s'havien executat la major part de les actuacions. Aquell mateix any es van fer les primeres sessions d'avaluació del Programa de Barris amb diferents entitats socials i veïnals dels barris del districte II. Les entitats van reconèixer les millores urbanístiques, però van mostrar-se crítiques amb els avenços socials, especialment per la dificultat de mesurar-ne l'impacte. Mesos més tard les entitats veïnals van mostrar la seva preocupació per l'acabament dels programes socials; consideraven molt necessari dotar aquests projectes de continuïtat per a la millora dels barris. En aquest sentit, des de l'Oficina del Pla de Barris van continuar buscant noves fonts de finançament.

Un estudi de la Fundació CIREM sobre «la incidència social de la Llei de barris» va proporcionar dades sobre l'evolució dels diferents projectes de la primera convocatòria. Si s'analitzava la mitjana dels tretze barris on s'havia intervingut, s'observava que s'havia millorat a grans trets. Atès

que inicialment es va puntuar (a partir de diversos indicadors) els barris per tal de ser considerats àrees urbanes d'atenció especial, a l'estudi es comparava aquesta nota amb la que rebrien en aquell moment. D'aquesta manera, s'observava que la puntuació mitjana s'havia reduït 3,58 punts, cosa que significava que la situació havia millorat lleugerament. El barri de Ca n'Anglada era un dels que havia millorat més respecte a la situació de partida (s'havia reduït 7 punts la puntuació), només superat pel barri del Carme de Reus. Per la seva banda, el NUCLI HISTÒRIC D'OTLOT [2011:39], el barri de l'ERM DE MANLLEU [2010:63], Roquetes a Barcelona i la part de la SERRA D'EN MENA DE BADALONA [2006:101] havien empitjorat lleugerament la seva situació de partida.

Modificació del POUM a Ca n'Anglada

A més de les actuacions previstes en el Programa de Barris, l'Ajuntament de Terrassa estudiava la necessitat d'anar més enllà i actuar sobre els problemes de densificació a Ca n'Anglada Nord. En alguns casos la separació entre els blocs era de només tres metres i s'evidenciava una manca d'espais lliures. Per això l'any 2006 es van iniciar els tràmits d'una modificació puntual del POUM DE TERRASSA

[2003:107] –aprovat el 2003– per a permetre l'enderrocament de nou blocs de Ca n'Anglada Nord i la reubicació dels veïns a l'avinguda del Vallès, al costat de la riera de les Arenes.

Els nou blocs afectats per l'esponjament se situaven al voltant del carrer de Jacint Elías i formaven part dels habitatges que es van construir per a real·lotjar els afectats pel desbordament de la riera de les Arenes del 1962. Tenien planta baixa més cinc o sis pisos i sumaven un total de cent vuitanta-quatre habitatges, dels quals prop d'una tercera part estaven ocupats per persones d'origen estranger. La ubicació dels blocs a enderrocar, enmig de les illes d'habitatge i sense contacte directe amb els carrers ortogonals, suposava l'alliberament dels espais centrals com a zona verda i la reducció de la densitat de població a la zona.

La modificació puntual afectava el Pla de Millora Urbana de l'Avinguda del Vallès, que, segons el POUM, havia de permetre crear 698 habitatges (comptant els 265 ja existents) a la façana oest de l'avinguda del Vallès. En concret, la modificació ampliava l'àmbit del Pla de Millora Urbana amb la inclusió de la riera de les Arenes i la seva façana est i dels blocs afectats de Ca n'Anglada Nord. Gràcies a aquesta ampliació, que aportava nous espais lliures al sector, s'incrementava l'edificabilitat de la façana oest fins a arribar als 898 habitatges (comptant els 265 existents), fet que permetria real·lotjar els veïns dels blocs de Ca n'Anglada Nord. L'augment de l'edificabilitat (de 55.851 m² de sostre fins a 87.371 m²) es compensava amb els espais lliures i zones verdes de la façana est de la riera i els que es crearien de nou a Ca n'Anglada Nord.

La nova façana construïda de l'avinguda del Vallès tindria, així, una alçada que oscil·laria entre la planta baixa més cinc pisos i la planta baixa més deu pisos. Per tal d'augmentar el nombre d'habitatges, aquests s'apropaven cap a l'avinguda del Vallès i es traslladava el poliesportiu municipal de



La riera de les Arenes amb la Mola al fons. Font: Arxiu Territori.

Ca n'Anglada als entorns del camp de futbol de Sant Cristóbal, a l'altre costat de la riera.

La modificació puntual comportava, a més, dividir el sector del Pla de Milloira Urbana en dos polígons d'actuació urbanística –PAU 1 i PAU 2– que es desenvoluparien de manera independent. El PAU 1 es localitzava al sector sud de l'avinguda del Vallès i preveia 312 habitatges. El PAU 2 se situava al sector nord de la mateixa avinguda i incloïa, a més, els blocs a enderrocar de Ca n'Anglada Nord; en aquest àmbit es preveien 586 habitatges, la major part dels quals per a real·lotjar els veïns afectats per l'esponjament.

L'Ajuntament de Terrassa va aprovar inicialment la modificació del POUM l'abril de 2006, i l'abril de 2007 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) en va fer l'aprovació definitiva. A partir de llavors va començar a redactar-se el projecte d'urbanització dels dos polígons d'actuació urbanística.

L'any 2009 l'Ajuntament de Terrassa i l'INCASÒL van signar un conveni per a desenvolupar el PAU 2 de l'àmbit de la modificació del POUM. Segons el conveni, l'INCASÒL, a través de la seva filial en remodelacions urbanes, Reursa, es faria càrrec de tota la gestió d'aquest projecte urbanístic. El juliol de 2010 es van aprovar els estatuts per a la constitució del consorci urbanístic que havia de permetre desenvolupar el PAU 2 i que també tindria la funció de desenvolupar l'ÀREA RESIDENCIAL ESTRATÈGICA (ARE) [2009:19] Porta Sud de Terrassa, que preveia 964 habitatges.

El gener de 2011 la Junta de Govern Local de l'Ajuntament de Terrassa va aprovar inicialment el projecte d'urbanització del PAU 2 –que tenia un cost de 6,8 MEUR– i el novembre de 2011 el va aprovar definitivament. D'aquesta manera, ja estava tot a punt per a iniciar el procés urbanístic que havia de permetre edificar els habitatges de real·lotjament i enderrocar els blocs de Ca n'Anglada Nord.

La crisi afecta el projecte

Al llarg del mateix 2011 van començar a créixer els dubtes sobre la viabilitat del projecte urbanístic de real·lotjament. Per un costat, no estava clar que es pogués assumir el cost de construir els habitatges a l'avinguda del Vallès i, per l'altre, l'ARE Porta Sud no tenia perspectives d'executar-se a curt o a mitjà termini.

A més d'aquesta situació, des del 2006, any en què l'Ajuntament havia decidit enderrocar els blocs de Ca n'Anglada Nord, aquests s'havien anat degradant progressivament, ja que els veïns no havien fet cap reforma en espera dels nous pisos. Destacava la presència d'esquerdes, humitats, portes i vidres trencats i de brutícia a les escales. Cal afegir que bona part dels pisos estaven abandonats –en molts casos davant la impossibilitat de pagar la hipoteca– i una quinzena havien estat ocupats il·legalment.

Per tot això, l'Ajuntament de Terrassa i la Generalitat estaven estudiant real·lotjar a curt termini alguns dels veïns dels blocs afectats de Ca n'Anglada Nord en pisos ja construïts. La Generalitat hauria de pactar amb l'Ajuntament quins eren els casos més greus que justificaven el trasllat immediat.

D'altra banda, per a evitar que la paralització de l'ARE afectés el projecte d'esponjament, el desembre de 2011 l'INCASÒL va deixar sense efecte l'acord d'aprovació dels estatuts del Consorci que havia de desenvolupar l'ARE Porta Sud i el PAU 2. Així mateix, va aprovar els estatuts i va iniciar el procediment de constitució d'un nou consorci que se centraria únicament a desenvolupar el PAU 2.

El 23 de gener de 2012 l'Associació d'Afectats per l'Esponjament, formada per veïns dels nou blocs, va organitzar una manifestació al barri de Ca n'Anglada per a reclamar celeritat en la transformació urbana. Hi van participar dues-centes persones que reclamaven que es complís el compromís de construir els nous pisos i denunciaven l'estat de degradació dels blocs a causa dels anys d'espera.

Generalitat i Ajuntament acorden enderrocar dos blocs

El 12 de setembre de 2012 el Departament de Territori i Sostenibilitat i l'Ajuntament de Terrassa van acordar enderrocar els dos blocs en pitjor estat i real·lotjar les quaranta-vuit famílies afectades en habitatges ja existents del municipi, en bona part al barri de Torrensana. Els blocs afectats eren el set i el nou, situats a l'illa delimitada pels



Interior d'illa afectat pel projecte d'esponjament. Font: Arxiu Territori.

carrers de Sant Damià, Sant Cosme, Jacint Elías i el passeig del Vint-i-dos de Juliol. En total es destinarien 6 MEUR –3 l'Ajuntament de Terrassa i 3 l'Agència d'Habitatge de Catalunya– per a adquirir els nous habitatges, enderrocar els dos blocs i reurbanitzar l'espai.

Tant el conseller de Territori i Sostenibilitat, Lluís Recoder, com l'alcalde de Terrassa, Pere Navarro, reconeixien que l'execució del PAU 2 –malgrat disposar d'un projecte d'urbanització– era inviable a causa de la situació econòmica i per això calia dur a terme les actuacions més urgents. L'alcalde va agrair la col·laboració del Govern català i va assenyalar que l'actuació permetria la creació d'espais de relació entre els veïns i milloraria la qualitat de vida dels habitants de Ca n'Anglada Nord. Per la seva banda, Recoder va assegurar que els dos blocs afectats no eren «infrahabitat-

ge», però estaven malmesos i per això calia actuar.

A finals d'any va començar el reallotjament de les cinc primeres famílies afectades. L'objectiu era que al llarg del 2013 finalitzés el trasllat dels veïns dels dos blocs que, posteriorment, s'enderrocarien. En canvi, no hi havia cap calendari previst per a la urbanització del PAU 2 i per a l'enderrocament dels set blocs restants.

Epíleg

L'evolució del barri de Ca n'Anglada en els últims quinze anys és un indicador de les problemàtiques de determinats barris del país i també dels esforços de l'Administració per a revertir la situació. Els fets de 1999 van ser un seriós advertiment dels riscos que podria comportar l'excessiva concentració de la immigració en barris que encara tenien, malgrat els can-

vis que s'havien produït, importants carències.

La Llei de barris intentava respondre a situacions com les que es donaven a Ca n'Anglada en una doble vessant: les actuacions de millora urbana i les actuacions socials. La valoració del projecte fou positiva i es van constatar avenços importants des d'un punt de vista social, econòmic i urbanístic. Tanmateix, la Llei de barris no podria fer front als problemes de densificació del sector de Ca n'Anglada Nord i es va requerir un nou instrument urbanístic per fer-hi front.

Si bé és cert que la crisi ha acabat afectant l'esponjament dels blocs de Ca n'Anglada Nord, cal valorar l'esforç continuat per part de l'Administració al barri, que ha permès, probablement, evitar la repetició de situacions com les del 1999.

7. PLANS URBANÍSTICS AL DELTA DE L'EBRE

El delta de l'Ebre és una plana al·luvial de més de 320 km² de superfície (unes tres vegades més gran que el municipi de Barcelona) que es projecta prop de 22 km dins del mar en forma de tascó. És el tercer delta més gran de la Mediterrània, després del delta del Nil (24.000 km²) i del del Roine (500 km²).

El 24 % de la superfície del Delta són àrees naturals protegides dins del PARC NATURAL DEL DELTA DE L'EBRE (PNDE) [2004:126] i un 71 % són àrees de cultius, on destaquen les 20.000 ha d'arrossars. El 5 % restant és sòl urbà i allotja 16.135 habitants distribuïts en la plana deltaica. Si incloem també els municipis situats al predelta, la població arribaria als 64.351 habitants (INE 2012).

L'estructura del poblament del Delta està determinada pel mateix riu, que el divideix en dos hemideltas: el dret i l'esquerre. En aquest àmbit, també hi passa el corredor mediterrani d'infraestructures (que coincideix amb el traçat de l'antiga Via Augusta), que travessa els municipis de l'antiga línia de la costa predeltaica. L'organització politicoadministrativa dels municipis deltaics es va modificar entre els anys 1977 i 1983 amb la creació de cinc nous municipis.

A l'àmbit predeltaic de l'hemidelta esquerre, que pertany a la comarca del Baix Ebre, se situen els municipis de l'Ampolla de Mar (3.606 hab.) –segregat del Perelló el 1991–, Camarles (3.609 hab.) i l'Aldea (4.530 hab.) –segregats de Tortosa el 1981 i el 1983 respectivament. Com a municipi situat íntegrament a la plana deltaica de l'hemidelta esquerre, hi ha Deltebre (12.316 hab.), també segregat de Tortosa el 1977 i que comprèn els nuclis conurbats de la Cava i Jesús i Maria i la urbanització de Riumar (373 hab.).

A la plana deltaica de l'hemidelta dret, que pertany a la comarca del

El delta de l'Ebre és un espai d'excepcionalitat natural dins la Mediterrània que ha de compatibilitzar la seva preservació davant l'amenaça de la regressió dels seus valors naturals amb el desenvolupament econòmic agrari i turístic i les propostes de transvasament del riu Ebre. El Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner i el Pla Territorial Parcial de les Terres de l'Ebre promouen l'estratègia de restringir el creixement entre els nuclis de la plana deltaica i potenciar-la al predelta, per bé que reben l'oposició de la major part d'ajuntaments, que aposten pel desenvolupament turístic lligat a activitats com el golf o la navegació per tal de dinamitzar l'economia local.

Montsià, hi ha Sant Jaume d'Enveja (3.549 hab.), format pel nucli principal de Sant Jaume i les entitats dels Muntells (498 hab.) i Balada (11 hab.). Sant Jaume també es va segregar de Tortosa el 1978. A l'hemidelta dret, amb part del seu terme municipal a la plana, hi ha Amposta (21.434 hab.) –que té els nuclis deltaics de la urbanització Eucaliptus (110 hab.) i Poblenou del Delta (173 hab.)– i Sant Carles de la Ràpita (15.232 hab.), situat a la badia dels Alfacs, que inclou dins del seu terme municipal la punta de la Banya i la barra del Trabucador, amb el nucli deshabitat de les Salines de la Trinitat.

El poblament del Delta

El poblament de la plana deltaica de l'Ebre no va començar fins al segle XVIII, format per colons que arribaven al Delta per a l'explotació de la sosa. Aquests primers pobladors vivien en barraques disperses que no formaven cap nucli (el 1719 residien al Delta 385 persones).

A la segona meitat del segle XIX la posada en marxa dels canals de la dreta i l'esquerra de l'Ebre va possibilitar la introducció del cultiu de l'arròs i l'augment de població, que es va concentrar als nuclis de la Cava, Jesús i Maria i Sant Jaume.

Altres nuclis que es van desenvolupar en aquesta època van ser els Muntells (a l'est) i Balada (a l'oest). Aquest últim era un antic lligallo (comunitat de

pastors) que es va desenvolupar, igual que altres nuclis deltaics, gràcies a la importància de la transhumància entre el Maestrat (Castelló i Terol) i el Delta des del segle XIV.

A començaments del segle XX hi van haver intensos processos migratoris cap al Delta des de la resta de l'Estat (especialment del País Valencià), mentre que s'ampliaven les hectàrees de cultiu d'arròs. El 1940 al Delta ja existien unes setze mil hectàrees conreades d'arròs i hi vivien 6.200 habitants. El 1956, durant el franquisme, l'Institut Nacional de Colonització Agrària va generar nous nuclis al Delta, com el Poblenou del Delta (anomenat inicialment Villafranco del Delta).

El tipus de poblament del Delta segueix un model propi de colonització en què cada casa, generalment amb hort, s'aixeca en una parcel·la rectangular paral·lela al riu i els carrers segueixen la mateixa estructura dels antics camins agraris. En el cas de Deltebre, els nuclis urbans de la Cava i Jesús i Maria s'uneixen i s'estructuren a través de sis quilòmetres de l'antiga carretera, lloc on les densitats urbanes augmenten i s'aprofita també per a establir-hi equipaments comercials i de serveis.

A mitjan anys seixanta hi van haver els primers desenvolupaments turístics amb urbanitzacions com Riumar, a tocar de la desembocadura, que pre-

veia més de trenta mil places d'apartaments, dels quals es van executar inicialment només cinquanta xalets corresponents a la fase 1. Aquesta urbanització va ser declarada centre d'interès turístic nacional el 1970, malgrat no estar del tot legalitzada.

A l'hemidelta dret també es va desenvolupar la urbanització Eucaliptus, el 1965, al terme municipal d'Amposta, de la qual només es va realitzar la fase 1 de les tres previstes.

La protecció del medi natural: el Parc Natural

El delta de l'Ebre és una de les zones humides més importants de l'Europa occidental, després del Parc Natural Regional de la Camarga, a França, i del Parc Nacional de Doñana, al sud d'Espanya. Al Delta, com a zona de cria i hibernació d'aus s'hi han identificat prop de tres-centes trenta espècies d'ocells, de les sis-centes que hi ha a Europa.

Aquesta importància va fer que el 1962 la UNESCO, dins del projecte MAR, la incorporés a la llista de zones humides euroafricanes susceptibles de ser conservades amb màxima categoria. Aquest grau de protecció també va quedar reflectit a la conferència de Ramsar (Iran) de 1971.

Paral·lelament, durant els anys setanta entitats ecologistes com la Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA), la Institució Catalana d'Història Natural (ICHN) i l'Institut per a la Conservació de la Naturalesa (ICONA) van començar a realitzar estudis per a promoure'n la protecció.

El procés de protecció va anar acompanyat d'un autèntic *boom* de projectes turístics al delta de l'Ebre als anys setanta, com el projecte de la *Ciudad del mar* a la punta del Fangar, de 608 ha, que pretenia acollir fins a 40.000 turistes, o el projecte *Iber-playa* a la zona humida de la Platjola. Però, sens dubte, el projecte més polèmic va ser el de ciutat residencial dels Alfacs, a Sant Carles de la Ràpita, que pretenia la dessecació d'aquesta península (empaïrant-se en la Llei de dessecació de maresmes i terrenys pantanosos de 1918) i la construcció en les seves 2.300 ha d'una ciutat residencial per a 130.000 turistes.

El projecte dels Alfacs va propiciar la reacció contrària, l'any 1973, d'un bon nombre d'institucions com el Museu de Zoologia de Barcelona, entitats ecologistes (DEPANA o Adena), la ICHN, Òmnium Cultural, el Col·legi d'Arquitectes i el Col·legi de

Doctors i Llicenciats. L'octubre de 1976 l'Assemblea de Catalunya va editar un manifest anomenat «Salvem Catalunya per a la democràcia», on es reclamava aturar aquest projecte juntament amb altres projectes de l'època com l'embassament de Rialb, les NUCLEARS D'ASCÓ I VANDELLÒS [2007:40], el transvasament del riu Ebre a Barcelona o l'abocador del Garraf.

Per contra, les entitats locals defensores del projecte argumentaven que era vital per a aquesta zona deprimida i lamentaven que les associacions contràries no havien mostrat de la mateixa manera el seu rebuig al transvasament de l'Ebre a Barcelona.

Més endavant, l'any 1983, un altre projecte, que proposava la dessecació de la bassa del Canal Vell, a Deltebre, per tal d'augmentar la superfície destinada al conreu de l'arròs, va generar una forta oposició. La protesta d'ecologistes, pescadors i del recentment constituït Ajuntament de Deltebre va forçar la declaració del Parc Natural del Delta de l'Ebre per part de la Generalitat a l'hemidelta dret (DL 354/1983). Aquesta primera proposta comprenia les zones humides del Canal Vell, la bassa de les Olles, el port del Fangar i les illes de Sant Antoni i de Buda. El 1986 (DL 332/1986) es va ampliar aquesta protecció a l'hemidelta dret, a les zones humides de l'Alfacada i la Platjola, a Sant Jaume d'Enveja; Sant Antoni Sapinya, la Tancada, l'Encanyissada, i els ullals de Baltasar, a Amposta, i els erms de Casablanca i la punta de la Banya, a Sant Carles de la Ràpita.

El 1996 la superfície del Parc Natural s'ampliava per la reserva de caça de l'Encanyissada fins a les 7.802 ha. També cal remarcar el fet que el Parc fos classificat com a zona d'especial protecció per a les aus (ZEPA), atenent a la Directiva 79/409/CEE del Consell de la Unió Europea, de 2 d'abril de 1979, relativa a la conservació de les aus silvestres, i posteriorment a la XARXA NATURA 2000 [2006:199].



Arrossars prop de Deltebre. Font: Arxiu Territori.

Pla Director de coordinació i Pla Territorial

A principis dels anys noranta es va proposar un nou reguitzell de projectes d'urbanització en sòl deltaic. A Amposta es projectava la fase II de la urbanització Eucaliptus, de 120 ha, que incloïa 1.850 habitatges i un camp de golf. A Sant Jaume d'Enveja es projectaven dues urbanitzacions més, una de 80 ha propera a l'illa de Buda (sector de Migjorn) i una altra més a prop de Sant Jaume, de 90 ha, promoguda per la societat Agrovina-roz. A part, a Deltebre continuaven pendents les ampliacions de Riumar.

El primer intent d'ordenació de la plana deltaica va ser el Pla Director del Delta de l'Ebre, aprovat el 5 de març de 1996, coordinat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP). L'objectiu, quant a l'ordenació del territori, era coordinar-ne el creixement i fer-lo compatible amb la protecció de l'important patrimoni natural del Delta. El Pla abastava el territori format pels set municipis deltaics i en supervisava el planejament vigent.

El Pla Director estableia que a la zona de la plana deltaica només podien

passar a ser urbanitzables les reserves de creixement a l'entorn de Deltebre i el sector d'Agrovinaroz a Sant Jaume d'Enveja, exceptuant les previsions de Riumar fetes per les Normes subsidiàries (NS) de Deltebre i el creixement de l'Eucaliptus a Amposta. Per contra, el Pla projectava cinc àmbits de nous creixements residencials a l'àmbit del predelta: dos sectors al nord del camí del Roquer a l'Ampolla i Camarles, i d'altres a cavall entre els municipis d'Amposta i Sant Carles de la Ràpita, entre el canal de Carles III i l'antiga traça del ferrocarril de Val de Zafán. També proposava un sector industrial



Pla Territorial Parcial de les Terres de l'Ebre. Mapa: Montse Ferrés.

al sud del nucli d'Amposta delimitat per la N-340 i el barranc de l'Oriola, i un sector industrial a l'Aldea situat entre l'autopista AP-7 i el nou traçat del ferrocarril, amb la finalitat de donar servei a la nova estació del ferrocarril Euromed a les Terres de l'Ebre.

Pel que fa a les infraestructures, es definia un anell viari del delta de l'Ebre per a comunicar els diferents municipis entre si i amb l'autopista AP-7 o la carretera N-340, així com un nou pont sobre l'Ebre entre Deltebre i Sant Jaume d'Enveja.

En l'àmbit turístic, s'establien catorze centres de serveis turístics (CST) distribuïts per tot el territori i s'apostava per potenciar la navegació de l'Ebre i la recuperació del canal de Carles III entre Amposta i Sant Carles com a atractiu per a relligar el Delta i el Delta amb el continent. També proposava un àmbit destinat a un port pesquer i esportiu a Deltebre riu amunt, alternatiu al que s'estava tramitant a les zones sensibles del Ganxal.

A finals del 1996 el DPTOP va decidir iniciar l'elaboració del primer pla territorial parcial (PTP), definit pel Pla Territorial General de Catalunya de 1995, en l'àmbit de les Terres de l'Ebre. Aquest pla s'emmarcaria dins de l'estratègia de desenvolupament d'aquest àmbit realitzada per l'Institut per al Desenvolupament de les Comarques de l'Ebre (IDECE), creat l'any 1993. El Pla Territorial Parcial de les Terres de l'Ebre va ser aprovat definitivament el 2001. El Pla es va concebre com un instrument per al desenvolupament de les Terres de l'Ebre plantejant un reforç i una correcció de les dinàmiques demogràfiques a través de la promoció industrial, la reestructuració agrària, el desenvolupament turístic i la millora de les infraestructures internes (especialment a la Terra Alta) i externes (com el ferrocarril d'alta velocitat o el futur aeroport). En l'àmbit del Delta, el Pla també establia una densificació dels nuclis urbans respectant l'estratègia del Pla Director de coordinació, però augmentant-ne el potencial resi-

dencial per tal de donar resposta a les dinàmiques econòmiques que es preveïen que produïssin el mateix Pla. El Pla xifrava en 11.807 el potencial residencial d'habitatges existents als municipis del Delta i proposava incrementar-lo en 7.355 de nous fins a assolir els 19.162, amb un increment de sol residencial de prop de dues mil hectàrees. També es reforçava el paper central del polígon associat al transport de mercaderies ferroviàries de l'Aldea i s'incorporava el nou POLÍGON INDUSTRIAL DE LA CATALUNYA SUD [2009:132] entre l'Aldea i Tortosa, de 135 ha, que estava tramitant l'INCASÒL.

El Pla Hidrològic Nacional i la protecció del Delta

El 2001 el Govern de l'Estat va presentar i aprovar la seva proposta de PLA HIDROLÒGIC NACIONAL (PHN) [2005:174], que preveia transvasar del tram final de l'Ebre fins a 1.050 hm³ repartits de la manera següent: fins a 190 hm³ cap a les conques internes de Catalunya, fins a 315 hm³ cap a la conca del Xúquer, fins a 450 hm³ cap a la conca del Segura i fins a 95 hm³ cap a la conca sud. La proposta de transvasament va rebre un fort rebuig per part de la societat ebrenc a través de la Plataforma en Defensa de l'Ebre (PDE) perquè considerava que, entre altres coses, el PHN suposaria la desaparició del delta de l'Ebre, ja que accentuaria les dinàmiques de regressió i salinització ja existents, qüestió que també assenyalaven la major part dels experts.

Per mirar d'apaivagar aquestes conseqüències, en la disposició addicional desena del PHN s'establia la necessitat d'elaborar un PLA INTEGRAL DE PROTECCIÓ DEL DELTA DE L'EBRE (PIPDE) [2005:131] per a evitar-ne els efectes, a més d'altres ja iniciats com la subsidiència. L'any 2002 es va crear el CONSORCI PER A LA PROTECCIÓ INTEGRAL DEL DELTA DE L'EBRE (CPIDE) [2004:62], que havia de redactar el PIPDE d'acord amb les necessitats del PHN.

El canvi de Govern a l'Estat el 2004 va comportar la derogació dels trans-

vasaments del PHN i la dissolució del CPIDE, però es va iniciar una nova comissió redactora d'un nou PIPDE sense l'amenaça dels transvasaments. El Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) creà la nova Comissió per a la Sostenibilitat de les Terres de l'Ebre (CSTE) com a òrgan de participació per tal de contribuir a la redacció d'aquest nou PIPDE, la seva aprovació i el seu seguiment.

El juliol de 2006 el Ministeri de Medi Ambient (MMA) va presentar el document de base del PIPDE 2006-2008 amb una inversió prevista de 334 MEUR. Aquest pla incloïa actuacions com la DESCONTAMINACIÓ DE L'EBRE A FLIX [2008:30], la construcció d'un dic costaner per a preservar la badia dels Alfacs i la barra del Trabucador, el Pla de Sanejament d'Aigües Residuals Urbanes del delta de l'Ebre, la creació d'aiguamolls de decantació o el dragatge dels canals que comuniquen les llacunes litorals amb les badies, així com la implantació de xarxes d'indicadors ambientals del Delta i diverses actuacions de restauració hidrològica al bosc de la ribera del tram del riu entre Tortosa i la desembocadura.

Diversos estudis han assenyalat la fragilitat del territori deltaic enfront del canvi climàtic. En el marc del PIPDE, el 2006, un dels treballs de suport va assenyalat que entre un 40 i un 80 % de la superfície deltaica podria salinitzar-se amb l'augment del nivell del mar de 57 cm prevista, i això faria retrocedir la línia de costa fins a 100 metres. Un altre estudi publicat l'abril de 2008 per l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic conclouia que, pel 2100, el pronòstic era el retrocés de la línia de costa exterior, la inundació dels terrenys adjacents a la costa de les badies del Fangar i els Alfacs i l'augment de la presència i permanència de la falca salina. Aquest procés comportaria un risc directe difícil d'apaivagar amb mesures protectores sobre la urbanització Riumar per la pujada de cota del nivell del mar cap a l'any 2050 i sobre la urbanització Eucaliptus a finals del segle.

Aquest estudi també assenyalava que el 95 % de la superfície del Delta es podria preservar amb mesures correctores fàcils d'implementar, però que hi havia espais on els costos de la seva defensa les feien pràcticament inviables.

Els nous projectes turístics

A començaments del segle XXI un seguit de projectes, antics i nous, d'instal·lacions turístiques van tornar a sortir a l'opinió pública, molts dels quals lligats a la construcció de camps de golf i ports esportius.

L'últim pla urbanístic deltaic aprovat a finals del segle XX, el text refós de les NS de l'Aldea (1997), ja iniciava aquesta tendència amb l'establiment de dos sectors d'aquesta tipologia: d'una banda, el de la Palma, de 128 ha (just davant d'Amposta) i, de l'altra, el de Vinaixarop, de 30 ha (situat al límit de la serra de Cardó). A més, projectava creixements al sud del municipi (2.300 habitatges), al nord (975 habitatges) i al centre (900 habitatges) relligant els diferents nuclis urbans. També definia els sectors d'activitat econòmica més importants de tot l'àmbit deltaic, com el Catalunya Sud –de 300 ha, a la sortida de l'AP-7 cap a Tortosa–, el LOGIS EBRE [2006:151] –al voltant de la nova estació central de l'Ebre– i el sector DAPSA –de 17 ha, al costat de la Palma.

El projecte de la finca de la PALMA [2008:17], promogut per l'empresa Fadesa, va ser presentat el 2003 i aprovat definitivament per la Comissió d'Urbanisme de les Terres de l'Ebre (CUTE) el 2004. El projecte preveia la construcció de 900 habitatges (185 xalets adossats, 617 habitatges en edificis plurifamiliars i 99 parcel·les per a habitatges unifamiliars d'alt nivell) més un camp de golf que implicava una inversió de 150 MEUR. Respecte al projecte inicial, presentat el 2003, es va acabar reduint el nombre d'habitatges (inicialment uns 1.300) i es va eliminar el port fluvial al riu Ebre. Aquest projecte va quedar completament aturat, amb 300 habitatges a mig construir,

el juliol de 2008 quan l'empresa Fadesa va presentar un concurs de creditors per un valor de 7.000 MEUR, i va deixar compradors amb la paga i senyal lliurada. Tot i que Fadesa va superar el concurs de creditors el 2011, aquesta promoció encara estava, a finals de 2012, en espera de reiniciar les obres.

En el mateix municipi, l'any 2005 en el sector de Vinaixarop es va presentar un projecte per a la construcció d'un CAMP DE GOLF [2005:124] de 18 forats i 365 habitatges promogut per la immobiliària murciana Armilar. Finalment, aquest pla va ser descartat per la CUTE el 2006.

En el municipi d'Amposta a finals de 2002 es va aprovar la redacció d'un pla parcial anomenat MONTSIANELL RESIDENCIAL [2004:154] per a la urbanització de noranta habitatges unifamiliars al peu de la serra de Montsià, a 1,5 km del nucli urbà. El grup ecologista Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes Catalans (GEPEC) i un col·lectiu integrat per tretze arquitectes d'Amposta van presentar alegacions en contra de la urbanització a principis d'any. S'hi assegurava que la urbanització no era sostenible i assenyalaven que la zona ja patia massa pressió urbanística. El municipi va decidir mantenir aquesta urbanització en la futura tramitació del POUM.

El gener de 2003 la CUTE va aprovar definitivament el Pla Parcial del Delta I i el del Mirador de l'Ebre (dels quals van iniciar la tramitació el 1999) a Ampollamar, promoguts per la immobiliària Teyco. Aquests plans preveien la construcció de 515 habitatges, un *pitch-and-putt* i dos hotels a la zona del Roquer. En el mateix municipi de l'Ampolla, l'abril de 2003, es va inaugurar l'hotel apartament Cap Roig Resort, que constava de 139 apartaments turístics. La seva inauguració va generar una important polèmica a causa de la seva ubicació: a només 20 metres del mar, sobre un penya-segat contigu a la platja de Caproig. S'ha de destacar la protesta que va protagonitzar l'organització Green-

peace, que va desplegar una pancarta a tota la seva façana en contra.

A finals de 2003 la immobiliària Armilar va presentar a Sant Carles de la Ràpita un projecte per a construir una marina de 663 amarradors i 1.116 habitatges a la zona del Saliner que va generar un intens debat polític. El desembre de 2004 l'Ajuntament va decidir organitzar una consulta ciutadana sobre el projecte en què, amb la participació d'un 6 %, la població es va manifestar en contra de la marina. L'Ajuntament i Armilar van encarregar un nou projecte idèntic a l'anterior però sense canals d'aigua.

L'any següent, el 2004, a Deltebre es va presentar un altre projecte per a construir una nova marina dins de la fase III de Riumar, que incloïa un port esportiu, un camp de golf i un miler de cases unifamiliars adossades. Aquest projecte va ser aturat a conseqüència de la tramitació del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER (PDUSC) [2005:128].

També aquell mateix any 2004 es va reactivar a Sant Jaume d'Enveja la construcció del sector Agrovinaroz, que preveia en aquest nou projecte de cinquanta hectàrees una urbanització de nou-cents habitatges al voltant d'una marina amb tres canals de nova creació, un hotel, un camp de golf i un port esportiu fluvial. L'abril de 2005, la Direcció General de Ports i Transports del DPTOP va denegar la concessió administrativa per a la seva construcció i per a l'explotació del port esportiu. Finalment l'empresa Agrovinaroz va vendre els terrenys a una promotora basca, Moldis Echarro, que es va avenir a fer la urbanització sense port esportiu fluvial ni camp de golf.

En total, entre el 2003 i el 2004 es van presentar cinc projectes de creixements turístics amb més de cinc mil habitatges (la Palma, Vinaixarop, el Roquer, el Saliner, Riumar III i Agrovinaroz), en què es projectaven quatre noves marines i cinc nous camps de golf.

El nou programa de planejament al Delta

El canvi de Govern a la Generalitat de Catalunya el 2003 va motivar l'inici d'una nova etapa de PLANEJAMENT TERRITORIAL [2004:177] promoguda pel DPTOP i que va afectar directament l'àmbit del Delta.

El mes de febrer de 2004 el DPTOP va presentar els objectius i criteris del PDUSC. El Pla pretenia «identificar, protegir i posar en valor els espais costaners lliures actualment d'ocupació, amb la finalitat de contribuir al desenvolupament urbanístic harmònic de la costa catalana». A finals de maig de 2004, el DPTOP va aprovar inicialment la primera part PDUSC.

L'àmbit d'aplicació del Pla eren els espais lliures situats en la franja de 500 m terra endins, i en l'àmbit del Delta declarava com a sòl no urbanitzable del sistema costaner tot el voltant del perímetre del Parc Natural i diferents espais a l'Ampolla i Sant Carles de la Ràpita. Concretament, la major part perimetral del Parc Natural era qualificada de C1, on només s'admetien l'agricultura, la ramaderia i l'explotació forestal i els habitatges vinculats a aquests usos. D'aquesta manera, entre la classificació d'unes 3.314,5 ha dins d'aquesta categoria i les 7.736 ha ja protegides pel Parc Natural s'aconseguia que un terç de la superfície de la plana deltaica restés sota alguna figura de protecció.

A l'àmbit del predelta, a la part nord de l'AP-7 al seu pas per l'Ampolla, es va catalogar com a C-3 un sector de 350 ha; eren espais situats més enllà dels 500 m, als quals s'aplicava el règim de sòl no urbanitzable. Un altre espai també catalogat amb aquesta mateixa categoria era l'entorn del canal de Carles III (122,68 ha), al nord de Sant Carles de la Ràpita. També s'establia una categoria especial, aprofitament als sectors d'Ampollamar, l'Ampolla i a l'ampliació de Poblenou del Delta a Amposta, on eren els ajuntaments els qui havien de decidir si les qualificaven com a sòl no urbanitzable costaner o si se'n permetia fer

un cert aprofitament urbanístic. El 25 de maig el conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, va signar l'aprovació definitiva d'aquest Pla.

El mes de novembre de 2004 el DPTOP va aprovar els objectius i criteris de la segona part del PDUSC, en aquest cas centrat en el sòl urbanitzable delimitat sense pla parcial aprovat, que va ser aprovat definitivament el desembre de 2005. En aquest es bloquejava la urbanització de Cala Maria, a l'Ampolla, i parcialment la de Riumar, a Deltebre.

Un altre instrument que va tenir gran transcendència va ser el nou PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES TERRES DE L'EBRE [2010:103], presentat a mitjan octubre de 2008, que substituïa el del 2001. El nou PTP proposava estratègies de creixement específiques per als nuclis deltaics de Deltebre, Sant Jaume d'Enveja, els Muntells, Balada i el Poblenou del Delta, de manera que els creixements es produïssin a les parts consolidades dels nuclis urbans, a més d'incloure mesures per a corregir les possibles inundacions. Pel que fa als nuclis de Riumar i l'Eucaliptus, s'establia una estratègia de compleció i millora que suposava la realització d'accions de millora qualitativa dels nuclis en lloc de creixement. També es plantejava una estratègia específica per al manteniment del caràcter rural de les edificacions del Delta.

En l'àmbit del predelta, s'incrementava el sòl destinat a l'activitat econòmica i logística a l'entorn del Logis Ebre i el Catalunya Sud, amb l'ampliació d'aquest darrer en 250 ha. El PTP qualificà un sòl d'interès estratègic de 700 ha al nord de l'autopista i al costat del sector Catalunya Sud, entre els municipis de l'Aldea i Camarles. En aquest àmbit es limitava el creixement de dos municipis deltaics, com és el cas de la part nord de l'AP-7 a l'Ampolla i l'entorn del canal de Carles III a Amposta, que quedaven definits com a sòls de protecció preventiva.

Pel que fa a les infraestructures, el Pla Territorial tornava a plasmar l'anell

viari del Delta, les obres pendents a la N-340 i la variant de l'Aldea, i plantejava un traçat per a definir de l'AUTOVIA C-12 [2012:5] a l'oest d'Amposta fins a Sant Carles de la Ràpita i la cimetara d'Alcanar. També recollia el traçat de l'AUTOVIA A-7 [2007:17] plantejat pel Ministeri de Foment (MIFO) al nord de l'AP-7 i el procés d'adaptació per tal de fer navegable el canal de Carles III entre Amposta i Sant Carles de la Ràpita. La principal novetat era la proposta de tram-tren a partir de l'estació central de l'Aldea amb dos ramals, un fins a Deltebre i l'altre cap a Amposta i Sant Carles de la Ràpita i Alcanar platja.

La presentació del Pla Territorial va motivar la queixa de gairebé tots els municipis deltaics, que entenien que limitava el seu creixement i atemptava contra l'autonomia local. Els municipis de la plana deltaica, com Deltebre, Sant Jaume d'Enveja o Amposta, consideraven que el Pla no havia tingut en compte els seus suggeriments a l'avantprojecte i entenien que la seva classificació dins del grup dels nuclis deltaics amb una estratègia específica restringia en excés les seves possibilitats de creixement. Concretament s'oposaven a les limitacions imposades a les ampliacions de les urbanitzacions d'Eucaliptus, a Amposta, i de Riumar i a l'afectació prevista al Camping L'Aube.

L'Ajuntament de Deltebre també va presentar al·legacions per tal de transformar el sòl de protecció territorial del seu terme municipal en sòl de protecció preventiva, especialment en els espais intersticials entre el sòl urbà i l'exclusió de l'estratègia especialitzada de la urbanització de Riumar. En aquest sentit, a principis de novembre de 2009, l'Associació de Veïns Delta, de Deltebre, va presentar un total de 2.300 al·legacions, avalades per uns 860 veïns del municipi que consideraven que es restringien excessivament les possibilitats de creixement urbanístic, turístic i industrial del municipi.

A l'àmbit del predelta, un altre grup de cent vuitanta veïns de l'Aldea van

presentar un mateix escrit per reflectir el seu desacord amb l'ampliació del polígon industrial Catalunya Sud i la possible instal·lació en aquest d'una siderúrgica.

Per la seva banda, l'Ajuntament de l'Ampolla va presentar al·legacions centrades en els sòls de protecció territorial establerts al nord de l'AP-7 i a Amposta; la principal al·legació va ser contra l'establiment d'un sòl de protecció territorial a l'entorn del canal de Carles III.

Com a procediment complementari al PTP, el 22 de febrer de 2010 es va presentar l'esborrany del PLA DIRECTOR DE LES EDIFICACIONS AGRÍCOLES DE LES TERRES DE L'EBRE [2010:91], que havia de servir per a unificar criteris sobre la tipologia de les construccions vinculades a l'activitat agrícola en sòl no urbanitzable, que a les Terres de l'Ebre eren unes setanta mil. En aquest primer text es reconeixia la singularitat dels municipis de les comarques de l'Ebre i l'arrelament tradicional dels masets o les cabanyes del Delta en el teixit social, i la possibilitat d'adscriure'ls a àmbits més amplis (benestar social, relació amb el territori, etc.). Aquest Pla anava precedit d'un intens debat social sobre la qüestió que va tenir el seu punt àlgid el 8 de juliol del 2009 quan, enmig d'un ampli desplegament policial per a evitar les protestes, la Generalitat va aplicar la disciplina urbanística enderrocant un habitatge il·legal al municipi de Deltebre.

Finalment, el juliol de 2010 el Govern va aprovar definitivament el PTP. Tanmateix, els ajuntaments confiaven en la seva futura derogació o en els recursos que diversos ajuntaments, com el de l'Ampolla, havien presentat al Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) contra aquesta aprovació.

El desembre de 2010, com un impuls a l'anell viari de l'Ebre, es va inaugurar el PONT SOBRE EL RIU EBRE [2010:115] entre Deltebre i Sant Jaume, que permetia connectar finalment els dos

municipis. El pont, de 250 metres de longitud i 19 metres d'amplada, havia estat licitat el desembre de 2007 amb un pressupost d'uns 20 MEUR.

Després de les eleccions al Parlament de novembre de 2010, l'arribada al Govern de CiU, que havia establert com a objectiu electoral a petició dels seus alcaldes ebrencs la derogació o modificació del Pla Territorial, feia preveure un futur incert per a aquests instruments de planejament. Durant aquest temps l'únic instrument de planejament supramunicipal ebrenc que va continuar la seva tramitació va ser el Pla Director de les Edificacions Agrícoles.

Els nous plans generals del Delta

Durant els processos de planificació territorial supramunicipal, com el PDUSC o el PTP, gairebé tots els municipis del Delta van iniciar revisions del seu planejament general.

Amposta

El primer municipi a revisar el seu planejament va ser AMPOSTA [2007:161]. El nou Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) es va aprovar inicialment l'abril del 2003. En aquest document es projectaven nous sectors de creixement residencials cap al sud, just en el límit amb l'actual C-12, que podrien donar cabuda a uns 5.500 nous habitatges: per exemple, sectors com l'Eixample de les Tosses, les Valletes i el Lligallo del baix sud. A partir d'aquest àmbit es proposaven unes dues-centes hectàrees de sòl industrial (lo Tapà i les Tosses) fins al traçat de la futura C-12.

Altres sectors de creixement residencial eren el Lligallo del Port Sud, amb 529 habitatges; el Canal de Navegació Nord, amb 416 habitatges; l'Accés Nord, amb 238 habitatges; la nova urbanització de baixa densitat Montsianell Residencial, i l'ampliació de la urbanització del Favaret. En l'àmbit del Delta, els creixements previstos a Balada, l'Eucaliptus i el Poblenou del Delta es van replantejar incloent la classificació que els donava el PDUSC de sòl no urbanitzable costaner. El

març de 2006 la CUTE va donar el vistiplau al POUM supeditant-ne l'aprovació definitiva al compliment del PDUSC i a la classificació com a sòl no urbanitzable de la urbanització del Montsianell.

D'altra banda, el setembre de 2008 el Pla Urbanístic de l'Eixample de les Tosses, al sud d'Amposta, va ser inclòs dintre del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC (PDU) DE LES ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES (ARE) [2009:12] de les Terres de l'Ebre. El Pla preveia la construcció de 1.615 habitatges, dels quals 959, un 60 %, amb diferents règims de protecció. També preveia destinar 1.751 m² de sòl per a habitatge dotacional. El març de 2009 la Comissió d'Urbanisme de Catalunya va aprovar definitivament el conjunt de PDU de les ARE de tot Catalunya.

L'Ampolla

El POUM de l'Ampolla va ser aprovat inicialment el 2008 i definitivament el novembre de 2010 per la CUTE. Durant el procés de tramitació va haver d'adaptar els seus objectius al PDUSC, que limitava els creixements previstos pel Pla Director de coordinació al nord de l'AP-7 així com del PDUSC-2, que protegia el sector de cala Maria (protecció que va ser recorreguda al TSJC per l'Ajuntament).

El planejament resultant intentava concentrar les noves àrees residencials en dos àmbits. Un més enllà de l'AP-7, de 90 ha, amb una previsió de 2.532 habitatges. L'altre àmbit, que seria desenvolupat en una segona fase, s'emplaçava a la part sud del municipi, al camí del Roquer, i arribava fins al complex turístic pendent d'acabar del Mirador del Delta, amb una previsió de 2.000 habitatges, tot i que la CUTE va reduir-los a 1.600. En aquest sector, també s'hi va incloure una reserva de sòl per a desclassificar alguns dels sectors discontinus de baixa densitat que hi havia al nord del municipi.

Camarles

En el cas de Camarles, la CUTE va aprovar definitivament el POUM el

novembre de 2010 (amb aprovació inicial de maig del 2009). Preveia la construcció de 1.002 habitatges entre els Lligallos i un nou polígon industrial al sector de la Mallada (15 ha), al nord del municipi.

Deltebre

El POUM DE DELTEBRE [2007:164] va ser aprovat inicialment el juliol de 2007 i estava condicionat per les limitacions imposades pel PDUSC als sectors de Riumar i els nuclis de Deltebre. Tot i aquestes limitacions, el 2005 l'Ajuntament va dir que estava estudiant una proposta amb la Direcció General d'Urbanisme (DGU) que podria preveure la construcció de fins a set-cents habitatges.

El POUM preveia el desenvolupament del sector de Riumar III amb 760 habitatges, un port esportiu per a 1.200 embarcacions i un desenvolupament dels sectors I-IV (més limitats pel PDUSC) amb 499 habitatges i diversos equipaments hotelers.

A la zona dels nuclis de Jesús i Maria i la Cava, el POUM preveia la planificació d'un gran pulmó verd d'unes setanta-cinc hectàrees amb un camp de golf inclòs que relligués els nuclis, i la creació d'un centre comercial. Proposava dos nous sectors de creixement, el de la Parellada, al costat d'aquest àmbit central, i el del Maset, a la sortida cap a Riumar. Com a gran novetat es proposava la creació d'un port fluvial al llarg dels set quilòmetres de façana fluvial de Deltebre, amb una sèrie discontinua de quinze pantalans flotants, i crear també un espai turístic i de serveis a l'entrada del nucli urbà per Jesús i Maria, a la zona del Molí dels Mirones, on es preveia fer un parc lacustre envoltat de zones verdes, i on també es construirien dos edificis singulars, d'ús residencial i de serveis.

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, que consideraven irrealitzable. El període d'informació pública va finalitzar el 27 de novembre, amb la presentació de 6.271 al·legacions.

El febrer de 2008 l'equip de govern de Deltebre, format per ERC i el PSC, va decidir fer marxa enrere en l'aprovació inicial del POUM i suspendre'n la tramitació a causa de les presumptes incompatibilitats que va cometre el seu equip redactor. Tot i això, les figures de planejament derivat ja previstes en el planejament anterior en van continuar la tramitació.

Epíleg

En aquest àmbit deltaic de 320 km² s'han viscut en el passat i es viuran en el futur mobilitzacions ciutadanes per a assegurar-ne la supervivència com a territori, amenaçat de regressió a conseqüència del canvi climàtic i un possible nou pla hidrològic nacional.

A aquesta situació cal afegir les diferents visions existents respecte al model de desenvolupament, entre aquells que aposten prioritzar-ne la protecció –especialment de la plana deltaica atesa la seva singularitat– i els que aposten per nous desenvolupaments residencials i turístics en un àmbit encara molt poc desenvolupat per ser considerat com un revulsiu per a la dinamització econòmica del territori.

Aquesta lluita no és nova a la plana deltaica, ja que, des dels anys seixanta, s'han fet propostes de grans projectes turístics, alguns dels quals s'han executat parcialment com Riumar i els Eucaliptus. D'altres van ser descartats per la pressió popular, com el de la península dels Alfacs, la punta del Fangar, la Platjola o lo Migjorn, i d'altres continuen la seva tramitació,

com l'ampliació de Riumar, el sector Agrovinaroz o el del Saliner a Sant Carles de la Ràpita.

Les diferents percepcions sobre el futur del territori han generat desajustos a l'hora de transposar els diferents models a les dues escales: el planejament municipal (POUM i planejament derivat) que des del món local ha estat fet amb una visió «desenvolupista» del territori i el nou planejament supramunicipal (PDUSC, Pla Territorial), amb una visió més restrictiva de les implantacions, especialment a la plana deltaica.

Sigui com sigui, la protecció de la plana deltaica iniciada pel Parc Natural, continuada pel Pla Director de coordinació i el Pla Territorial, ha motivat que els desenvolupaments turístics es replantegessin cap a l'àmbit del predelta, per exemple, a l'Ampolla o l'Aldea (la Palma) o l'entorn del futur canal navegable de Carles III. És l'espai per on transcorre el corredor mediterrani d'infraestructures i que té importants sectors d'activitat econòmica, com el polígon de la Catalunya Sud, el Logis Ebre o la nova àrea estratègica de 750 ha definida pel Pla Territorial. En aquest àmbit del predelta hi ha previstos importants creixements residencials. Només entre l'Ampolla i Sant Carles de la Ràpita hi ha més de vint mil habitatges no turístics projectats (amb cinquanta mil nous habitants potencials). En cas d'executar aquests creixements, aquest àmbit del corredor mediterrani ebrenc podria arribar a superar els cent mil habitants.

En el futur, la possible derogació o re-interpretació del planejament supramunicipal que és plantejada des del món local ebrenc obriria la porta a una nova tongada de nous projectes turístics atrets per la singularitat i atractivitat, no només catalana sinó internacional, d'aquest espai.

8. PORT DE BARCELONA

El port de Barcelona se situa al peu de la muntanya de Montjuïc, entre la desembocadura del riu Llobregat i el barri de la Barceloneta. Té una superfície terrestre –en dades de 2012– de 829 hectàrees i 20 quilòmetres de molls i atracadors, i està dividit entre el port comercial, el port logístic (la Zona d'Activitats Logístiques) i el port urbà (el PORT VELL [2006:100]). Disposa d'unes quaranta terminals per a atendre els diferents tipus de trànsit que genera, que estan especialitzades en creuers i ferris (deu en total), mercaderies en contenidors (quatre), automòbils, sòlids a granel, líquids a granel (productes petrolífers) i fruita, entre altres.

Cal destacar, a més, que el moll de l'Energia és un dels principals punts d'entrada de gas natural de la península Ibèrica i disposa d'una central tèrmica de cicle combinat de Gas Natural Fenosa que genera uns 850 MW de potència, l'equivalent al consum de 800.000 ciutadans. Gràcies a la seva ubicació disposa amb facilitat de gas natural i envia l'electricitat generada a una subestació situada a la Zona Franca, a partir de la qual es distribueix a l'àrea metropolitana de Barcelona.

El port de Barcelona va néixer amb el desenvolupament de la ciutat i ha tingut tres grans ampliacions al llarg de la història: el 1860 (en direcció a la Barceloneta), el 1900 (vers Montjuïc) i el 1965 (fins a arribar a la desembocadura del Llobregat). El creixement del comerç marítim internacional va fer que el 1989 el Pla Director del Port de Barcelona es plantegés realitzar la quarta gran ampliació d'aquesta infraestructura per tal de crear nous espais portuaris i millorar les connexions viàries i ferroviàries.

El Pla Delta i la quarta ampliació

El 1994 es va aprovar el Pla d'Infraestructures i Medi Ambient del Delta del Llobregat, el Pla Delta, que abastava unes mil cinc-cents hectàrees.

L'ampliació del port de Barcelona, gràcies a la desviació del riu Llobregat, és un dels projectes territorials més rellevants dels darrers temps per l'envergadura de les actuacions realitzades i el paper clau d'aquesta infraestructura en el desenvolupament econòmic del país. L'ampliació permet disposar de més espai per al trànsit de contenidors, les activitats logístiques i els creuers, si bé manquen per definir els accessos viaris i ferroviaris definitius.

Un 85 % dels terrenys corresponien al terme municipal del Prat, més d'un 10 % al de Viladecans i la resta als municipis de Barcelona i Gavà. El Pla preveia el desviament de la desembocadura d'aquest riu dos quilòmetres al sud per a permetre el creixement del port. També es preveia l'ampliació de l'aeroport de Barcelona, la construcció de la depuradora del Baix Llobregat i els accessos viaris i ferroviaris a la plataforma logística del delta del Llobregat.

En l'execució del Pla Delta van participar diversos organismes i societats, com ara Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA) i Gestor d'Infraestructures Ferroviàries (GIF) (dependents del Ministeri de Foment, MIFO), l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), l'empresa pública Depurbaix i les demarcacions de carreteres de l'Estat i la Generalitat. D'altra banda, el Pla es va haver de coordinar amb altres actuacions, com la construcció del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [2007:59], l'estació intermodal del Prat o el metro.

El 2001 es van iniciar les obres de desviament del Llobregat, que es van acabar el 2004, i a partir de llavors va començar l'ampliació de la infraestructura portuària, amb un pressupost d'uns 3.500 MEUR.

El projecte suposava doblar la superfície terrestre del port, des de les 558 hectàrees (a finals dels noranta) fins a les 1.300 hectàrees, i la superfície marítima, des de les 374 fins a les 786. Per a fer-ho possible es creava el nou dic Sud, de 4,8 quilòmetres, i s'allar-

gava el dic Est en 2,2 quilòmetres. Això havia de permetre ampliar amb 416 hectàrees la superfície de molls, el primer dels quals seria el moll Prat, de 93 hectàrees, que s'havia d'inaugurar el 2012. També s'expandia, en direcció sud, la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL), que passava de les 66 hectàrees fins a les 209 amb la creació del nou sector ZAL Prat, que va entrar en funcionament el 2007. A part del creixement vers el sud, també anaven creixent zones ja consolidades del port, com el moll Costa (4 hectàrees destinades al *short sea shipping*, el transport marítim de curta distància) i el moll Adossat (22 hectàrees destinades al tràfic de contenidors). A més, el 2012 estava en execució l'ampliació del moll Sud (20,4 hectàrees destinades al tràfic de contenidors).

El creixement del port es traduïa en una evolució positiva de les dades de trànsit malgrat la crisi. Així, durant el 2011 el tràfic total de tones (44,2 milions) s'havia incrementat un 0,4 % respecte al 2010 i els contenidors (2.033.549 TEU), un 4 %. Cal tenir en compte que les estadístiques de tràfic comercial havien sofert una davallada entre els anys 2007 i 2008 i a partir de 2009 havien iniciat una recuperació. Pel que fa als passatgers, el 2011 es va assolir la xifra rècord de 3,8 milions, un 11 % més que l'any anterior.

Les connexions viàries i ferroviàries

El port de Barcelona és una infraestructura bàsica de l'anomenat CORREDOR MEDITERRANI [2011:26], l'eix viari i ferroviari que connecta la península Ibèrica amb França i el nord d'Europa.



Obres d'ampliació al moll Prat. Font: *Diario del Puerto* (<http://www.diariodelpuerto.com>).

En aquest sentit, una de les principals oportunitats del port és consolidar-se com a centre neuràlgic de la distribució de mercaderies procedents d'Àsia cap al nord d'Europa. Aquesta possibilitat es va veure reforçada, l'octubre de 2011, quan la Comissió Europea va incloure el Corredor Mediterrani dins la Xarxa Bàsica Transeuropea de Transports. D'aquesta manera, les actuacions per a potenciar-lo, especialment en l'àmbit ferroviari (ample europeu, vies exclusives de mercaderies per a evitar el pas per àrees urbanes, accessos a aeroports i ports...), disposarien de finançament europeu. De fet, el port de Barcelona era, des de gener de 2011, l'únic port de la península Ibèrica connectat amb vies d'ample europeu amb la resta d'Europa.

L'APB va mostrar la seva satisfacció amb la inclusió del Corredor Mediterrani i va assegurar que consolidaria el port com a centre neuràlgic de distribució de mercaderies procedents d'Àsia cap al nord del continent. En aquest sentit, recordava que només un 25 % dels contenidors que transiten des d'Àsia cap a Europa, pel canal de Suez, es descarreguen als ports del Mediterrani i la resta passen per l'estret de Gibraltar. Per això confiava que el corredor ferroviari mediterrani permetés captar una part de les mercaderies.

Per a millorar les connexions viàries i ferroviàries a la zona d'ampliació del port, el 2006 el MIFO havia aprovat un nou Pla d'Accessibilitat Ferroviària i Viària. En l'aspecte ferroviari, preveia la creació de tres complexos ferroviaris interns per a la recepció-expedició, dels quals un (Can Tunis - Morrot - port actual) aprofitava les actuals estacions i dos més (ZAL Prat i dic Sud - Llobregat) se situaven a la zona d'ampliació. Així mateix, es construïa una nova zona d'estacionament a l'antiga llera del Llobregat (Nou Llobregat), terminals ferroviàries en cadascuna de les noves terminals portuàries i dotze nous quilòmetres de vies d'ample europeu (amb un bucle ferroviari a l'entorn de la nova ZAL i un ramal cap al dic Sud). En l'aspecte viari, es preveia construir un nou vial de quatre carrils exclusiu per al transport de mercaderies al port, amb enllaç al nus de Cornellà, l'A-2 i l'AP-7. Els accessos viaris i ferroviaris definitius suposarien una inversió de més de 400 MEUR.

Tanmateix, a mitjan 2011, quan ja quedava poc més d'un any perquè s'inaugurés la nova terminal del moll Prat, les actuacions previstes al Pla d'Accessibilitat de 2006, tant per al sistema viari com per al ferroviari, no havien estat encara licitades. Aquesta situació havia estat durament criticada pel món empresarial català i pel

president de la Generalitat, Artur Mas, que lamentava que durant anys l'Estat hagués estat «llençant» diners necessaris per al port en obres poc prioritàries com línies d'alta velocitat «a llocs on no es porta ningú».

Davant d'aquesta situació, el MIFO i l'APB van dissenyar una solució provisional que passava, en l'aspecte ferroviari, per connectar l'estació de Can Tunis amb el moll Prat a través de la trama de carrers existent. En l'aspecte viari, s'hi accediria a partir del carrer 3, el carrer de l'Atlàntic, el carrer 4 i un nou tram a la zona d'ampliació. Les obres es van licitar el juliol de 2011 i es van adjudicar entre l'octubre i el novembre per 41 MEUR (25 els accessos viaris i 16 els ferroviaris).

La terminal BEST i els accessos provisionals

Durant la primera meitat de 2012 van avançar les obres d'urbanització del moll Prat i dels accessos. El 26 de juliol van entrar en funcionament els accessos viaris i el 19 de setembre, els accessos ferroviaris.

Finalment, el 27 de setembre de 2012, amb la presència, entre altres, del rei d'Espanya, Joan Carles I; la ministra de Foment, Ana Pastor, i el president de la Generalitat, Artur Mas, es va inaugurar oficialment la terminal del moll Prat, que s'anomenaria Barcelona European South Terminal (BEST). Havia estat construïda i operada per Tercat, filial del grup xinès Hutchison Port Holdings (HPH), i havia suposat una inversió d'uns 300 MEUR. HPH és líder mundial en tràfic de contenidors i té presència a 315 molls de 52 ports en 26 estats.

La terminal funciona amb un sistema d'operacions semiautomatitzat i està considerada pels experts com la més avançada tecnològicament de la Mediterrània i una de les millors del món. Pot transportar contenidors amb tota mena de productes (alimentaris, tèxtils, maquinària...) i pretén captar bona part del tràfic marítim entre Àsia i el nord d'Europa. Té capacitat per a manipular 2,9 milions

de contenidors l'any, de tal manera que pràcticament es doblaria la productivitat del port (la capacitat actual és de 2,6 milions).

La primera fase del moll Prat tenia 100 hectàrees de superfície, 1.500 metres de moll d'atrada (amb un calat de 16,5 metres) i 18 grues gegants amb capacitat per a 22 contenidors. En una segona fase, que s'hauria d'iniciar el 2013, es preveia sumar 600 metres de moll (amb un calat de 18,5 metres) i 32 hectàrees, de tal manera que s'arribaria a una superfície total de 132 hectàrees. Segons responsables de la companyia, un cop finalitzada la nova terminal donaria feina a 600 persones de manera directa i 2.000 de manera indirecta.

Els responsables de HPH consideraven que les connexions viàries i ferroviàries provisionals serien suficients a curt termini, però alertaven que es podrien quedar curtes si l'activitat de la terminal creixia amb el ritme esperat. El dia de la inauguració el secretari d'Estat d'Infraestructures, Rafael Català, es va comprometre a incloure una partida als Pressupostos de l'Estat de 2013 per a construir els accessos definitius al port.

A principis d'octubre es va fer públic el projecte de pressupostos generals de l'Estat per al 2013, que destinava a Catalunya inversions per valor de 1.262 MEUR, un 11,9% del total de l'Estat, lluny de l'aportació del 18,8% al PIB estatal. A part de les obres públiques en curs, només preveia iniciar, com a obra nova, els accessos als ports de Barcelona i Tarragona. En el cas de Barcelona, el projecte de pressupostos destinava 60 MEUR per als accessos ferroviaris, però en canvi no hi havia cap partida per als accessos viaris.

L'expansió del port de Barcelona no s'acabava, però, amb la inauguració de la terminal BEST del moll Prat. Tota la zona sud podia encara créixer unes tres-cents hectàrees més, si bé encara no hi havia cap proposta concreta per a urbanitzar la resta d'espais.



Moll de l'Energia del port de Barcelona. Font: *Diario del Puerto*.

Pocs dies després de la inauguració el grup Damm, dedicat a la fabricació de cervesa, inaugurava el seu centre logístic situat a la ZAL del Prat, a poc més de 200 metres de la terminal BEST. Amb una inversió de 75 MEUR i una superfície de 17 hectàrees, funciona com a magatzem de la planta de producció del Prat de Llobregat i té una capacitat operativa de 900 camions diaris i 38.000 palets. El nou centre permetia concentrar tots els magatzems situats a l'àrea metropolitana de Barcelona en un sol punt. La proximitat al port de Barcelona és un aspecte clau de la localització, ja que l'empresa exporta a una cinquantena de països.

Blau@Ictínea, el nou barri del port

L'ampliació del port comportava el desplaçament de les activitats comercials i logístiques vers el sud. Per aquesta raó l'equip de govern de l'Ajuntament de Barcelona, governat per CiU des del 2011, projectava la creació del nou barri Blau@Ictínea a la zona del port comercial situada més al nord, en contacte amb el Port Vell. En concret, se situaria al moll de Sant Bertran i al moll Costa, just davant de l'estació del Morrot, on es mantenen activitats de manipulació de diversos tipus de mercaderies, com els productes alimentaris o els sòlids a granel, a més d'acollir la terminal de passatgers de Trasmediterrànea. El

barri tindria uns dos mil habitatges així com equipaments de recerca, espais de docència universitària, empreses i centres productius basats en el disseny, la tecnologia i les ciències del mar. La transformació requeria una modificació del PGM i no seria una realitat, com a mínim, fins al cap de vint anys. Durant aquest temps les activitats que es duen a terme als molls afectats s'haurien de reubicar progressivament als nous molls del port.

El mes d'abril de 2012 es va saber que l'Ajuntament de Barcelona projectava construir un lateral de dos carrils per sentit en el tram de la ronda Litoral que transcorre pel costat del port de Barcelona i la Zona Franca. D'aquesta manera es descongestionaria la via actual de la ronda Litoral (que, en aquest tram, només té dos carrils per sentit i no tres com a la resta) i es donaria servei al futur barri de Blau@Ictínea a més de la Zona Franca, el port i la MARINA DEL PRAT VERMELL [2012:42], un barri en construcció situat al costat de la Zona Franca. El projecte encara estava en una fase molt embrionària, tot i que el MIFO, propietari d'aquest tram de via, s'havia compromès a incloure una partida als pressupostos de 2013 per a redactar l'estudi informatiu i d'impacte ambiental.

El projecte de Blau@Ictínea tenia el rebuig frontal del grup municipal del

PSC, que considerava que se situava massa a prop del moll de l'Energia i que podria ser incompatible amb l'activitat comercial del port. Pel portaveu del PSC, Jordi Martí, el port de Barcelona és un «model d'èxit econòmic per a la ciutat» i no té sentit posar-lo en perill amb nous projectes residencials. Per contra, Antoni Vives, regidor d'Hàbitat Urbà, argumentava que la zona d'ampliació del port feia possible el desplaçament de les activitats comercials cap al sud i recordava que el barri de la Marina del Prat Vermell, projectat per l'anterior govern de Barcelona, també se situa a prop del moll de l'Energia.

El Govern municipal de Barcelona estava en minoria i, per això, l'aprovació del Programa d'Actuació Municipal (PAM) 2012-2015 –el full de ruta dels projectes i les prioritats per a la resta del mandat– necessitava el suport, o si més no l'abstenció, d'algun dels grups de l'oposició. El mes de setembre de 2012 l'equip de govern va arribar a un acord amb el PSC perquè aquest s'abstingués a canvi de renunciar al projecte de Blau@Ictínea. El PAM es va aprovar el 5 d'octubre amb els vots a favor de CiU i Unitat per Barcelona (17), l'abstenció del PSC (11) i els vots en contra del PP i ICV (13). Es frustraven, d'aquesta manera, les expectatives de l'equip de govern d'iniciar els tràmits per al desenvolupament del nou barri i, si no hi havia cap nou canvi, aquests no es podrien formular com a mínim dins el període de vigència del PAM, és a dir, fins al 2015, just quan s'acaba l'actual mandat.

El Port Vell

El Port Vell és la zona del port de Barcelona que se situa davant de la Ciutat Vella de Barcelona. Històricament ha estat una zona portuària dedicada fonamentalment al comerç i a la pesca, però durant la dècada dels noranta se'n van diversificar els usos, tot barrejant l'activitat econòmica amb la lúdica. L'any 1989 es va aprovar definitivament el Pla Especial del Port Vell, que tenia com a principal objectiu reconciliar la ciutat amb el port tot

obrint una part del Port Vell a la ciutadania. Entre les intervencions més destacades, cal assenyalar l'obertura del moll de Bosch i Alsina, més conegut com el moll de la Fusta; posteriorment també es va obrir al públic el moll d'Espanya, on es van concentrar la majoria d'activitats d'oci de la zona (el Maremàgnum, l'Imax Port Vell i l'Aquàrium).

Un altre impuls de reformulació urbana del Port Vell va tenir lloc el 2001, amb l'aprovació provisional del Pla Especial de la Nova Bocana del Port de Barcelona, que permetia l'entrada directa al Port Vell. L'objectiu era urbanitzar l'espai creat a partir de la construcció de la nova bocana amb usos hotelers, recreatius, comercials i d'oficines. L'any 2012 tot aquest sector estava encara en transformació: ja s'havia acabat l'hotel Vela, però es preveïen noves instal·lacions, com la futura seu de la clínica Barceloneta, la seu d'investigació de la marca Desigual, un centre de la Fundació Pasqual Maragall contra l'Alzheimer i la reforma del moll dels Pescadors per a guanyar espai públic i construir noves instal·lacions per als pescadors.

L'octubre de 2011 el grup Salamanca va presentar un projecte de remodelació de la MARINA PORT VELL [2012:35], una marina pública i un port esportiu per a embarcacions petites i mitjanes (entre 10 i 30 metres) que es troba ubicada al mig del Port Vell –entre la Ronda Litoral i el passeig de Joan de Borbó– i és fruit de la reforma iniciada el 1989. El nou projecte per a la Marina Port Vell consistia a reduir el nombre d'amarradors actuals (413) per a guanyar espai per a iots de luxe de fins a 180 metres d'eslora, tot i que la demanda majoritària que es preveia era per a embarcacions d'entre 60 i 90 metres.

En el projecte inicial també hi havia zones d'aparcament i quatre edificis de dues plantes que acollirien serveis de consergeria i recepció, un restaurant, edificis de serveis per a la tripulació i una zona per al tractament de residus. També es preveia que l'accés dels ciutadans pogués quedar res-

tringit, ja que, generalment, els grans iots o bé pertanyen a les grans fortunes o bé les lloguen grans fortunes, que acostumen a necessitar fortes mesures de seguretat. L'entrada principal es faria a la part del Palau de Mar i tot el recinte estaria protegit per una tanca de vidre.

L'Ajuntament de Barcelona va aprovar el projecte el 2012, tot i que va incorporar modificacions per a reduir l'impacte visual. Per la seva banda, els grups de l'oposició i la plataforma Salvem el Port Vell denunciaven el projecte per la privatització de l'espai públic que comportaria.

Epíleg

No hi ha dubte que l'ampliació del port de Barcelona desenvolupada en els darrers quinze anys ha estat un dels projectes de més envergadura –probablement el que més– de la Barcelona postolímpica. Ho ha estat per la implicació de diverses administracions, pel cost econòmic de l'obra i per la seva complexitat, amb la desviació del riu Llobregat, el guany de terreny al mar i la necessitat de preservar l'equilibri del delta. El seu resultat ha estat l'obtenció de set-centes cinquanta noves hectàrees d'un gran valor estratègic on poden desenvolupar activitats logístiques i econòmiques amb l'objectiu de convertir-se en el principal port del Mediterrani. Tanmateix, un dels principals problemes que ha d'afrontar la infraestructura és el fet de no disposar d'accesos viaris i ferroviaris adequats.

El port de Barcelona és, en certa manera, cinc ports en un: un port ciutadà (Port Vell), un port turístic, un port logístic, un port comercial i un port energètic. Un dels reptes que afrontarà el port de Barcelona en el futur és el debat sobre la necessitat d'impulsar el lideratge en tots aquests sectors o bé especialitzar-se en alguns concrets. En aquest sentit, el debat generat a l'entorn del barri Blau@Ictínea planteja la possible incompatibilitat entre l'activitat turística i residencial i l'activitat logística, energètica i comercial.

En definitiva, el port de Barcelona afronta un futur prometedor, però ha de fer front a diverses limitacions i colls d'ampolla, com la saturació dels accessos viaris i ferroviaris i la necessitat de compaginar les activitats que

s'hi duen a terme. Des d'aquest punt de vista, una de les possibilitats que apunten alguns experts consisteix a especialitzar-se, a més del turisme que visita Barcelona, en sectors de més valor afegit vinculats a la de-

manda de la població i la indústria de l'àrea metropolitana de Barcelona. D'aquesta manera es donaria més joc a altres ports catalans que es podrien especialitzar en altres segments de la demanda.

9. TRANSFORMACIÓ URBANA DE SANT ANDREU - LA SAGRERA (BARCELONA)

Els barris de la Sagrera i Sant Andreu estan situats al nord-est de la ciutat de Barcelona. En aquesta zona es va dissenyar un projecte de transformació urbana tot aprofitant l'arribada del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [2009:57] i la construcció de l'estació ferroviària més gran de Catalunya. L'operació formava part d'un conjunt d'actuacions de renovació urbana previstes al llevant de Barcelona: zones industrials obsoletes, grans superfícies dedicades al ferrocarril i infraestructures destinades a l'energia i el sanejament. Així, la recuperació del front del litoral, la consolidació de l'ÀREA DE LES GLÒRIES [2007:89] i la remodelació del Poblenou amb el DISTRICTE 22@ [2008:140] en són un exemple.

El projecte de transformació urbanística va començar el 1988 quan la ciutat estava immersa en la transformació associada als Jocs Olímpics. En aquells moments l'arquitecte Xavier Basiana va convèncer Norman Foster perquè fes l'estudi de la possible transformació de la zona ferroviària de la Sagrera i, gràcies a la seva mediació, Basiana va poder presentar els plànols a l'aleshores alcalde de la ciutat Pasqual Maragall.

Als anys noranta es comença a perfil·lar l'àmbit i abast de la transformació, però no és fins a principis del segle XXI que aquesta pren més cos i es vincula el projecte a l'arribada del FAV a Barcelona i la proposta de construcció de l'estació de la Sagrera. L'abril del 2001, el Ministeri de Foment (MIFO) i l'Ajuntament de Barcelona van signar un protocol de cooperació per al desenvolupament de les infraestructures ferroviàries d'alta velocitat i, a mitjan 2002 el MIFO, la Generalitat i l'Ajuntament van subscriure un conveni de col·laboració per al desenvolupament de les actuacions relatives al FAV a Barcelona, i per a l'estació de la Sagrera es va acordar la seva execució per concessió.

En el marc dels grans projectes de transformació urbana en zones obsoletes a la ciutat de Barcelona a finals de la dècada dels vuitanta del segle passat, als barris de Sant Andreu i la Sagrera es planteja un ambiciós projecte que acaba abastant 164 hectàrees. Les principals característiques d'aquest seran la reordenació ferroviària, el potenciament de la intermodalitat i la connexió dels dos barris mitjançant el soterrament de vies, dotant-los d'un gran parc lineal. Preveu la construcció de quasi 12.900 habitatges, la dotació de nous equipaments i sostre comercial i terciari. Es preveu que el finançament s'obtingui en bona part mitjançant les plusvàlues que es poden generar amb les operacions immobiliàries. Amb tot, en el marc de la crisi i amb les dràstiques reduccions de la inversió pública, el projecte és frenat i creixen els temors que l'estació de la Sagrera no acabi construint-se.

En aquest marc, el 27 de juliol del 2003 es va crear la Societat Barcelona Sagrera Alta Velocitat (BSAV), participada per la Generalitat, l'Ajuntament, RENFE i ADIF, amb la finalitat de coordinar el conjunt de les actuacions corresponents a la implantació de l'alta velocitat a Barcelona i amb l'objectiu de desenvolupar la transformació urbanística derivada d'aquestes obres en l'àmbit de Sant Andreu - la Sagrera.

Àmbit d'actuació de Sant Andreu - la Sagrera

L'àmbit d'actuació de Sant Andreu - la Sagrera abasta 164 hectàrees, 38 de les quals es cobriran de superfície ferroviària, el soterrament més gran d'Europa, 48 es destinaran a nous parcs i 20, a equipaments. La previsió era la construcció de 12.887 nous habitatges, el 47 % dels quals amb algun règim de protecció oficial.

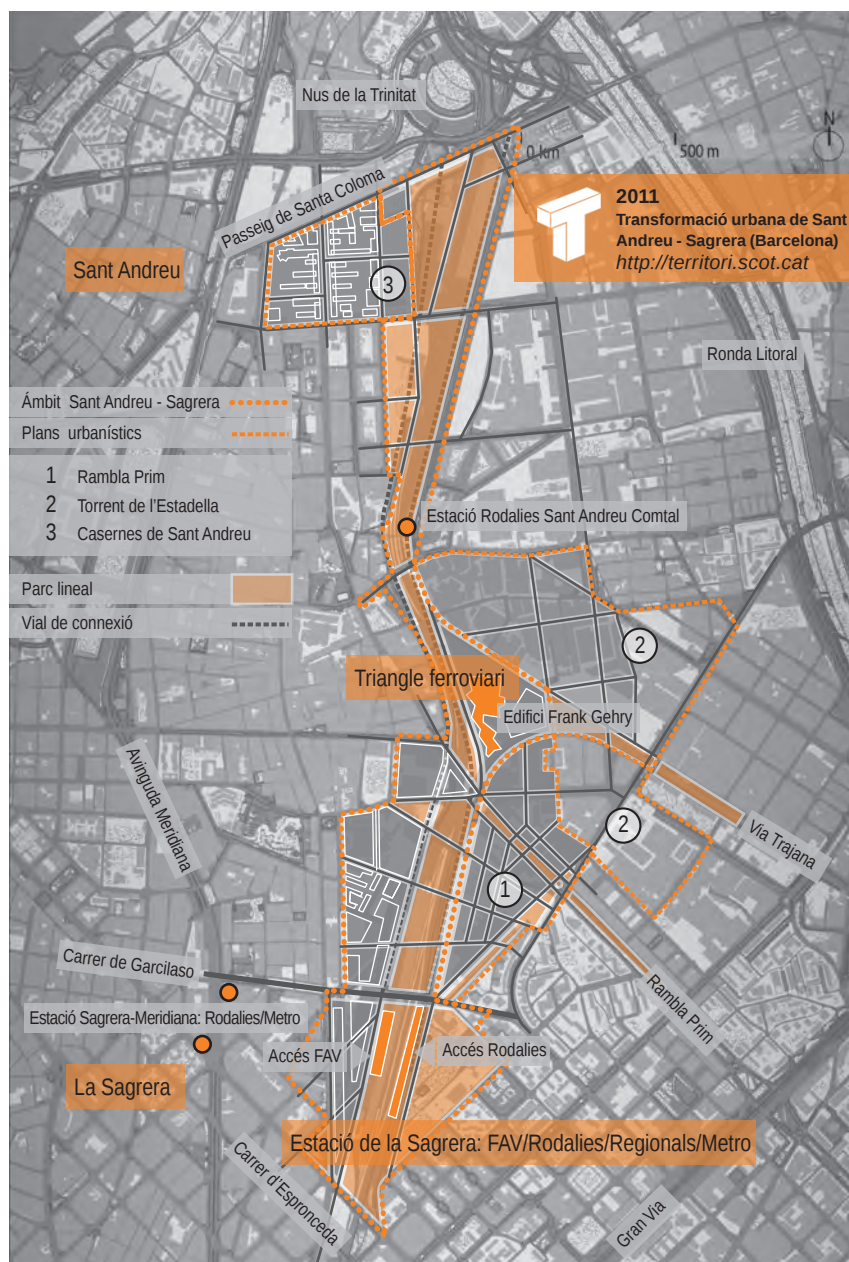
La complexitat del projecte va requerir diverses modificacions del PGM (MPGM): el 1996 per al sector Sant Andreu - la Sagrera; el 2004 per a l'ordenació de l'estació de la Sagrera i el seu entorn; el 2006 per a les casernes de Sant Andreu i el sector III de la MPGM de Sant Andreu - la Sagrera; el 2008 per al sector de Prim, i el 2010 per a l'àmbit de la Sagrera. El seu desenvolupament es preveia mitjançant tretze PAU com a instruments de gestió urbanística.

Total de sòl de transformació	1.638.134 m²
Sòl per a zones verdes (30 %)	489.212 m²
Sòl per a equipaments (13 %)	209.812 m²
Sòl per a vialitat (27 %)	437.558 m²
Total de sostre	1.657.416 m²

Font: <http://www.barcelonasagrera.com/transformacio.asp>.

L'estació intermodal de la Sagrera i la cobertura de les instal·lacions ferroviàries permetria, d'una banda, integrar els barris fins ara separats per les vies, una frontera de 3,7 quilòmetres situada entre el carrer d'Espronceda i el nus de la Trinitat, i, de l'altra, una gran transformació urbanística al voltant d'aquest gran corredor central d'infraestructures.

La vialitat principal de la zona es disposaria en dos eixos, amb vies soterrades i en superfície, paral·lels al sistema ferroviari, i donaria continuïtat a l'entrada a Barcelona des del nus de la Trinitat a través dels carrers de València i de Mallorca. Els carrers de Pare Manyanet i de l'Onze de Setembre travessarien el parc, construït sobre la llosa, i unirien la xarxa viària de la resta de la ciutat a través dels carrers de Garcilaso i de Santander. També es preveia la construcció d'una rotonda a l'encreuament del carrer de Sant Adrià.



Transformació urbana de Sant Andreu - la Sagrera. Mapa: Montse Ferrés.

En superfície es construïrien edificis destinats a activitats terciàries (oficines i hotel) i la franja central del parc contindria un equipament esportiu. A banda i banda del parc i al passeig de Santa Coloma es localitzarien les edificacions destinades a habitatge, lliure i protegit. En l'àmbit del triangle ferroviari es construïrien edificis d'oficines i un espai d'equipaments.

L'edifici més emblemàtic de tota l'actuació havia de ser el que l'arquitecte canadenc Frank O. Gehry va presentar en el marc del FÒRUM UNIVERSAL DE

LES CULTURES [2007:191]. Un gran edifici de trenta-quatre plantes (145 m), 80.000 m² de sostre, dels quals 12.000 serien destinats a la construcció del futur museu del ferrocarril i la mobilitat en un edifici adjunt i la resta, a usos terciaris. La torre es compondria de cinc cossos, a diferents altures, un dels quals coronat per una llanterna de vidre, amb les façanes, totes diferents, recobertes d'acer inoxidable o bé de vidre. El disseny del complex era pioner quant a l'aspecte mediambiental, amb plaques solars a la façana, ventilació encreuada, utilit-

zació de diferents materials segons l'orientació de les façanes i sistema de plaques geotèrmiques subterrànies com a font d'energia.

Els terrenys de l'antic triangle ferroviari eren de RENFE, però havien passat a ser gestionats pel Consorci Alta Velocitat Barcelona. Amb tot, l'edifici va ser promogut pel Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB). El cost total de la construcció s'estimava en 250 MEUR, que Manuel Royes, president del Comitè Executiu del CZFB, confiava poder aportar conjuntament amb socis privats interessats a participar en el projecte esmentat.

Pel que fa a la macroestació, el projecte preveia deu vies d'ample europeu amb cinc andanes del FAV, vuit vies i quatre andanes dels trens de Rodalies i Regionals en direcció cap a Granollers i Mataró, les LÍNIES 9 [2012:22] i 4 del metro, 2.700 places d'aparcament i una estació d'autobusos amb línies urbanes i interurbanes. L'estació havia de tenir dos accessos units per un gran pati de connexions. L'entrada des del barri de la Sagrera havia de ser l'accés principal als dos nivells superiors, els corresponents al FAV i l'estació d'autobusos interurbanes. D'altra banda, des del barri de Sant Martí s'havia d'accedir als nivells inferiors, els destinats als trens de Rodalies, el metro i els aparcaments. Es preveïen uns cent milions de viatgers cada any, més del doble dels quaranta-cinc milions de passatgers de l'estació de Sants i més del triple dels vint-i-vuit milions de viatgers de l'aeroport del Prat.

Els diferents projectes van avançant

El 2004 es va aprovar definitivament la MPMG de l'ordenació de l'estació de la Sagrera i el seu entorn amb l'objectiu de transformar l'espai comprès al voltant de la nova estació del FAV, entre el pont del carrer de Felip II fins al nus de la Trinitat, inclòs l'entorn ferroviari, des del passeig de Santa Coloma fins al carrer d'Espronceda, i abastava 986.016 m² de sòl, el 91 % dels quals de titularitat pública. Per

tal de gestionar-la, el Pla delimitava tres sectors (triangle ferroviari –amb un únic PAU–, entorn Sagrera –a desenvolupar amb dos PAU– i RENFE - Tallers –pendent de determinar-ne la figura de gestió urbanística).

El mateix any es va presentar el projecte d'urbanització de l'antiga fàbrica de Can Portabella, emplaçada al passeig de l'Onze de Setembre, entre els carrers de Virgili, de Pare Manyanet i de Josep Soldevila, a les immediacions de la futura estació de tren de la Sagrera. Segons el projecte, el conjunt industrial es convertiria en una gran zona verda de 6.310 m², al voltant de la qual es construirien 299 habitatges, un 28 % dels quals serien de protecció oficial, i 3.300 m², de sostre comercial. Es preveia conservar la xemeineia com a record de l'antiga colònia industrial.

L'agost de 2004, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va començar les obres de l'estació de la Sagrera - Meridiana amb l'objectiu de facilitar el transbordament entre diferents línies de metro i tren. L'intercanviador disposaria de dues línies de RENFE (R1 i R3), quatre línies de metro (L1, L4, L5 i L9), que, sumades a les línies que tindrien parada a la Sagrera - FAV, dues línies de RENFE (R2 i R4) i dues de metro (L4 i L9), convertirien aquella zona en el principal nus de mobilitat de la ciutat. Entre aquestes dues estacions s'estudiava la construcció d'un túnel subterrani amb cintes transportadores. A finals de 2006 es treballava en l'enllaç entre la línia 1 i la 5 del metro i en la nova estació per a les línies R1 i R3 de RENFE.

El 2005 es va aprovar el Pla de Mil·lora Urbana (PMU) del triangle ferroviari a l'àmbit delimitat entre el carrer de Jaume Brossa, el passeig de la Verneda i les vies del tren. Proposava un nou vial que uniria el carrer de Joan Brossa i el passeig de la Verneda, a més de la prolongació de la ronda de Sant Martí. En segon lloc, es proposava la reserva d'una zona verda paral·lela al passeig de la Verneda que com-

pletava el sistema d'espais lliures existent. Finalment, i pel que fa a les infraestructures, Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) va assumir els 13 MEUR corresponents a la construcció d'una gran llosa que cobriria les vies del tren i sobre la qual es construïren una cotxera i edificis administratius.

A finals d'aquell any va sortir a exposició pública l'estudi informatiu per al traçat del FAV en el tram comprès entre Bac de Roda i Trinitat, de 3,7 km. En aquest es preveia la construcció de la nova estació del FAV i també la remodelació de les línies de rodalies de Granollers i Mataró i de l'estació de Sant Andreu Comtal. El cost estimat d'execució s'establí en 1.612 MEUR. Les obres es van iniciar el 2009.

El 2006 es va aprovar la MPGM Defensa-RENFE (casernes de Sant Andreu), que s'hauria de desenvolupar mitjançant dos polígons d'actuació urbanística (PAU 1 i PAU 2). En aquests terrenys el CZF promovia la construcció de 1.632 habitatges, el 50 % dels quals amb algun règim de protecció, als quals s'afegirien 387 habitatges dotacionals. D'altra banda, els treballs d'enderroc dels edificis del carrer de Garcilaso, que permetrien obrir el futur passeig de 45 m d'amplada entre l'avinguda Meridiana i el carrer de la Sagrera, van finalitzar el mes de març. En aquell moment, el 80 % de les famílies expropiades havien estat allotjades als nous edificis construïts al mateix carrer de Garcilaso.

A l'estiu del 2007 es van començar a desmuntar les trenta naus i edificis de l'antiga estació de mercaderies de la Sagrera, ja que en aquests terrenys s'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 vivien les famílies dels maquinistes. A finals d'aquell any es van aprovar també els projectes de construcció de la plataforma de la línia d'alta velocitat en el tram de la Sagrera - nus de la Trinitat, en els sectors de Sant Andreu, amb un cost d'adjudicació de

177,4 MEUR i adjudicat a Acciona-Copcsa, i de la Sagrera, amb un cost d'adjudicació de 67,9 MEUR i adjudicat a Corsán-Corviam.

La Sagrera avança lentament i amb incidències

Durant el 2008 i el 2009 van aparèixer els problemes de finançament de tota la transformació urbana, ja que una part important de l'obra es pretenia finançar amb les plusvàlues generades per les operacions immobiliàries dels terrenys limítrofs. Tanmateix, la crisi immobiliària i l'econòmica van afectar profundament les expectatives de desenvolupament dels sectors. Així, per exemple, el març del 2009 es coneixia que el CZF, promotor del gratacel dissenyat per l'arquitecte Frank Gehry a la zona del triangle ferroviari, congelava el projecte, per bé que no el descartava definitivament. El CZF buscava sense èxit un inversor privat per a impulsar-lo, ja que el seu cost s'estimava en 250 MEUR.

Així i tot, durant el 2009 es van iniciar alguns dels treballs previs de l'obra gegantina, com ara la construcció de les pantalles per al túnel del FAV als voltants de l'estació de Sant Andreu Comtal. Al llarg del 2010 el projecte va seguir avançant amb l'adjudicació i l'inici de les obres per a construir l'estructura i els accessos a l'estació de la Sagrera (589,2 MEUR) –que preveia la construcció d'un mur pantalla de 35 metres al costat mar– i amb la licitació del projecte d'urbanització del parc lineal de 40 hectàrees, en què van participar vint-i-dues empreses (1,51 MEUR).

Paral·lelament a les obres anaven avançant els projectes urbanístics. Així, el 27 d'abril de 2010 es va aprovar inicialment el projecte de reparcel·lació del PAU 1 del sector Entorn-Sagrera. Amb aquesta aprovació es van iniciar els contactes amb els vuit ocupants legals dels habitatges afectats del carrer de Berenguer de Palou, 2-32, propietat d'ADIF; tres d'ells van ser real·lotjats en habitatges públics, dos més es van indemnitzar i els tres restants quedaven pendents d'acord. Posteriorment es va procedir a tapiar i



Obres a Sant Andreu - la Sagrera. Font: Néstor Cabañas.

inhabilitar els habitatges desocupats, i se'n va licitar i adjudicar l'enderrocament. Mentrestant, el PAU 2 seguia pendent de redacció.

El febrer de 2011 va entrar en funcionament l'estació de Rodalies a l'intercanviador de la Sagrera-Meridiana, que se situa a mig quilòmetre de la futura estació del FAV i queda unida pel carrer de Garcilaso. Acull un punt d'intercanvi entre les línies 1, 5, 9 i 10 del metro. Aquestes darreres hi arribaven des del juny del 2010 i fins que no circuli la línia 4 no seran desviades al seu propi túnel, ja finalitzat en aquest tram.

El juliol de 2011 es van descobrir a la zona d'obres les restes d'una vila romana que ocupava 1.000 m², i a mitjan setembre el tinent d'alcalde de Cultura, Coneixement, Creativitat i Innovació de l'Ajuntament, Jaume Ciurana, va explicar que es documentarien en una memòria científica, es conservarien objectes i es restaurarien alguns murals i un mosaic *opus tessellatum* de 50 m². L'oposició es va mostrar crítica per la rapidesa amb què s'havien pres les decisions. A mitjan juliol es van reprendre els treballs d'excavació de la vila.

A principis de novembre del mateix 2011 ADIF va començar els treballs preparatoris de desviament del pont del Treball Digne, que permetria en-

derrocar-lo i deixar via lliure a la plataforma de l'alta velocitat. Les estructures executades haurien de constituir part de la llosa de coberta de diferents àmbits de l'estació de la Sagrera. Aquests treballs s'havien d'allargar fins a mitjan desembre per a poder enderrocar l'antic pont a partir del gener de 2012. El trànsit es desviaria per un nou pont provisional que va entrar en funcionament a finals del gener de 2012, mentre que els treballs de demolició del pont vell es van iniciar el mes següent. Aquests s'hagueren de perllongar més enllà de la previsió inicial (unes tres setmanes), ja que els trens havien de seguir circulant per sota seu.

D'altra banda, els projectes constructius de la urbanització viària dels àmbits de Sant Andreu –amb un pressupost de 17,54 MEUR– i la Sagrera –amb un pressupost de 24,38 MEUR– van ser aprovats definitivament per la Comissió d'Hàbitat Urbà i Medi Ambient el 19 de gener de 2012.

A finals de juny ADIF va iniciar les obres de cobertura de l'estació de Sant Andreu Comtal, per a finalitzar-les a principis de desembre. La nova estació era considerada una de les infraestructures destacades del tram de la Sagrera - nus de la Trinitat, junt amb els nous corredors soterrats d'alta velocitat i amplada convencional. La llosa de cobertura tenia una

superfície aproximada de 13.875 m² i un cost estimat d'una mica més de 245 MEUR.

Paral·lelament, al sector de la Sagrera s'havien anat fent operacions que haurien de permetre la instal·lació de les vies de l'alta velocitat el mes de setembre. Aquest muntatge era provisional mentre se seguís construint l'estructura de l'estació i serien traslladades al seu emplaçament definitiu posteriorment per a poder continuar amb la construcció de l'estació.

A mitjan setembre, els quinze veïns que encara restaven als antics pisos dels ferroviaris van ser desallotjats; en alguns casos van rebre indemnitzacions i en d'altres, pisos de real·lotjament; amb tot, va quedar per resoldre la situació de tres casos d'ocupació de pisos i un altre de lloguer de cinc anys amb tres de pròrroga, en què els afectats també reclamaven ser real·lotjats; el seu desallotjament no es va resoldre fins a mitjan octubre. A principis del novembre es va enderrocar un dels dos edificis.

D'altra banda, poc abans de les festes de Nadal, RENFE va iniciar les proves de circulació dels trens d'alta velocitat en el tram Barcelona-Sants, Girona i Figueres-Vilafant per tal que comencessin a circular el 8 de gener 2013.

El sector de l'entorn de la Sagrera, el parc lineal i la resta de sectors

El març de 2012 es va aprovar inicialment el projecte d'urbanització del PMU dels sectors de l'entorn de la Sagrera PAU 1 i PAU 2, amb un pressupost de 27,18 MEUR, i el maig l'Ajuntament de Barcelona va aprovar inicialment el projecte del nou barri a l'entorn de la Sagrera. El projecte abastava una àrea de més o menys un quilòmetre per aproximadament dos-cents metres, amb una superfície de l'entorn de 150.000 m² i un sostre total de 271.410 m². Aquest projecte va ser considerat emblemàtic no només per la seva magnitud, que superava la de la Vila Olímpica, sinó també pel fet que el nou barri tindria unes xar-

xes de serveis comuns de telecomunicacions, climatització amb aigua calenta i freda procedent de les centrals del Poblenou i del Fòrum, recollida pneumàtica d'escombraries i aigua freàtica per al reg, a més dels serveis habituals d'electricitat, abastament d'aigua potable i gas, amb la certificació de la màxima eficiència energètica. Tot amb tot, l'aprovació definitiva del projecte de reparcel·lació del PAU 1 quedava condicionat a l'aprovació definitiva del projecte d'urbanització i als informes preliminars de contaminació de sòls per privats, mentre que l'execució del PAU quedava condicionada a la desafectació dels sòls i vols ferroviaris entorn de l'estació de la Sagrera.

També avançava el projecte del parc lineal, que comprenia la urbanització d'una superfície de quasi quaranta hectàrees i gairebé quatre quilòmetres de longitud, des del carrer d'Espronceda fins al passeig de Santa Coloma. A principis de juliol el consorci BSAV adjudicava la redacció dels projectes d'urbanització i construcció de tres dels cinc àmbits en què s'havia dividit el parc d'acord amb la finalització de les obres de cobertura a la UTE formada per Alday Jover Arquitectos SLP, RCR Aranda Pigem Vilalta Arquitectes SLP i West 8. Tot i haver treballat conjuntament per a mantenir el caràcter unitari del projecte –vertebrant-lo amb un recorregut verd que anomenaren el Camí Comtal, en record del rec que recorria el sector– projectaren individualment cada un dels tres sectors. Les primeres imatges del projecte, extretes del concurs d'idees, mostraven un espai en què estava previst plantar vuit mil arbres de diferents espècies i on les fonts d'aigua tindrien un impacte important en el paisatge. Tot i que s'ajecaria sobre la llosa ferroviària, la preeminència de la natura sobre l'asfalt feia que el mateix equip d'arquitectes l'hagués definit com «una catifa verda per a cobrir la vella cicatriu de ferro».

L'equip encarregat del projecte del parc del Camí Comtal n'anava defi-

nint nous detalls, encara que no tenia un calendari d'execució, atès que restava pendent del cobriment de les vies, tot i estar avançat en algunes zones. El Pla Director, presentat el mes de juny, preveia una inversió d'uns 72,5 MEUR en cinc fases i un cost de manteniment durant cinc anys d'aproximadament 9,2 MEUR. Davant la preocupació dels veïns pel que fa al manteniment, en el Pla Director es posava en relleu que les espècies, pròpies del clima mediterrani, havien estat escollides amb criteri de manteniment mínim, igual que el mobiliari urbà i la il·luminació, de gran resistència a l'ús intensiu i al vandalisme. Es preveia iniciar la construcció del parc en el sector de Sant Andreu, amb una superfície d'actuació de 92.560 m², entre el 2013 i 2014.

Pel que fa al sector de les CASERNES DE SANT ANDREU [2008:139] i el sector III Defensa-RENFE, l'Ajuntament havia aprovat el novembre del 2009 la constitució de la Junta de Compensació del PAU 2, el juny del 2010 va aprovar definitivament el projecte de reparcel·lació del PAU 2 i el 2011 s'estaven redactant els documents de planejament necessaris per a la regularització dels usos ferroviaris sota la llosa de cobertura inclosa en aquest sector. Quant al PAU 1, aquest quedava condicionat a la inscripció del projecte de reparcel·lació del PAU 2 al Registre de la Propietat, que el juny de 2012 encara estava pendent, i a la transformació del taller 2, que era la nau del TALGO.

Amb relació al sector Colorantes-RENFE, subàmbit 2, el juny de 2012 ja hi havia un esborrany del projecte de reparcel·lació del PAU 1 i estava en redacció el d'urbanització, a més dels documents de planejament necessaris per a la regularització dels usos ferroviaris sota la llosa de cobertura inclosa en aquest sector, pendent de la tramitació d'una MPGM.

Al sector de Prim, a principis del 2011 es va encarregar la redacció del projecte de reparcel·lació del PAU 1, amb una durada aproximada de vint-

i-quatre mesos. D'altra banda, es va executar l'expedient d'ocupació directa per a l'obtenció dels terrenys necessaris per a l'execució de l'eix viari segregat sota la ronda de Sant Martí d'accés a l'estació inclòs en l'àmbit del sector de Prim. En un principi estava previst que la urbanització es faria entre el 2012 i el 2014, i la construcció dels pisos, entre el 2013 i el 2017; no obstant això, el projecte avançava amb molta lentitud a causa de la forta crisi del sector, per la qual cosa no hi havia un nou calendari. Com a detall addicional, cal remarcar que la seva execució podria significar la pèrdua d'una masia del segle XVI, emplaçada en terrenys propietat de la constructora IOSA Inmuebles, SL (exfilial de COMSA). Amb relació al PAU 2, aquest polígon, amb Fecsa Endesa com a propietari únic, no podria ser executat fins que s'hagués traslladat la subestació elèctrica al PAU 1.

Preocupació per la lentitud de l'obra i el finançament de l'estació

El setembre de 2010 el diari *El Periódico* va difondre que a l'estació de la Sagrera faltaven treballadors i màquines. A part dels sis enormes panells per a anunciar el projecte, en el conjunt de la gran esplanada que havia d'acollir l'edifici, entre els ponts del Treball i de Bac de Roda, només hi treballava un reduït equip d'operaris per a treure les vies velles de les línies R1, R2 i Girona-Portbou.

Oficialment, el MIFO informava que les obres del FAV a Catalunya no havien de fer front a retallades, però el cert és que l'estació de la Sagrera anava amb endarreriment i les obres no van començar fins a finals d'any. Aquesta situació preocupava l'Ajuntament de Barcelona. Tots els grups municipals del consistori barceloní en van demanar la construcció urgent.

Tanmateix, el ministre del MIFO, José Blanco, va assegurar que la macroestació no havia de ser sotmesa a cap nova programació. Segons el MIFO, es tractava d'un dels pols estratègics per al desenvolupament de

la xarxa de transport públic a l'àrea metropolitana de Barcelona i l'obra ferroviària de més envergadura adjudicada a l'Estat espanyol. D'altra banda, segons l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, amb l'estació havia de néixer un nou centre de Barcelona.

A mitjan febrer de 2012 l'alcalde de Barcelona, Xavier Trias, es va reunir amb la ministra de Foment, Ana Pastor, per a tractar la qüestió de la finalització de l'estació de la Sagrera, i va visitar les obres juntament amb el conseller de Territori i Sostenibilitat, Lluís Recoder. La ministra va assegurar que el Govern de l'Estat donaria prioritat a les Rodalies, el ferrocarril i les infraestructures, com va reiterar a finals del mes següent en una nota de premsa del MIFO. La ministra explicà que quedava pendent de pagament un total de 638 MEUR, dels quals 340 corresponien a les obres d'estructura de l'estació, que suposaven un cost de 390 MEUR; 117,6 MEUR corresponien al cost de l'arquitectura i els acabaments, i els 119,3 restants, a les instal·lacions de l'estació, el projecte de les quals estava en fase de redacció.

D'altra banda, el mes de juliol, en una reunió del Consell d'Administració de BSAV, es va reafirmar el compromís de les institucions per a mantenir el ritme de les obres de la Sagrera, malgrat les dificultats econòmiques que patien les administracions implicades. Amb tot, per al 2012 el MIFO només hi va destinar 51 MEUR.

Els beneficis dels terrenys per a compensar el cost del projecte

Part del finançament s'hauria d'obtenir de l'aprofitament dels aparcaments i dels edificis d'activitat terciària de l'estació, així com d'altres aprofitaments urbanístics. 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 - la Sagrera. S'estimava que els plans podrien suposar uns guanys de més de 1.500 MEUR, que,

restant-ne les despeses d'urbanització, quedaven en prop de 1.200 MEUR.

Amb l'inici de la crisi van dominar els problemes de finançament de tota la transformació urbana. El finançament de l'estació va esdevenir una de les polèmiques del projecte, especialment a partir del 2008. Del total de l'obra, pressupostada aleshores en 592 MEUR, 369 MEUR es pretenien finançar amb les plusvàlues generades per les operacions immobiliàries dels terrenys limítrofs, mentre que el MIFO aportaria els 223 MEUR restants a través dels seus pressupostos. La situació del mercat immobiliari havia alterat aquest esquema, al qual se sumava un important increment dels costos per a l'execució de l'estació, ara ja estimats en 702,5 MEUR.

El 2009 les administracions integrants de la societat BSAV van acordar signar un nou conveni, l'addenda al conveni del 2002, en què es modificaven les condicions del finançament. Segons aquest, el MIFO aportaria a ADIF per al finançament de l'estació 255 MEUR a càrrec de les inversions en infraestructures que l'Estat destinava a Catalunya, distribuïts en 51 MEUR anuals fins al 2013; ADIF aportaria directament

161 MEUR per a la construcció de l'estructura, les instal·lacions i els serveis ferroviaris de l'estació; la resta del finançament, 286,5 MEUR, seria també aportada per ADIF, però a càrrec dels aprofitaments urbanístics.

Els veïns al llarg del procés

L'Associació de Veïns (AV) de la Sagrera es va mostrar, en línies generals, satisfeta amb el projecte de transformació de la zona, per bé que manifestava el seu desacord amb alguns aspectes puntuals d'aquest i anunciava que vetllaria perquè les plusvàlues que es generessin a la zona repercutissin en equipaments públics per al barri, per exemple, de tipus esportiu i cultural. En canvi, es va manifestar crítica amb els hotels, els gratacels, les oficines previstes al voltant del pont del Treball i va remarcar la necessitat de cobrir els tres-cents metres de via que quedarien a cel obert. En especial, es mostrava contrària a l'edifici de Frank Gehry, no tant per un problema estètic com de dimensions en relació amb l'actual teixit urbà.

L'aprovació del PMU del triangle ferroviari el 2005 va anar seguida de reaccions per part dels veïns del districte. El 19 novembre un grup de tres-cents cinquanta veïns de Sant Andreu es manifestà amb el lema «Sant



Maqueta del projecte de Sant Andreu - la Sagrera. Font: Arxiu Territori.

Andreu per viure-hi». Des de l'AV de Sant Andreu de Palomar es reclamà més participació ciutadana i transparència en el procés de tramitació del PMU, un nombre més gran d'habitatges protegits, més equipaments i el cobriment total de les vies del tren, però de manera que s'hi garantís la plantació d'elements vegetals a sobre.

Un altre dels punts que els preocupava era el previsible increment de la mobilitat externa al barri, que comportaria la construcció de l'estació d'alta velocitat, i l'impacte que aquesta nova circumstància tindria sobre el barri en cas que no es planifiqués adequadament.

El setembre del 2007 l'AV de la Sagrera va criticar l'excessiva densitat i alçada dels edificis del pla urbanístic del sector Entorn Sagrera, al voltant de la futura estació del FAV. L'AV, una ferma defensora del FAV i de la transformació que aportaria al barri, va presentar al·legacions al pla per demanar una reducció de l'edificabilitat. També proposava considerar zona verda, i no equipament, la llosa que havia de cobrir les vies. D'altra banda, els veïns demanaven 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.

L'Ajuntament de Barcelona en un primer moment va rebutjar totes les al·legacions de l'AV, però posteriorment va rectificar i va prometre acceptar algunes de les propostes veïnals, com la cobertura pràcticament total de les vies del tren a la Sagrera. Els 600 metres inicialment previstos serien allargats 200 metres més, des del pont de Calatrava fins al pont del carrer d'Espronceda, i des del pont de Calatrava fins a les proximitats de la futura estació de la Sagrera. A més, l'Ajuntament es va comprometre verbalment a canviar una peça de 23.000 m² d'ús hotel·ler per a fer-hi habitatge protegit. Tanmateix, l'AV continuava dubtant de diferents aspectes. L'entitat veïnal creia que les plusvàlues urbanístiques eren més importants que els equipa-

ments o les zones verdes promeses. En aquest sentit, van criticar que la quota prevista era insuficient per a la previsió dels nous habitatges. D'altra banda, l'entitat veïnal manifestava que els edificis d'habitatges i d'oficines projectats a la Sagrera eren excessivament alts i no encaixaven amb l'estructura del NUCLI ANTIC DEL BARRI DE SANT ANDREU [2012:25].

En el PMU estava previst un edifici de vint-i-quatre plantes i uns vuitanta metres d'alçada com a complement de la futura estació del FAV. Finalment es va decidir distribuir l'edificabilitat de l'entorn de l'estació, amb una alçada màxima de dinou plantes. Per bé que les entitats continuaven desconfiant d'aquesta alçada, l'Ajuntament de Barcelona comunicava que la concentració de grans altures permetia alliberar sòl públic en superfície i una distribució més acurada de les edificacions.

L'octubre de 2008 nou associacions de veïns, del Clot - Camp de l'Arpa, la Pau, la Sagrera, Navas, Pi i Margall, Sant Andreu Nord, Sant Andreu de Palomar, Sant Andreu Sud i Verneda Alta, afectades pel pla, van queixar-se del procés de participació, de la tramitació sense explicacions i de l'aplicació dels fets consumats de plans com el SECTOR PRIM [2008:138] o l'execució per part d'ADIF de les obres del FAV. El 2009, les associacions de veïns, juntament amb l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), van insistir en la seva disconformitat sobre el procés participatiu de seguiment de les obres. Segons afirmaven, no es complia el caràcter bimensual de les reunions de la comissió de seguiment i no es consideraven prou informades.

El parc lineal també va ser objecte d'inquietuds i desacords dels veïns. Així, el 2011, abans de l'adjudicació del projecte del parc, els veïns de Sant Andreu i la Sagrera havien elaborat un document amb propostes, com ara la incorporació d'equipaments per a joves i la creació d'hortos urbans o de zones de jocs infantils. En veure els

primers esbossos del projecte, manifestaren els seus dubtes que els seus suggeriments haguessin estat tinguts en consideració. Així, Genís Pascual, president de l'AV de Sant Andreu, digué que en el document que els havien fet arribar no hi figuraven; així mateix, qüestionava la viabilitat econòmica de la conservació del parc. En aquest mateix sentit es va manifestar el president de l'AV de la Sagrera, Josep Barbero, el qual va manifestar que vuit mil arbres eren «molts arbres per cuidar».

Pel que fa al projecte d'urbanització viària, cal destacar que hi havia hagut un procés participatiu entre l'Ajuntament, els tècnics i les entitats dels barris afectats per les obres. Això no obstant, en fer-se públic el projecte quatre de les associacions implicades (la Sagrera, Sant Andreu de Palomar, el Bon Pastor –totes del districte de Sant Andreu– i la Verneda Alta –del districte de Sant Martí–) es van manifestar decebudes amb els resultats, ja que consideraven que els projectes prioritzaven l'automòbil en lloc dels vianants i els ciclistes. Per exemple, es preveia que el tram del carrer de Garcilaso tingués sis carrils de circulació però cap per a bicicletes, o que diversos carrers travessessin la rambla de l'Onze de Setembre sense permetre la connexió directa amb la rambla de Prim.

Les quatre associacions es van unir per presentar divuit al·legacions al projecte, les quals, segons l'Ajuntament, havien estat en part incorporades (per exemple, l'increment de la proporció d'espai destinat a vianants i la millora dels encreuaments del carril bici). Igualment, es van manifestar decebudes amb el procés participatiu. Creien que el projecte presentat no tenia en compte les aportacions fetes a les reunions.

Perspectives d'execució

Del sostre total previst per a tot l'àmbit de Sant Andreu - la Sagrera, a mitjan 2012 se n'havia executat el 28 % i dels habitatges en restaven per a construir 10.298, quasi el 80 % dels previstos.

Total de sostre	1.657.416 m ²
Sostre executat (28 %)	462.614 ²
Sostre pendent (72 %)	1.194.802 m ²
Total d'habitatge	12.887
Habitatge executat (28 % de protecció)	2.589
Habitatge pendent (47 % de protecció)	10.298

Font: www.barcelonasagrera.com.

El 2010, l'aleshores ministre de Foment, José Blanco, ja havia anunciat que l'estació no estaria acabada abans del 2016, tot i que les obres s'havien licitat el mateix 2010, i el termini d'execució estimat en un principi era de cinquanta-dos mesos, una mica més de quatre anys, és a dir, el 2014.

No obstant això, el 2012 els projectes que ja estaven engegats, el contenidor de l'estació, els accessos i els vials, tenien una previsió d'execució de quatre anys i mig, i a més restaven pendents d'adjudicació l'arquitectura interior i les instal·lacions, per la qual cosa la data del 2016, tot i mantenir-se, no era segura.

Cal tenir en compte que a principis de gener de 2013 es posava en funcio-

nament el tram del FAV entre Barcelona-Sants, Girona i Figueres, de tal manera que, com que restava pendent l'estació de la Sagrera, l'àrea metropolitana només quedava servida per l'estació de Sants.

La resta de sectors que conformen el gran àmbit de Sant Andreu - la Sagrera seguien amb la tramitació dels diferents instruments de gestió urbanística, però en tots els calendaris inicialment previstos havien anat patint demores, sobretot a causa de la profunda crisi del sector immobiliari i financer, i no s'havien establert noves dates.

Epíleg

Sant Andreu - la Sagrera és un àmbit projecte de transformació que abasta cent seixanta-quatre hectàrees i que suposa una potent reordenació de la mobilitat ferroviària i viària, i també residencial, que alhora ha de permetre activar un nou pol econòmic, amb la previsió que es podrien crear fins a trenta mil nous llocs de treball.

L'abast d'aquesta transformació, que afecta diversos fronts, requereix una tramitació urbanística complexa, que

alhora n'alenteix el ritme. Igualment, la previsió d'obtenir part del finançament a partir de les plusvàlues que es podien obtenir del sostre residencial i del comercial i terciari ha esdevingut un llast al projecte. Primer, a causa de la crisi immobiliària i després, de la crisi econòmica, que ha obligat les diverses administracions implicades a reduir de manera dràstica la inversió necessària, cosa que ha afectat també les obres de l'estació de la Sagrera i ha alentit totes les obres vinculades a la reforma ferroviària.

En aquest marc, l'entrada en funcionament de la línia del FAV Barcelona-Figueres sense que l'estació de la Sagrera hagués estat construïda va encendre les alarmes sobre el futur i la viabilitat del projecte en tots els seus àmbits. Amb tot, la principal preocupació és el futur de l'estació de la Sagrera i del parc urbà lineal, i és el que ha conduït les administracions implicades a buscar alternatives al finançament per plusvàlua en un context de reducció de l'aportació dels pressupostos públics.

10. FERROCARRIL AL CAMP DE TARRAGONA

El Camp de Tarragona està dotat amb diferents serveis i línies ferroviàries tant d'altres prestacions com de regionals, que el situen com un territori amb un elevat valor de connexió. També fa una funció de territori d'enllaç, ja que, des de Barcelona, les vies es bifurquen, primer a Sant Vicenç de Calders (cap a Valls-Montblanc-Lleida o cap a Tarragona) i seguidament a Tarragona (cap a Tortosa-València o Reus - Móra la Nova - Casp). En canvi, el territori del Camp de Tarragona no disposa de serveis de tipus Rodalies, ja que els que arriben a Sant Vicenç de Calders s'han d'entendre com si formessin part dels de l'àrea metropolitana de Barcelona en sentit ampli. D'altra banda, un dels principals problemes de la xarxa ferroviària del Camp és el tram de via única entre Tarragona i Vandellòs.

L'arribada del FAV al Camp de Tarragona

Des de finals dels anys noranta s'estava treballant en l'arribada de l'ALTA VELOCITAT AL CAMP DE TARRAGONA [2007:60], però fins al 2006 no es va inaugurar el tram Lleida-Tarragona. Hi circulen els serveis de llarg recorregut entre Madrid i Barcelona i els serveis regionals coneguts com a Avant, que uneixen Barcelona amb Tarragona i Lleida, amb prestacions en temps similars però amb un cost més reduït. Aquesta

Entre el 2003 i el 2012 el debat sobre el model ferroviari va tenir una especial incidència al Camp de Tarragona a causa de les diverses propostes de millora, entre les quals hi havia la variant Vandellòs-Tarragona, l'estació central de Reus, l'alliberament de la façana marítima de Tarragona, el tramvia, el tercer rail o la via exclusiva de mercaderies. El 2012, tanmateix, només es va materialitzar l'arribada de l'alta velocitat –projectada als anys noranta– amb una estació amb una ubicació excèntrica. La resta de projectes mantenen unes perspectives poc clares a causa de la crisi econòmica.

línia disposa d'una única estació tarragonina (anomenada Camp de Tarragona), que es va emplaçar als termes municipals de la Secuita - Perafort, dos municipis relativament equidistants de Tarragona (Tarragonès) i Reus (Baix Camp).

La ubicació excèntrica de l'estació en relació amb les àrees urbanes més poblades comportava la necessitat d'organitzar els serveis de transport públic per als viatgers que no optessin pel transport privat. En aquest sentit, un dels problemes d'aquesta estació era que el temps que es guanyava a fer el trajecte Barcelona-Tarragona pel traçat d'alta velocitat no sortia a compte si calia dedicar un trajecte i temps de més per arribar a Tarragona ciutat, mentre que l'antiga estació estava situada molt a prop del centre i ben servida amb serveis convencionals. Per a solucionar-ho es va orga-

nitzar un servei d'autobusos que connecten amb diverses ciutats del Camp de Tarragona, a més de taxis i una àmplia zona d'aparcament.

Les mercaderies i el tercer rail

Les mercaderies, pel Camp de Tarragona, circulen per les diverses línies ferroviàries d'ample ibèric compartides amb passatgers i connecten amb el PORT DE TARRAGONA [2011:61] i els seus molls. La manca d'ample europeu era un important contratemps, ja que obligava a efectuar l'operació de canvi de tren a Portbou.

El PLA D'INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT DE CATALUNYA DE 2006 [2006:116] proposava una línia de mercaderies d'ample europeu que enllaçaria el País Valencià i la frontera francesa. Estaria formada per diversos trams. Així, entre València i Reus se substituiria la línia d'ample ibèric per una línia d'ample mixt (ibèric i europeu) amb la col·locació d'un tercer rail; entre Reus i Castellbisbal es crearia una nova línia exclusiva de MERCADERIES [2012:13]; entre Castellbisbal i Mollet del Vallès s'afegiria un tercer rail al corredor ferroviari mixt del Vallès, i entre Mollet del Vallès i la frontera francesa s'aprofitaria el tram, en construcció, del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [2007:59] entre Barcelona i la Jonquera. Aquesta línia de mercaderies tindria connexió directa amb els ports de Barcelona i Tarragona gràcies a la construcció de trams d'enllaç d'ample europeu.

De totes aquestes actuacions, la més complexa era la nova línia de merca-



Estació Camp de Tarragona del ferrocarril d'alta velocitat. Font: Arxiu Territori.

deries, de doble via i d'ample europeu, entre Reus (Baix Camp) i Castellbisbal (Vallès Occidental), ja que, a diferència de la resta de trams (que aprofitaven vies convencionals o d'alta velocitat), requeria un nou traçat. Segons el Ministeri de Foment (MIFO), el tram entre Barcelona i Lleida del FAV no es podia aprofitar per a les mercaderies a causa de l'elevat pendent d'alguns trams. L'agost de 2007 el Ministeri en va encarregar l'estudi informatiu a l'empresa Ingeniería Idom Internacional, SA, per 1,5 MEUR.

La nova línia, d'uns noranta quilòmetres, permetria eludir la coincidència que es donava entre els combois de mercaderies, els trens de rodalies (entre Sant Vicenç de Calders i Castellbisbal) i els trens de llarga i mitjana distància. També evitaria el pas de mercaderies per l'interior d'alguns nuclis urbans com Vilafranca del Penedès, el Vendrell o Tarragona. En aquest sentit, la nova línia estava vinculada al projecte de TRANSFORMACIÓ DE LA FAÇANA LITORAL DE TARRAGONA [2008:132], que preveu desviar l'actual traçat ferroviari cap al nord, soterrar-lo i situar l'estació a la plaça Imperial Tàrraco. D'altra banda, la línia no connectaria directament amb el port de Tarragona, però hi tindria un enllaç directe a través d'alguna de les vies existents, afegint-hi un tercer rail. Pel que fa al traçat, l'opció considerada com a més probable era aprofitar l'antiga línia Reus - Roda de Berà, que passa per diversos municipis de l'interior del Tarragonès i creua el polígon petroquímic nord (la Pobla de Mafumet).

El desembre de 2010 el port de Barcelona va quedar connectat amb França amb ample de via europeu. Ho feia aprofitant el tercer rail construït entre el port de Barcelona i Castellbisbal i entre Castellbisbal i Mollet, la via del FAV entre Mollet i Girona, el tercer rail entre Girona i Vilafant (ja que aquest tram del FAV encara estava en construcció) i de nou la via del FAV fins al túnel del Pertús i Perpinyà. Aquesta situació va



L'antiga línia Reus-Roda al seu pas pel Morell. Font: Arxiu Territori.

generar una gran preocupació a l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT), ja que considerava que podria minvar la competitivitat del seu port, el qual continuava sense estar connectat amb ample de via internacional, tot i rebre un gran nombre de vaixells —en bona part procedents del sud-est asiàtic— que envien els seus productes al centre i el nord d'Europa.

L'APT reconeixia que la línia pròpia entre Reus i Castellbisbal seria la solució definitiva a aquest problema, però, tenint en compte que el traçat no estava encara definit i no hi havia cap termini per a iniciar les obres, va proposar, a principis del 2011, una solució provisional: afegir un tercer rail als trams de la línia actual per la costa tarragonina (entre Tarragona i Sant Vicenç de Calders) i pel Penedès (entre Sant Vicenç de Calders i Castellbisbal) que ja enllacen amb el corredor ferroviari del Vallès. El Departament de Territori i Sostenibilitat (DTES), l'Ajuntament de Tarragona i la Cambra de Comerç de Tarragona donaven suport a aquesta proposta com a solució immediata, si bé reconeixien que la línia exclusiva suposaria un enorme impuls per al port de Tarragona i el CORREDOR MEDITERRANI [2008:51]. El cost aproximat del tercer rail era de 180 MEUR —molt

menys dels 1.040 que suposava la nova línia—, que segons l'APT podrien finançar-se a través d'una col·laboració publicoprivada.

El març de 2011 el MIFO va presentar l'estudi tècnic del corredor ferroviari mediterrani, que, en relació amb les mercaderies, reafirmava la necessitat de crear una línia per a passatgers i mercaderies d'ample internacional i ibèric amb vies diferenciades per a mercaderies en els nuclis de rodalies i connexió amb tots els ports. En aquest sentit, es considerava necessària la nova línia Tarragona-Castellbisbal, si bé el mateix estudi diferenciava el recorregut en tres trams en funció de la prioritat. Així, de Castellbisbal a Martorell (6 quilòmetres i 190 MEUR) es considerava un projecte absolutament prioritari a causa de la saturació de la línia, ja que en aquest tram coincideixen dues línies de rodalies (R4 i R8) i els trens carregats de cotxes que fan el recorregut des de la Seat de Martorell fins al port. De Martorell a Sant Vicenç de Calders (50 quilòmetres i 510 MEUR) el tram es qualificava de necessari a mitjà termini per a respondre a un probable increment futur dels serveis de rodalies. I de Sant Vicenç de Calders a Tarragona (35 quilòmetres i 340 MEUR) no es marcava cap grau de prioritat, ja que no coincideix

amb cap servei de rodalies. Aquesta inconcreció sobre els terminis anima-va l'APT a reclamar la solució provisional basada en el tercer rail.

El mes de juliol del mateix 2011 el ministre de Foment, José Blanco, va confirmar al Senat que s'havien iniciat els estudis per a estendre el tercer rail, i per tant l'ample europeu, des de València fins a Castellbisbal seguint les vies convencionals per la costa tarra-gonina i pel Penedès. Blanco confiava que el 2013 el port de Tarragona ja estaria connectat amb ample europeu, si bé seguint el traçat actual i no a partir de la línia pròpia, que seria una realitat a més llarg termini. L'APT i el Govern català van celebrar que Fo-ment optés per la solució provisional. En canvi, el PP de Tarragona es va mostrar en contra del tercer rail i va defensar la línia Reus-Castellbisbal. Adduïa que la via actual ja estava molt saturada pel servei de passatgers i assegurava que el tercer rail hipote-caria l'aspiració de Tarragona d'allibe-rar la façana marítima, ja que, en cas que s'invertissin 180 MEUR per a po-sar un tercer rail, no es podria justifi-car l'eliminació de la via pocs anys després. Per la seva banda, l'Associa-ció per a la Promoció del Transport Públic (PTP) va alertar que l'adopció del tercer rail a la via actual podria re-percutir negativament sobre el servei de rodalies i mitjana distància de pas-satgers i exigia que el projecte, en cas d'acabar-se realitzant, no perjudiqués el servei de viatgers.

Finalment, el juliol de 2012 la nova ministra de Foment, Ana Pastor, va manifestar el compromís del Govern espanyol de construir el tercer rail en-tre Tarragona i Castellbisbal, és a dir, sobre les vies convencionals. D'aques-ta manera renunciava a prioritzar la construcció de la línia exclusiva de mercaderies entre Reus i Castellbisbal tal com havia defensat a l'inici del seu mandat. El pressupost del tram, de 82 quilòmetres, estaria al voltant dels 190 MEUR.

El conseller de Territori i Sostenibili-tat, Lluís Recoder, es va mostrar satis-

fet per la rectificació del Govern espa-nyol i va insistir en la necessitat de l'obra per a connectar el port amb l'ample europeu. Per la seva banda, l'alcalde de Tarragona, Josep Fèlix Ba-llesteros, reconeixia la necessitat im-mediata del tercer rail, però defensava que el traçat definitiu havia de trans-córrer pel corredor de la línia Reus-Roda per a no hipotecar la façana ma-rítima de Tarragona. En canvi, el diputat del Congrés i portaveu del PP a l'Ajuntament de Tarragona, Alejan-dro Fernández, es va desmarcar de la decisió de Foment, que considerava un greu «error». Fernández assegura-va que havia fet tots els possibles per a defensar la línia exclusiva de merca-deries, però que havia mancat més suport social al territori.

A finals de setembre es va fer públic el Projecte de llei dels pressupostos ge-nerals de l'Estat per al 2013. S'adjudi-caven al tercer rail entre Castellbisbal i Tarragona 50 MEUR, que havien de servir per a iniciar les obres el 2013.

El Corredor Mediterrani.

La variant de Tarragona

Un dels projectes clau per a la millora del corredor ferroviari mediterrani era la solució al tram de via única en-tre Tarragona i Vandellòs que trans-corre pel mig dels nuclis urbans de Tarragona, Salou, Cambrils i l'Hospi-talet de l'Infant. Aquesta situació limi-tava la capacitat de la línia, ja que obli-gava que els trens haguessin de parar sovint per a poder realitzar encreua-ments. En canvi, des de l'Hospitalet fins a Alacant el Corredor Mediterrani ja estava condicionat a altes prestaci-ons, tot i que la velocitat que assolía no era tan elevada com en la línia d'alta velocitat.

El juny de 1998 es va aprovar l'estudi informatiu per a la nova variant de la línia entre Tarragona i Vandellòs, que preveia duplicar les vies, adequar-les a 220 km/h i connectar amb el ferro-carril d'alta velocitat. Es preveia un nou traçat més a l'interior, ja que el pas de les vies per dins dels nuclis ur-bans en feia impossible el desdoblament. Aquest fet comportaria la desa-

fectació ferroviària de l'interior dels nuclis de l'Hospitalet de l'Infant, Mont-roig del Camp, Cambrils i Sa-lou, per bé que es preveia utilitzar el traçat pel projecte del TRAMVIA DEL CAMP DE TARRAGONA [2010:135].

El maig del 2000 es van iniciar les obres de la variant ferroviària i el 2003 ja estaven força avançades i, a més, ja s'havia construït el túnel de les Rajoles, entre l'Hospitalet de l'In-fant i la central de Vandellòs. Tanma-teix, poc després les obres es van atu-rar en espera de definir el traçat més proper a Tarragona i la ubicació de l'estació central del nou traçat del Corredor Mediterrani.

La solució final, pactada el 2008, va passar per la creació de l'estació cen-tral del Camp de Tarragona, una esta-ció intermèdia situada entre Reus i Tarragona, al costat de l'AEROPORT DE REUS [2009:6] i l'autovia T-11, on confluirien les diferents modalitats de transport. En concret, acolliria els ser-veis de llarg recorregut i de Regionals del Corredor Mediterrani, els serveis convencionals de Regionals i el futur tramvia, que podria ser considerat com un servei de Rodalies. Entre l'es-tació central del Camp de Tarragona (Corredor Mediterrani) i l'estació Camp de Tarragona (alta velocitat) hi hauria un intercanviador de vies que hauria de facilitar que els trens del Corredor Mediterrani, que circularien per ample ibèric, s'adaptessin a l'am-ple UIC de la línia d'alta velocitat, per a després continuar el seu recorregut per aquesta línia. A l'altura del muni-cipi de Vila-seca es preveia una con-nexió amb la via d'ample convencio-nal de Tarragona a Reus i Lleida. D'altra banda, el nou traçat obligaria a construir noves estacions a Cambrils i l'Hospitalet de l'Infant.

La Cambra de Comerç de Tarragona i els ajuntaments de la Secuita i Pera-fort van advertir que s'havia d'evitar que la ubicació de la nova estació, a 5 km de Reus i a 6 km de Tarragona, no quedés afectada per problemes d'accessibilitat, com havia passat amb l'estació d'alta velocitat. L'alcalde de

Perafort, Eudald Roca, va dir que s'havia d'aprendre de l'error «històric» d'obrir una estació sense bones connexions amb les ciutats del territori, mentre que el president de la Cambra, Albert Abelló, va criticar el fet que no hi hagués accessos ràpids a les instal·lacions ferroviàries.

El 2010 les obres estaven pràcticament aturades a causa de la crisi econòmica. Tanmateix, el 2011 el Govern espanyol va donar un impuls al projecte quan va anunciar la conversió en ample europeu del traçat ferroviari de València fins a Barcelona, que, en el cas del tram Vandellòs-Tarragona, havia d'incorporar també el desdoblament i el nou traçat. El desembre de 2012 el MIFO va presentar el Projecte d'Implantació de l'Ample Europeu al Corredor Ferroviari Mediterrani entre Tarragona i València. Preveia acabar la variant de Tarragona el 2015, però no hi havia data prevista per a l'estació central del Camp de Tarragona.

El tramvia del Camp de Tarragona

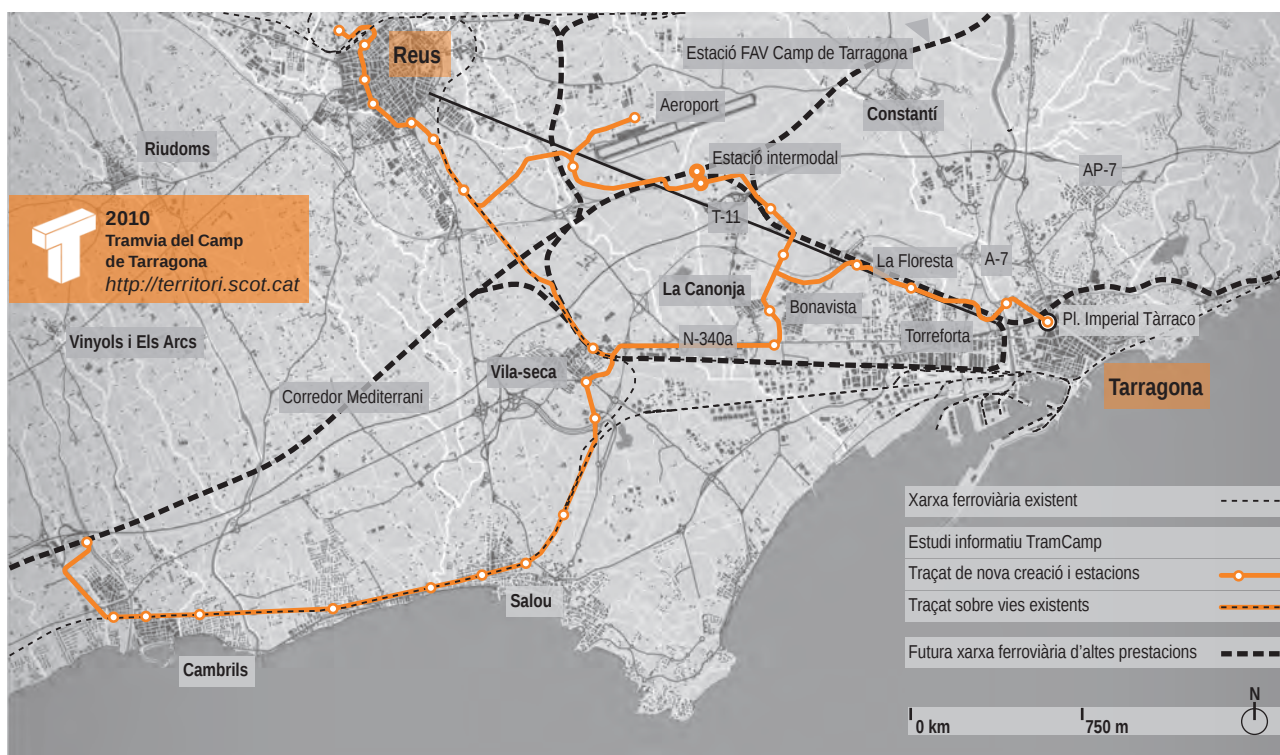
El tramvia del Camp de Tarragona (TramCamp) és un projecte de nova

línia ferroviària que proposa unir mitjançant un servei de tramvia els principals nodes econòmics i poblacionals de l'àrea metropolitana de Tarragona. S'emplaçava a la part central de l'àmbit funcional territorial del Camp de Tarragona i presentava la particularitat de tenir una estructura bicèntrica, atès que les ciutats de Reus (Baix Camp) i Tarragona (Tarragonès) exerceixen la capitalitat sobre un ampli territori. A més d'unir les dues capitals, el projecte preveia arribar, també, als nuclis urbans de Cambrils (Baix Camp), Salou (passant per Port Aventura), Vila-seca i la Canonja (totes tres del Tarragonès), així com a l'aeroport de Reus i a la futura estació central del Camp de Tarragona. El traçat previst afectava, també, els termes municipals de Vinyols i els Arcs (Baix Camp) i Constantí (Tarragonès).

El projecte del TramCamp va aparèixer en el Pla de Transport de Viatgers de Catalunya (PTVC) aprovat el desembre del 2002, que situava com a data d'inici de les obres el 2008. Posteriorment, el PLA D'INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT DE CATALUNYA 2006-

2026 (PITC) [2006:116] inicialment no va incloure el projecte en la seva planificació, però el va recuperar per la pressió del territori, encara que amb la previsió de dur-lo a terme a partir de l'any 2016. El 2010 el PLA TERRITORIAL PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA [2010:104] i el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE L'ÀMBIT CENTRAL DEL CAMP DE TARRAGONA [2010:94] van fer propostes detallades del traçat.

A finals de juliol de 2010 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va posar a informació pública l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental del TramCamp, que preveia un recorregut de 42 km en via d'ample estàndard internacional, dels quals 12 aprofitaven el corredor ferroviari en desús per l'entrada en servei del Corredor Mediterrani i 30 eren de nova creació. El traçat previst travessava vuit municipis (Tarragona, Reus, Vila-seca, Cambrils, Salou, la Canonja, Constantí i Vinyols i els Arcs), encara que les trenta parades previstes només connectaven amb nuclis urbans dels sis primers. El projecte tenia atribuït un pressupost de 580 MEUR, i es



Proposta de tramvia del Camp de Tarragona. Mapa: Montse Ferrés.

preveia que donaria servei a dotze milions de passatgers per any. El traçat tenia cinc trams diferenciats.

El tram de Cambrils a Salou, de 10,7 km de recorregut, tenia previstes nou parades. L'únic subtram nou era el que unia la futura estació de Cambrils Nord en l'eix del Corredor Mediterrani i la parada de Cambrils Estació, des d'on es resseguia l'antic traçat de la via Barcelona-Tortosa alliberada.

Per la seva banda, el tram Port Aventura - Vila-seca tenia 8,2 km de longitud, quatre parades previstes, i era bàsicament de nova creació. Configurava Vila-seca com a nexa d'unió de la xarxa, amb un traçat que travessava el nucli urbà abans de bifurcar-se cap a la Canonja, seguint l'eix de la N-340a en sentit Tarragona, i en sentit contrari cap a Reus, en un traçat paral·lel a la línia ferroviària existent, amb la qual enllaçava a l'estació intermodal de Vila-seca Estació.

El tram de la Canonja a Tarragona tenia dibuixat un traçat de nova creació de 5,7 km, que anava del nord del barri de Bellavista fins a la plaça Imperial Tàrraco (on es preveia una estació intermodal que inclouria la del servei d'autobusos), en un recorregut que anava paral·lel primer a l'A-7 i posteriorment a la T-11, i entrava al nucli urbà de Tarragona pel pont de Santa Tecla.

El tram de Vila-seca a Reus, de 6,3 km, resseguia en un primer moment (2,4 km) les vies de l'actual línia de ferrocarril Tarragona-Reus, i posteriorment seguia a partir del Campus Bellisens per un traçat de nova creació. A Reus el TramCamp connectava amb les estacions de ferrocarril i d'autobusos.

Finalment, el tram la Canonja - aeroport de Reus - Reus, de 10,8 km i amb sis parades, es preveia de nova creació, i es basava en un tram comú de 7,1 km entre la Canonja i plans de Quart. Aquí el traçat es bifurcava i un ramal d'1,5 km enllaçava amb l'aeroport, mentre que l'altre connectava amb el nucli urbà de Reus després de 2,2 km de recorregut. Aquest tram

permetia relacions intermodals amb el ferrocarril convencional (estació de Plans de Quart), amb el ferrocarril d'altres prestacions del nou Corredor Mediterrani (Estació Central) i amb el transport aeroportuari (aeroport de Reus).

Pel que fa a l'explotació de la infraestructura, es proposaven quatre línies: Cambrils-Tarragona, Cambrils-Reus, Reus-Tarragona i Estació Central - Aeroport de Reus. Vila-seca Estació constituïa en aquesta proposta el principal intercanviador del sistema, atès que connectava les dues primeres línies, encara que la seva connectivitat era escassa amb l'Estació Central i l'aeroport de Reus, que només era accessible des de la línia Reus-Tarragona. L'estudi també proposava que l'explotació del tramvia fos mitjançant una concessió de llarg termini, entre trenta i quaranta anys.

A començaments d'octubre de 2010, poc abans de la finalització del termini d'exposició pública, els alcaldes afectats van fer front comú a favor del projecte en una jornada sobre el TramCamp al Col·legi d'Enginyers Industrials de Tarragona. Tot i això, demanaven més estacions en el seu terme municipal.

Per la seva banda, la Confederació Empresarial de la Província de Tarragona (CEPTA) i la Federació de l'Autotransport de Tarragona (FEAT) van presentar de forma conjunta les seves al·legacions al projecte, que consideraven inviable econòmicament i no prioritari. Les patronals del transport consideraven que en el seu lloc calia apostar per un sistema de rodalies per al Camp de Tarragona, la implantació de carrils bus o la creació de plataformes segregades. També es queixaven que el traçat no arribava a ciutats com Valls i Montblanc, que havien demanat repetidament formar part de la xarxa del TramCamp.

Un cop finalitzat el període d'informació pública, el DPTOP havia de revisar les al·legacions abans de decidir el traçat definitiu del TramCamp. Poste-

riorment s'havia de dur a terme encara la licitació de la redacció del projecte constructiu. Tanmateix, la crisi econòmica va frenar el projecte i a finals de 2012 tenia un calendari incert.

Epíleg

No hi ha dubte que, en els darrers anys, el debat sobre el model ferroviari ha tingut especial incidència al Camp de Tarragona. Han estat molts els projectes que s'han posat sobre la taula per a solucionar els dèficits ferroviaris: variant del Corredor Mediterrani, Estació Central, alliberament de la façana marítima de Tarragona, tramvia, tercer rail, via de mercaderies... Tanmateix, la realitat és que cap d'aquests no ha acabat tirant endavant i, en canvi, l'únic projecte nou d'envergadura que s'ha materialitzat ha estat l'arribada de l'alta velocitat, per bé que amb una estació allunyada dels principals nuclis urbans.

Tot plegat dibuixa una situació contradictòria. S'evidencia, en efecte, el contrast entre l'alta velocitat —una inversió enorme per un ús limitat— i el ferrocarril convencional —amb una inversió molt petita, malgrat que és la que té una utilitat més gran per al transport de viatgers i mercaderies. Si bé és cert que la via d'alta velocitat pot tenir un paper important en la descongestió del Corredor Mediterrani, és necessari que hi hagi una bona connexió entre les dues modalitats de ferrocarril, que, ara com ara, no és possible.

La xarxa ferroviària de Tarragona arriba, doncs, al 2012 amb —quasi— tot per fer i en un context de crisi econòmica que dificulta les inversions. Més enllà de constatar la manca d'inversió de l'Estat en infraestructures bàsiques per al progrés econòmic i social del país, sembla que s'imposa la necessitat de prioritzar aquelles obres amb una millor relació entre el cost i la utilitat. D'aquesta manera, mentre que el tercer rail i el desdoblament Vandel·lós-Tarragona són absolutament essencials, altres projectes com el tramvia o l'alliberament de la façana marítima de Tarragona corren el risc de quedar relegats a un segon terme.

PART III

L'ANUARI TERRITORIAL DE CATALUNYA, DEU ANYS DESPRÉS. NOTES PER A UN BALANÇ

1. Els impulsors: els inicis de l'*Anuari territorial de Catalunya*

Juli Esteban i Noguera. Arquitecte i urbanista

L'any 2002, Ricard Pié, llavors president de la Societat Catalana d'Ordenació del Territori (SCOT), em va proposar formar part de la candidatura per a les eleccions de renovació reglamentària de la Junta de la Societat previstes per al mes de setembre d'aquell any. El candidat a president era Jordi Cañas, i l'acompanyàvem Mita Castañer, Àngels Gil-Vernet, Francesc Santacana, Jordi Julià, Àlex Tarroja i el qui subscriu. En l'elaboració del programa que tota candidatura que se sotmeti a elecció ha de presentar, vaig proposar als meus companys la idea d'elaborar un recull anual dels principals fets que al llarg de l'any havien estat rellevants en l'evolució del territori de Catalunya. En concret, en un text que conservo, que té per títol «Línies de treball. SCOT 2003-2005» i que porta la data del 19 de setembre de 2002, es presentava el programa de la nova Junta, el qual incloïa, entre altres diverses propostes, la següent:

Un servei que es pretén donar és l'elaboració de l'*Anuari* del territori de la SCOT. Aquest *Anuari* pretén ser un recull anual dels fets, les decisions i les actuacions rellevants que es vagin produint i que incideixin en el desenvolupament de les disciplines de planejament, ordenació del territori. L'objectiu és deixar constància de l'evolució i els canvis que es van produint amb un doble enfocament: una descripció cronològica i objectiva dels fets destacats i una tria i una valoració més subjectives, fetes per la SCOT, d'aquells fets que semblin més importants.

De seguida la nova Junta es va posar a treballar en el desenvolupament de la idea, i poc temps després establí un guió, que també conservo, que plantejava el camí a seguir i que començava perfilant l'objectiu de l'*Anuari* amb les paraules següents:

Fer una publicació anual que reculli els fets més importants que han succeït al llarg de l'any, presenti les seqüències dels processos més significatius que s'han desenvolupat dintre del termini anual i faci una avaluació conjunta dels esdeveniments. Al cap d'un cert temps d'elaboració i publicació d'aquest anuari, l'avaluació podrà incloure també consideracions sobre la dinàmica positiva o negativa que els fets de l'any representin per al territori.

La finalitat de l'*Anuari* és facilitar informació de fàcil accés sobre l'evolució del territori, que pugui ser

d'utilitat com a primer material per a estudiosos d'aquesta, i que també serveixi en general per a mantenir la memòria dels fets que tenen transcendència per a l'esdevenir territorial.

La idea tenia l'antecedent proper de la llista Territori, recull diari de notícies sobre el que passava arreu del territori, que rebíem tots els interessats en la matèria i que estava promogut per Àlex Tarroja des de la Diputació de Barcelona. Amb el mateix entusiasme amb què mantenien la llista Territori, l'Àlex va assumir l'elaboració del primer *Anuari* —el corresponent als fets del 2003— i va continuar fent-ho els anys següents, en els quals es va consolidar un model i una metodologia que de moment li han donat vida al llarg de deu anys. Cal dir també que l'experiència d'un període ja prou llarg de l'*Anuari* i la vigència de la lògica pròpia de la llista Territori han estat la base de l'actual presentació de notícies territorials al web de la SCOT, amb una accessibilitat contínua i en un format més perfeccionat i tecnològicament més avançat.

Tot i que ja és força sabut, penso que no seria sobrer insistir a destacar en aquesta publicació, amb motiu dels deu anys de l'*Anuari*, el paper cabdal que va tenir Àlex Tarroja perquè la idea d'un anuari es fes realitat, i així mateix subratllar el seu bon criteri, que va contribuir a enriquir la idea amb els continguts i significats que les coses tangibles fan possible.

Memòria

Diverses consideracions em varen conduir, en el seu moment, a proposar a la Junta la iniciativa de fer un anuari territorial. Potser la primera consideració va ser al voltant de la insuficient memòria col·lectiva sobre les coses que passen, i molt especialment sobre les que passen en el territori. La situació del territori és resultat de decisions i fets que en el seu moment potser han estat objecte de debat i controvèrsia, però que majoritàriament s'han pràcticament oblidat quan, posteriorment, hem tingut l'atenció i l'acció ocupades en nous debats i controvèrsies. Probablement no ho hem oblidat del tot, però se'ns fa difícil situar-ho en el temps, relacionar-ho amb altres fenòmens implicats i recordar-ne els responsables —per bé o per mal—; al final pot quedar a molta gent la sensació que les coses del territori van passant per alguna mena de disseny inexorable. Com algú va dir, els pobles que no tenen

memòria tenen moltes probabilitats de repetir la història, i és prou evident que en la història del territori hi ha força episodis que no voldríem repetir. Pensava, amb relació a tot això, que l'*Anuari* podia ser un instrument d'especial utilitat per a la memòria col·lectiva.

Debat

Una segona consideració partiria d'entendre el territori com una responsabilitat compartida per tots. Tots som usuaris del territori i, per tant, tots tenim un interès legítim en la seva evolució i en som d'una manera o altra participants, per acció o omissió. Al marge de les diferències en la valoració de les coses i els fets concrets que cadascun podem tenir, penso que la gran majoria compartim el principi que el territori ha d'evolucionar en el sentit d'anar millorant el seu paper cabdal en l'assoliment dels objectius d'equitat social, d'eficiència econòmica i de sostenibilitat ambiental. Per tant, el debat sobre les alternatives, els objectius i les actuacions territorials s'ha d'inscriure necessàriament en aquests principis, per bé que el caràcter genèric d'aquests doni marge per a un debat molt ampli. En tot cas, el debat serà molt més fructífer com més implicació social abasti i com més enteniment de les lògiques dels fenòmens territorials hagin assolit els participants.

Malgrat que en els dos casos l'objecte del debat siguin les decisions d'ordre espacial, penso que hi ha importants diferències entre el debat urbanístic, sovint molt viu i intens, que susciten les propostes de planejament urbanístic en les revisions o modificacions dels POUM, per exemple, i els debats sobre les decisions que afecten el futur del territori. El debat urbanístic ja té, per una banda, una llarga trajectòria i sol produir-se al voltant de propostes o previsions que poden afectar de manera força directa la vida i les perspectives dels ciutadans. Per aquest motiu, el debat sol centrar-se en projectes d'àmbits espacials concrets i la seva motivació sol basar-se en interessos específics, per bé que legítims, de les persones o dels col·lectius residents en una àrea determinada. Cal reconèixer que hi ha també, en el debat urbanístic, plantejaments més generals basats en l'interès públic general; tanmateix, solen tenir molta menys participació, per bé que aquesta sol ser molt més qualificada.

D'altra banda, el debat sobre el territori s'ha polaritzat sovint en la resistència a alguns projectes concrets. Resistència protagonitzada o liderada en cada cas per col·lectius o plataformes sensibles als efectes d'aquells projectes, però quasi sempre amb una motivació de defensa del suposat interès general. Tanmateix, enfront d'un plantejament general del futur del territori, com va ser el cas dels plans territorials del període 2004-2010, es va constatar que, de fet, quasi no es produïa debat sobre el que podríem anomenar model de futur del territori. A més dels

projectes sectorials esmentats, la discussió principal s'ha centrat quasi sempre fins avui en aspectes de tipus competencial o procedimental plantejats principalment per alguns ajuntaments, i motivats en el fons per les determinacions del pla territorial en l'estricta àmbit del municipi.

Coneixement

Pensava, llavors, que només a partir d'un coneixement global i continuat del que està passant en el conjunt del territori de Catalunya es poden fonamentar idees prou sòlides sobre el model territorial de referència a adoptar per tal de reconduir els processos que calgui cap a un horitzó de més equitat social, eficiència econòmica i sostenibilitat ambiental. Aquesta podia ser evidentment una aportació important de l'*Anuari*. És prou clar que no hi havia cap altre instrument que ens proporcionés una visió general i evolutiva del que passava en el territori. Avui, en vista del rigor i la qualitat dels anuaris que han estat publicats, penso que es pot confirmar aquella expectativa. Una sèrie llarga d'anuaris constitueix, sens dubte, un material de grandíssim interès per a totes les persones –des dels governants fins als ciutadans rasos– que creguin necessària una política territorial per a Catalunya que estigui referida a un model de futur que maximitzi els tres factors (social, econòmic i ambiental) en les direccions ja apuntades en anteriors paràgrafs. En tot cas, cal tenir present que l'*Anuari* només ens proporciona el coneixement, prou detallat, d'una panoràmica canviant, i que els fruits reals en la línia de reorientar la realitat requereixen un esforç i una voluntat política que cal no donar per suposats. Esforç de construir conclusions i arguments i de definir objectius sobre la base informativa del que passa en el conjunt del territori; i, així mateix, voluntat política de canviar les coses, des de la convicció que la simple suma d'iniciatives municipals i de projectes sectorials no aniran a parar per casualitat al millor territori que Catalunya podria assolir per als ciutadans d'avui i sobre tot per als de demà.

Hi havia una tercera consideració, en part derivada de l'anterior, que era veure l'*Anuari* com un recull d'experiències i proveïdor de dades empíriques sobre els efectes, d'ordre divers, que les diferents iniciatives territorials van tenint al llarg del temps, des dels efectes «col·laterals» immediats fins a les conseqüències a mitjà i llarg termini. Penso que caldria anar construint una teoria de la intervenció en el territori, basada sobre dades empíriques dels processos reals, que permetés conèixer millor abast, capacitats, limitacions, idoneïtat, conseqüències, implicacions, etc., de les diverses intervencions en el territori, de manera que les propostes tècniques puguin tenir més rigor, i que les decisions polítiques es basin menys en el nas o en l'oportunitat del cop d'efecte. Penso que ni la geografia, ni les enginyeries, ni l'urbanisme aporten avui prou teoria contrastada sobre els mètodes i les maneres

d'intervenir en el territori en la perspectiva d'un model explícit –que no vol dir excessivament detallat– desitjable per al territori. Certament, explotar aquesta possibilitat amb resultats constatables requeriria suficient continuïtat de l'*Anuari*, però en tot cas voldria insistir que la progressiva construcció d'aquesta metodologia de la intervenció en el territori és, al meu entendre, un objectiu fonamental amb relació a la possibilitat, afirmada, d'actuar eficaçment en l'evolució del territori per a orientar-la cap a un model desitjable.

Les raons per a promoure un anuari recordo que foren més o menys aquestes. La confiança que ho arribéssim a assolir podríem dir que era relativa. Com ja s'ha dit, la dedicació i el criteri d'Àlex Tarroja, la bona disposició de la Diputació de Barcelona i l'actitud positiva dels col·laboradors ho varen fer possible, i avui ens podem congratular que l'*Anuari* compleixi deu anys de vida. Cal destacar que en una sèrie d'aquesta naturalesa cada nou element de la seqüència, a més del valor additiu que aporta, augmenta el valor de tots els números anteriors pel fet d'estar integrats en una sèrie més llarga. Per aquest motiu, la interrupció de la sèrie seria un fet molt més lamentable com més llarga fos la durada temporal assolida. Si en el seu moment l'*Anuari* va ser una simple iniciativa, que una

nova junta podia o no abonar, avui la continuïtat d'aquest té la clara exigència de mantenir i fer créixer el valor acumulat pel conjunt, que sens dubte li ha de permetre donar fruits creixents en les tres línies abans apuntades.

La successió dels anuaris i el perfeccionament en la presentació i sistematització dels fets territorials han permès evolucionar cap a procediments de seguiment immediat del que succeeix en el territori dins la mateixa pàgina web de la SCOT. De fet, les finalitats dels anuaris es poden cobrir, fins i tot millor, donant notícia i valoració dels fets amb altres suports i de manera contínua, tot mantenint el sentit seqüencial i incrementant el valor del fons documental. En tot cas, s'ha fet palès que la substància dels anuaris és, ben mirat, la raó de ser de la Societat. La preocupació per l'ordenació del territori, que és la seva motivació fundacional, resulta del fet que al territori passen moltes coses que poden ser contradictòries amb l'objectiu d'un territori ordenat, d'un territori que evolucioni amb pautes d'equitat, eficiència i sostenibilitat en els termes ja esmentats. El que va passant a l'espai territorial és la matèria primera que ha de motivar tant els treballs d'anàlisi científica dels fets, com l'actuació cívica, a favor o en contra d'aquests fets; penso que aquestes són clarament les línies principals d'acció de la SCOT.

2. Els redactors: l'escola de l'*Anuari territorial de Catalunya*

Josep Báguena. Geògraf i redactor de l'Anuari territorial de Catalunya del 2003 al 2007

L'*Anuari territorial de Catalunya* (ATC) ha destacat al llarg dels seus primers deu anys de vida per moltes qüestions que de ben segur hauran estat glossades per les veus que m'acompanyen en aquest balanç. Rigor, crònica, innovació, utilitat... són trets característics que defineixen l'ATC en les seves diferents vessants. Voldria destacar així mateix un fet que, a un bon nombre de tècnics dedicats a les ciències del territori, ens ha deixat empremta en la nostra trajectòria professional, que no és altre que l'escola de l'ATC.

Quan parlem metafòricament de l'escola de l'*Anuari*, voldria destacar dos aspectes fonamentals. El primer, lligat a la trajectòria personal de molts dels que hi hem estat involucrats, en què destaca el pas, en alguns casos inicial, dels exercicis universitaris a un treball professional, estructurat, remunerat i, sobretot, col·lectiu com ha estat l'ATC. El segon aspecte, més rellevant que el primer, és el mètode a partir del qual s'han anat construint les cròniques i les anàlisis dels fets relatats al llarg de les deu edicions de l'*Anuari*.

Pel que fa a la primera qüestió, fins a seixanta-vuit persones (!) hem format part de l'equip de redacció de l'*Anuari* en el conjunt de les seves edicions. Persones, joves totes elles, formades en el camp de la geografia, l'arquitectura, les ciències ambientals, la història, la sociologia, les ciències polítiques, l'economia, la biologia, l'enginyeria... i altres disciplines afins, que han format un ric mosaic professional, testimoni evident d'aquella interdisciplinarietat pregonada per molts i practicada per pocs. Molts dels membres d'aquest grup de redactors ens trobàvem per primer cop en alguna de les reunions de coordinació de l'*Anuari*, en què s'establien les pautes de treball, el repartiment dels articles en funció del coneixement i les afinitats de cada redactor, l'estil i el ritme de redacció. A partir d'aquestes trobades es va anar teixint una fina xarxa de relacions que poc o molt ha anat perdurant en el temps i que ha permès ulteriors col·laboracions acadèmiques, professionals o altres iniciatives cíviques lligades a la gestió del territori i la ciutat.

El col·lectiu de redactors ha seguit, en termes quantitatius, una dinàmica similar a la del cicle econòmic del nostre país en el període d'existència de l'*Anuari*. Amb uns inicis amb un equip reduït i voluntariós, que va créixer exponencialment a mesura que el finançament del projecte permetia una més àmplia cobertura temàtica i que

posteriorment va haver de reduir dràsticament els seus efectius amb la dificultat afegida de no perdre l'excel·lència assolida.

Recordo que, a la tardor de l'any 2003, en l'enyorada llista Territori va aparèixer una convocatòria de beques del Col·legi de Geògrafs per a col·laborar amb una recent unitat creada en el marc de la Diputació de Barcelona encarregada de fer anàlisi i seguiment de projectes i dinàmiques territorials. Aquesta unitat era l'Observatori Territorial de la Diputació de Barcelona, liderat per Àlex Tarroja, que comptava al seu costat amb Maria Herrero, Xavier Boneta i Sergi Saladié. Aquest va ser el nucli a partir del qual es va vertebrar el projecte de l'*Anuari*, i que donà forma a la inspiració genial de Juli Esteban. Aquest equip va fer un enorme treball de selecció i classificació de la informació bàsica i fins i tot es van redactar alguns articles pilot per anar veient, amb certa preocupació, la dificultat a la qual s'enfrontava.

Al cap de poc temps ens hi vàrem afegir Manuela Tomàs, Anna Jiménez, Alfons Olmo i jo mateix, com a beneficiaris de la beca del Col·legi, i David Mongil, cridat per l'Àlex. Entre tots vàrem afrontar el repte de tirar endavant una publicació nova, en un temps reduït i amb un full de ruta que s'anava construint dia a dia a mesura que trobàvem esculls propis d'un exercici pioner com l'*Anuari*.

Aquest primer equip va ser l'encarregat d'obrir una traça que posteriorment molts seguiren a mesura que el projecte anava creixent en volum, qualitat i finançament.

Així és com dels nou membres inicials de l'equip el 2003 es va passar a disset persones treballant per a l'*Anuari* el 2004, trenta-vuit per a l'edició de 2005 i fins a quaranta-una l'any 2006! L'estructura es va jerarquitzar i professionalitzar; Montserrat Mercadé va agafar la coordinació de l'equip de redacció i alguns redactors hi van dedicar tal volum d'energies que posteriorment acabaren formant part de l'equip estable de l'*Anuari* en la seva evolució cap a l'anomenat Observatori de Projectes i Debats Territorials. Aquest és el cas de Moisès Jordi, l'irreductible que permet mantenir, avui, una activitat més que notable d'acord amb les possibilitats econòmiques de la SCOT.

Més enllà de la qüestió quantitativa, voldria emfasitzar la camaraderia i la bona sintonia entre els redactors d'aque-

lles primeres edicions, lligades per l'emoció de formar part d'un projecte que començava a tenir un impacte i una rellevància més que notables en l'àmbit de les polítiques territorials. Omplir de gom a gom la Sala Prat de la Riba de l'Institut d'Estudis Catalans amb motiu de la presentació d'una publicació tan sectorial com l'ATC no és una fita a l'abast de tothom. L'*Anuari* començava a formar part de l'imaginari de tots aquells que ens dedicàvem a la gestió del territori i al seu estudi. També altres disciplines començaven a observar amb molt interès la publicació com un exercici digne d'anàlisi i com una font estable d'informació. Fins i tot es deia que els consellers el tenien a la seva taula de treball!, com efectivament vaig poder comprovar posteriorment. A poc a poc, a Catalunya, l'*Anuari* amalgamava un corrent de fons que va acabar adoptant el nom de *nova cultura del territori*. I molts hi vàrem contribuir!

Aquesta contribució voluntària i encoratjadora no estava exempta, però, del vertigen de la data d'entrega, del tractament rigorós de la informació i les fonts, de la necessària investigació per saber del tema molt més d'allò que ens deien els materials al nostre abast, de l'obligat coneixement dels articles que feien altres companys amb els quals poguéssim establir enllaços i evitar duplicitats, de les discussions semàntiques amb els implacables revisors, i, sovint, ens intercanviàvem les gorres entre nosaltres. El bon treball del col·lectiu, sota unes directrius ben establertes des de la base del projecte, no és casual. I aquest és el segon tret característic que voldria destacar d'allò que he anomenat l'escola de l'*Anuari territorial*: la manera de treballar, analitzar, redactar, presentar cada un dels articles, de les «entrades» de l'*Anuari*.

Va ser en una taula circular cap a finals de l'any 2003, a la vuitena planta de l'edifici de Can Serra, amb el primer equip de l'*Anuari*, on es va debatre i decidir com s'havia d'afrontar l'estructura interna dels articles i el tractament de les fonts. En aquest sentit, el treball aleshores recent d'Oriol Nel·lo *Aquí, no! Els conflictes territorials a Catalunya* ens va ser especialment útil per a establir com s'havia de treballar la informació. Convé aquí reproduir un fragment del *making of* que va redactar l'Àlex per a la primera edició de l'ATC:

Bé, doncs tot plegat va anar definint una estructura estàndard de les entrades que ajudava a donar coherència de conjunt a l'*Anuari*: un *abstract* d'encapçalament; els antecedents i l'origen de la qüestió; la descripció del projecte; els agents que intervenen i el seu posicionament; la descripció i evolució cronològica dels fets al llarg de l'any; l'estat de la qüestió a finals d'any, amb les perspectives o expectatives de futur

plantejades, i les fonts addicionals emprades que puguin ser d'utilitat per tal que el lector pugui seguir estirant del fil del tema.

És així com es va establir l'esquelet a partir del qual aniríem analitzant i redactant tots els articles, o entrades, de l'*Anuari territorial*.

Voldria deixar constància de la dificultat d'aplicar aquesta aproximació als fets territorials per aquells que ens sentim vinculats a alguns dels agents que actuen sobre el territori. Ja sigui des de l'Administració, la militància territorial i ambientalista, l'acadèmica, l'exercici lliure professional o qualsevol altra forma de posicionament polític, tenim l'obligació d'observar els fets i les transformacions territorials des d'una òptica comprensiva. Aplicar l'estructura analítica pròpia de l'*Anuari* a la nostra tasca quotidiana envers el territori i mirar de trobar el millor encaix entre els respectius interessos implica un compromís tant cívic com professional.

Així, des del nostre punt de vista, l'*Anuari* és quelcom més que l'excel·lent producte ideat i desenvolupat en el marc de la SCOT. Ha estat un punt de trobada en el qual convergien entusiasme, voluntarietat, aprenentatge, descoberta i també coneixement del país en la seva complexitat. A més, ens ha permès, als que hi hem treballat, conèixer el país des de facetes diverses. No només calia conèixer el territori, la seva configuració física i social, sinó que ens havíem d'aproximar als respectius agents socials i polítics locals, la seva significació estratègica per projectes d'escala diferents de la local, la seva història remota i recent que ens permetia entendre els diferents posicionaments en un exercici complex com el planejament i la gestió territorial.

Estic segur que som molts els qui el pas per l'*Anuari* ens ha permès integrar en els nostres esquemes interns una complexitat necessària per a millorar la nostra contribució cívica i professional envers el territori.

Amb aquesta publicació es commemora el desè aniversari de l'*Anuari territorial*. Un anuari ben diferent del de l'any 2003, evolucionat, transformat, mutat i mutilat per l'odiosa manca de recursos que aquest tipus d'iniciatives pateixen en temps de retallades, però alhora millorat en el seu potencial de comunicació. És la responsabilitat de tots els que hi hem estat vinculats aconseguir que d'aquí a deu anys puguem commemorar el vintè aniversari. Segur que la transformació haurà continuat, però no podem abandonar la noció de l'*Anuari* com un projecte construït col·lectivament que, més enllà de generar coneixement, aglutina valors.

3. Els professionals: la seva visió de l'Anuari territorial de Catalunya

Roser Campeny i Valls. Responsable del Departament de Projectes de Minuartia Estudis Ambientals

Segons el *Gran diccionari de la llengua catalana* –ja que l'*Anuari* apareix a iniciativa de la Societat Catalana d'Ordenació del Territori–, l'ordenació del territori és el conjunt de mesures i actuacions públiques tendents a atenuar les conseqüències dels processos econòmics i socials en la configuració del territori.

Tal com posa de manifest aquesta definició, els temes que poden arribar a ser inclosos en un anuari territorial conformen un ventall molt ampli i, per tant, impliquen un ventall també ampli de professions. Pot ser agosarat intentar donar una visió dels professionals en relació amb l'*Anuari*; potser seria millor poder parlar de visions. Malgrat això, possiblement una bona paraula per a definir el que representa l'*Anuari territorial de Catalunya* per a tots els professionals que de prop o de lluny treballem en temes vinculats al territori català és *eina*. I encara més, des de la meua perspectiva professional i fins on he pogut comprovar amb els meus col·legues, és una bona eina. Això per diversos motius:

1. L'esforç de síntesi i alhora el rigor en els textos que expliquen els diversos casos subministren àgilment les claus principals que et convé conèixer quan t'interesses per un nou àmbit territorial de la nostra geografia. Per als professionals que treballem en consultoria i assessorament en el camp del medi ambient, això és especialment útil com a marc inicial, ja que molts de nosaltres no tenim un territori definit on desenvolupem la nostra feina de manera permanent.
2. Permet fer una revisió anual dels casos propers temàticament als que són del nostre interès (per exemple, si algú està treballant en infraestructures viàries, tindrà un ràpid resum del que s'ha mogut durant l'any en carreteres i ferrocarrils). Això està afavorit pel fet que les primeres paraules del títol dels casos tractats a l'*Anuari* estan sistematitzades temàticament, cosa que facilita la cerca a l'índex del volum (especialment en els volums en paper o PDF).
3. Els textos dels casos remetent a fonts d'informació complementàries, relacionades al final de l'article (si bé en alguns casos seria útil trobar referències més concretes, que potser, però, no estan disponibles sempre).

Més enllà d'això, fer un repàs dels temes que apareixen a cada nou *Anuari* és equivalent a estar al dia del que succeeix al nostre territori durant l'any: reuneix de forma fàcilment consultable el que podríem anomenar *el que s'ha mogut* durant l'any.

En aquesta funció d'eina, valorem molt positivament el pas a format web. Aquest format té molts avantatges des del punt de vista ambiental i, amb tota seguretat, també econòmic. Però des del punt de vista dels professionals que consultem l'*Anuari*, presenta dues característiques que milloren qualitativament i de manera substancial la versió en paper i ens faciliten la consulta.

La primera és la possibilitat d'accedir a la informació que progressivament s'actualitza d'un determinat cas, així com d'entrar fàcilment als articles d'anys anteriors i posteriors d'aquell cas. El fet de poder consultar amb un clic l'evolució dels casos, algun d'aquests de llarg recorregut, presenta interès evident quan vols fer-te la composició de lloc d'un tema determinat.

La segona és la possibilitat, des de la portada de la web de Territori, de consultar els casos per localització geogràfica i per àmbit temàtic.

Això, juntament amb el complement que suposa disposar d'enllaços per a accedir a altres textos des dels mateixos articles, augmenta enormement la utilitat de l'eina en el sentit dels tres punts esmentats més amunt.

Creiem que el model d'*Anuari* iniciat el 2003 s'ha mostrat adequat, i la prova d'això és que en tots aquests anys transcorreguts no ha canviat notablement el format dels seus continguts. Fins i tot el pas al format web conserva els trets essencials de la versió en paper que vam veure fins al 2009.

Finalment, l'*Anuari* ha contribuït a visualitzar el pes, les conseqüències, que tenen les decisions i actuacions territorials en un ampli ventall de temes estretament relacionats amb les polítiques i els projectes del sector del medi ambient (energia, espais naturals protegits, infraestructures de transport, etc.); se'n desprèn que cal una estreta relació entre els respectius àmbits professionals que hi actuen. Evidència, per si no era prou palesa, la necessitat del treball integrat de les diverses disciplines; calen professionals oberts a aquesta integració capaços, ells mateixos, de consolidar perspectives més transversals, que des de les respectives experiències contribueixin a afrontar en les millors condicions tècniques possibles el conjunt de mesures i actuacions que tenen lloc en l'espai físic de la nostra geografia.

4. Els acadèmics: l'Anuari territorial de Catalunya i l'Observatori a la universitat

Carme Bellet Sanfeliu. Professora titular del Departament de Geografia i Sociologia de la Universitat de Lleida

L'*Anuari territorial de Catalunya* ha acompanyat des del seu naixement alguns dels canvis més importants que s'han produït en el món universitari català en la darrera dècada.

L'*Anuari* nasqué el mateix any que s'implantava la nova estructura territorial universitària a Catalunya (Llei 1/2003), inicialment integrada per dotze universitats.¹ Tal com queda reflectit en el mateix preàmbul de la Llei, aquesta nova estructura es fonamentava en una realitat universitària amb una implantació territorial i històrica que la Llei reconeixia i reforçava. Tal com faria després l'*Anuari*, amb el temps es deixava palesa una realitat territorial àmplia i diversa i es donava veu i imatge als «altres territoris» més enllà de l'enlluernadora dinàmica metropolitana.

Aquest nou sistema universitari seria el que hauria de preparar el camí cap a la construcció d'una àrea d'educació superior i investigació europea (Espai Europeu d'Educació Superior, EEES, i Espai Europeu de Recerca), afrontant transformacions profundes en un marc de competència creixent (Reichert, 2009).

Un altre dels reptes importants que les universitats catalanes han afrontat des de començaments d'aquest segle ha estat l'augment i la diversificació de les demandes que planteja la societat per a adaptar-se a la societat del coneixement. Una transformació que ha incidit en les funcions tradicionals universitàries vinculades a la formació i a la recerca, però que també ha facilitat que l'espai universitari es vagi convertint de manera progressiva en un agent facilitador de nous valors culturals, socials i territorials en uns moments de canvi estructural (que no només conjuntural) intens i profund. La universitat és consolidada així en el nou marc de la societat del coneixement com un agent social, econòmic i cultural de primer ordre (Vilalta, 2011).

1. El sistema universitari català, creat per la Llei 1/2003, estava integrat en el moment de la seva creació per: la Universitat de Barcelona, la Universitat Autònoma de Barcelona, la Universitat Politècnica de Catalunya, la Universitat Pompeu Fabra, la Universitat de Lleida, la Universitat de Girona, la Universitat Rovira i Virgili, la Universitat Ramon Llull, la Universitat Oberta de Catalunya, la Universitat de Vic i la Universitat Internacional de Catalunya. Més endavant, en virtut d'allò que s'apuntava a l'article 2, ho faria la Universitat Abat Oliba CEU. De les dotze universitats que avui integren el sistema, set són de titularitat pública, quatre són privades, mentre que una és de caràcter virtual i ofereix ensenyament en línia.

Aquest repte també l'afrontaren l'*Anuari*, en passar a la versió digital, i més tard l'Observatori. Com dèiem en començar, l'*Anuari territorial* i l'Observatori han acompanyat i facilitat tot aquest camí amb una especial incidència en els àmbits de les ciències socials i humanes que utilitzen el territori i l'espai com a font, objecte i/o subjecte d'anàlisi en la seva dinàmica de transformació i canvi.

L'*Anuari* i la formació a les universitats catalanes

L'adaptació de l'Espai Europeu d'Educació Superior (EEES), popularment conegut com a *procés de Bolonya*, ha implicat una notable transformació dels estudis universitaris, que han hagut de canviar l'estructura, la filosofia i la metodologia dels ensenyaments clàssics i posar tot l'èmfasi en els resultats de l'aprenentatge de l'estudiantat. Això ha implicat no només la reforma de les titulacions (estructura i continguts), sinó i sobretot la implantació de noves metodologies d'ensenyament actives i participatives en què l'estudiant esdevé la figura clau. Un procés en el qual ha anat valorant-se cada cop més l'autonomia i la capacitat de l'estudiant per a assolir coneixements (teòrics i pràctics), destreses i competències (responsabilitat i autonomia). Noves metodologies que han anat acompanyades de nous enfocaments en la transmissió del coneixement que necessàriament és avui, més que mai, transversal i dinàmic. L'*Anuari* i l'Observatori han anat sent introduïts com a instrument de treball habitual i referència obligada en totes aquelles titulacions que tenen com a objecte o font d'estudi el territori, bàsicament les ciències socials i humanes, però també l'arquitectura i l'urbanisme, algunes enginyeries, els estudis forestals i les ciències ambientals. L'*Anuari* i l'Observatori, a través de la selecció, el tractament i l'exposició d'informació relativa als projectes i les transformacions territorials a Catalunya en els darrers deu anys, han permès il·lustrar i treballar a classe les característiques així com l'evolució d'aquestes transformacions, les polítiques que s'han implementat i els conflictes territorials que han anat sorgint. I això en les diferents temàtiques tractades i analitzades en l'*Anuari*, que engloben des del medi ambient fins a les infraestructures, els plans i projectes urbanístics i la política territorial.

La creació l'any 2009 de l'eina de l'Observatori reforçava la visió transversal del projecte i dotava el conjunt d'una nova dinàmica més oberta i assequible que permeté que l'*Anuari*-Observatori es convertís en un agent territorial

més. Un agent que ha anat esperonant el pensament, el coneixement i el debat. L'agilitat de l'eina facilita encara més que *Anuari* i Observatori es convertissin en instrument de treball directe a les classes i formés també sovint part del material docent com a font d'informació i referència obligada. En aquest sentit, l'*Anuari* s'ha convertit en un dels millors manuals per a entendre la complexitat i transversalitat de les qüestions territorials i la incidència de les polítiques i accions territorials en el món local.

L'aparició de l'*Anuari*-Observatori ha acompanyat així les fortes transformacions que en el món de l'ensenyament universitari s'han produït a Catalunya en el marc del procés d'adaptació de l'EEES. Un canvi abans que res metodològic cap a un ensenyament més pràctic i en què l'alumne té una intervenció més activa. Avui, més que coneixements en si mateixos, des de la universitat es tracta de donar instruments a l'estudiant i, és clar, l'*Anuari*-Observatori en forma part, ja que és el instrument més complet per a l'estudi de les qüestions territorials en tota la seva complexitat a Catalunya.

L'*Anuari* i l'Observatori en la recerca

Poques fonts hi ha tan completes i complexes com l'*Anuari* i l'Observatori sobre els projectes, les polítiques i els conflictes territorials. Per això no és estrany que siguin molts els articles i treballs científics que els prenen com a referència o com a mateix objecte d'estudi. El material de l'*Anuari* es constitueix en una eina útil per a començar el procés de recerca des d'allò que s'ha visibilitzat a través de la plataforma. Una font que recull informació sistematitzada sobre els principals projectes, polítiques i conflictes territorials al llarg del temps.²

Es tracta d'un material de primera que ha estat utilitzat com a font directa i indirecta per a la recerca del territori i els conflictes a Catalunya en els darrers temps. Com a font directa, l'*Anuari* ha estat sovint utilitzat per a l'anàlisi dels canvis territorials que s'han anat produint en els darrers anys, l'evolució de les polítiques territorials i la dinàmica i les característiques canviants dels conflictes territorials a Catalunya.

2. De les nombroses referències que hem localitzat a través d'una cerca simple a la xarxa, volem destacar-ne les següents: *La història del metro a Catalunya*, publicada a Wikipedia (http://ca.wikipedia.org/wiki/Hist%C3%B2ria_del_metro_de_Barcelona); l'article de H. Cruz i M. Martí (2010) «Conflictos urbanísticos y movilizaciones ciudadanas: reflexiones desde Barcelona», a *Finisterra*, núm. 90 (Lisboa); el llibre d'E. Alfama, À. Casademunt, G. Coll, H. Cruz i M. Martí (2007) *Per una nova cultura del territori? Mobilitzacions i conflictes territorials* (Barcelona, Icaria); l'article de M. Castañer, N. Cabañas i M. Jordi (2012) «L'impacte social dels plans i dels projectes territorials. El cas de Catalunya», a *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, núm. 2012, vol. 58/2, p. 219-223, o el llibre de M. Castañer (2012) *El planejament territorial a Catalunya a inici del segle XXI* (Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, Societat Catalana d'Ordenació del Territori).

També, com a font directa, ha estat molt útil per a desenvolupar una temàtica territorial concreta des d'un punt de vista evolutiu com ara la política o les inversions en infraestructures a Catalunya en els darrers anys, la política aeroportuària o les qüestions ambientals. L'*Anuari* i l'Observatori s'utilitzen també per a il·lustrar alguna qüestió concreta, per a comparar o matisar aspectes teòrics desenvolupats en el procés de recerca o per a descriure i analitzar els entrellats d'un projecte territorial concret.

L'*Anuari* i la nova cultura del territori

Però, i sobretot, el més destacable és que l'*Anuari* i l'Observatori s'han constituït en un dels agents més actius i dinàmics en el procés general de construcció d'una nova cultura del territori que ha anat gestant-se a Catalunya de forma lenta però contínua a partir de la meitat de la dècada del 2000 (Tarroja i Camagni, 2006). Una nova cultura del territori que posa al centre del discurs la complexitat i la diversitat territorial com a principal valor d'un país i que qüestiona els models de desenvolupament i les polítiques que no hi siguin sensibles.

Es tracta d'una nova cultura del territori que es construeix des de la participació, la informació i el debat social en les qüestions territorials i que esdevenen visibles a través de l'*Anuari* i l'Observatori. Aquest ha estat el caldo de cultiu idoni per a la intensificació del debat sobre el model territorial i per al sorgiment de debats i conflictes dels quals s'ha fet eco a les aules universitàries, la qual cosa ha contribuït al debat general i a reforçar el canvi. Una nova cultura del territori que ha penetrat també de manera profunda en l'àmbit universitari canviant les formes clàssiques en la docència i la recerca i en la manera de relacionar-se amb la resta de la societat. I, de fet, aquest és un dels aspectes fonamentals per tal que la universitat s'adapti amb èxit a la nova societat del coneixement: promovent nous rols i noves activitats que vagin més enllà de les tradicionals funcions vinculades a la formació i a la recerca. En aquest sentit, l'*Anuari* i les aules universitàries tenen avui el mateix rol: continuar promovent el debat sobre el model de territori, els tipus de polítiques a desenvolupar i la forma i metodologia per a participar de manera més activa en la gestió, transformació i preservació dels nostres espais i territoris.

Bibliografia

ALFAMA, E.; CASADEMUNT, À.; COLL, G.; CRUZ, H.; MARTÍ, M. (2007). *Per una nova cultura del territori? Mobilitzacions i conflictes territorials*. Barcelona: Icaria.

CASTAÑER, M. (2012). *El planejament territorial a Catalunya a inici del segle XXI*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans. Societat Catalana d'Ordenació del Territori.

CASTAÑER, M.; CABAÑAS, N.; JORDI, M. (2012). «L'impacte social dels plans i dels projectes territorials. El cas de Catalunya». *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, núm. 2012, vol. 58/2, p. 219-223.

CRUZ, H.; MARTÍ, M. (2010). «Conflictos urbanísticos y movilizaciones ciudadanas: reflexiones desde Barcelona». *Finisterra* [Lisboa], núm. 90.

NEL·LO COLOM, O. (2010). «El planeamiento territorial en Cataluña». *Cuadernos Geográficos*, núm. 47, vol. 2, p. 131-167.

REICHERT, S. (2009). *Institutional diversity in European higher education*. Zurich: European Association University (EUA).

TARROJA, À.; CAMAGNI, R. (coord.) (2006). *Una nueva cultura del territorio: Criterios sociales y ambientales en las políticas y el gobierno del territorio*. Barcelona: Diputació de Barcelona.

VILALTA, J. M. (coord.) (2011). *Impacte de les universitats públiques catalanes a la societat* [en línia]. Barcelona: Associació Catalana de les Universitats Públiques (ACUP). <<http://www.universitat-societat.cat/pdf/impactes-de-les-universitats-publicues-catalanes-a-la-societat.pdf>>.

Wikipèdia [recurs electrònic]. «La història del metro a Catalunya». <http://ca.wikipedia.org/wiki/Hist%C3%B2ria_del_metro_de_Barcelona>.

5. Les institucions: l'*Anuari territorial de Catalunya* o com es poden desmuntar alguns dels tòpics de l'Administració pública

Xavier Boneta. Assessor en polítiques urbanes i desenvolupament local a la Diputació de Barcelona i coordinador de l'Anuari territorial de Catalunya del 2003 al 2005

Com sempre passa amb els projectes col·lectius d'èxit, i l'*Anuari* n'és un, no se'n pot copsar la veritable dimensió sense atendre a les moltes persones que l'han fet possible, començant pels seus pares intel·lectuals (Àlex Tarroja i Juli Esteban) i seguint pel petit exèrcit de col·laboradors de tota mena que hi han participat al llarg d'aquesta dècada. Són les persones que hi ha al darrere els qui fan possible en última instància empreses d'aquesta naturalesa.

Però també és conegut que determinades iniciatives requereixen un context propici per a germinar i, en aquest sentit, quan mirem l'entorn de l'*Anuari* cal fer esment de les diferents institucions que amb el seu suport també l'han fet possible. Començant per l'Institut d'Estudis Catalans i seguint per les diferents administracions públiques que en algun moment hi van creure i van decidir donar suport a un projecte atípic per moltes raons.

És per això que no es pot negligir que l'*Anuari* ha sigut una feliç realitat els darrers deu anys gràcies també al suport de diferents administracions públiques, especialment de la Diputació de Barcelona, que l'ha vist néixer, créixer, marxar de casa i assolir la seva plenitud fins a arribar al moment actual. A banda de la Diputació de Barcelona, diversos departaments de la Generalitat de Catalunya han contribuït en diferents etapes a fer realitat la publicació.

L'*Anuari* ha generat efectes positius en molts àmbits (agents, polítiques, debats, professionals...) i ben segur que d'altres més qualificats que jo ho explicaran en aquest volum, però potser ningú no s'ha plantejat el que l'*Anuari* ha representat des del punt de vista de l'Administració.

I, d'això, és del que m'agradaria escriure perquè penso que l'*Anuari* aporta lliçons que permeten desmuntar alguns dels llocs comuns i dels prejudicis recurrents a l'hora de valorar la tasca i el funcionament de les administracions públiques. Aquestes són algunes de les idees preconcebudes que l'*Anuari* pot ajudar a revisar.

1. L'Administració és un espai hostil per a la innovació i refractari al conflicte

Efectivament, això és habitualment així. Innovació i conflicte són conceptes amb els quals l'Administració no s'acostuma a sentir gaire còmoda, malgrat que, sobretot en el cas de la innovació, no pensem de fer-ne esment. Per les seves característiques i pels seus condicionants de tota mena, a l'Administració pública li costa innovar. Alhora, les administracions necessiten entorns estables i poc conflictius per a treballar amb normalitat, per la seva naturalesa i pel context en el qual operen, però també per l'actitud a vegades poc valenta i de mirada curta dels polítics que les governen. Amb tot, això no sempre és així. Per molts motius que segur que s'expliquen amb escreix en altres apartats d'aquest llibre, l'*Anuari* és un projecte amb un alt component d'innovació, que a més ha contribuït a fomentar una cultura del debat territorial de qualitat i a educar-nos en la naturalesa conflictiva de la política en general i de les polítiques territorials en particular.

2. L'Administració fagocita els projectes en els quals participa

Podríem dir que en el cas de l'*Anuari* l'Administració es va comportar de manera inversa. La Diputació de Barcelona va acollir la idea primigènia de l'*Anuari*, al qual va oferir, en aquells moments de més fragilitat, un espai adequat per al seu creixement. Anys més tard va saber obrir la porta per a donar sortida al projecte en el moment en què requeria un altre entorn (l'IEC) per a seguir evolucionant i assolir la plenitud.

Em refereixo a una Administració facilitadora, que acompanya, que ajuda i dóna suport, que crea les condicions perquè el projecte neixi i agafi cos, però que no interfereix i, sobretot, que no dicta ni decideix, que deixa en mans dels professionals i la societat civil el desenvolupament d'un projecte que per les seves característiques té un millor encaix en un entorn no institucional.

3. L'Administració és captiva de la política partidista. No existeix una delimitació clara i suficient de les esferes polítiques, directives i tècniques

L'*Anuari* demostra novament que això no sempre és així. Governos de diferents colors i administracions diferents han donat suport al projecte al llarg d'aquests deu anys. D'altra banda, si la deficient separació entre les esferes política i directiva de les administracions s'ha convertit en tema d'anàlisi recurrent de la ciència política al nostre país no és pas per casualitat. Amb tot, l'*Anuari* és un projecte que sempre s'ha mantingut en l'àmbit de l'expertesa tècnica, que s'ha desenvolupat amb un respecte màxim (com ha de ser) cap a la feina i els criteris dels professionals, al marge de lògiques o d'intromissions polítiques.

En aquest sentit, es va decidir no fer aparèixer el logotip de cap de les administracions que donaven suport a l'*Anuari* justament com a manera de prestigiar la feina dels professionals i d'evidenciar el caràcter independent del projecte.

4. Les administracions no saben col·laborar entre si i encara menys amb entitats de la societat civil o del sector privat

És cert, ens costa, però fins a quatre departaments diferents de la Generalitat, la Diputació de Barcelona i l'Institut d'Estudis Catalans hem estat capaços de fer-ho al llarg dels anys. No cal dir que no va ser senzill posar d'acord administracions i departaments amb lògiques internes i organitzatives diferents, però es va fer.

5. La lògica de les administracions és de curt termini i els projectes que se'n deriven són captius dels cicles electorals

És ben coneguda la dificultat de l'Administració i dels governs per a pensar a llarg termini i més encara per a desenvolupar projectes resistents als canvis de govern i als cicles electorals. Malgrat tot, deu anys i tres governs després i amb més esforços que mai per les dificultats econòmiques del context, l'*Anuari territorial de Catalunya* segueix endavant. Les aportacions han minvat i en alguns casos han desaparegut, però el suport més o menys formalitzat i el reconeixement s'han mantingut.

6. La governança multinivell és un invent de l'acadèmia que moltes administracions han adoptat per a revestir-se d'una modernitat que els és aliena

L'any 2005, després de molts anys d'enfrontaments i desavinences, una Administració local com la Diputació de

Barcelona col·laborava amb el Govern de la Generalitat en un projecte que superava els límits de la província i que liderava una institució de la societat civil dirigida per professionals. És cert que inicialment eren governs del mateix signe polític, però amb els anys altres partits van governar tant la Diputació com la Generalitat i l'acord i l'entesa es van mantenir. Administracions diferents i societat civil col·laborant en la implementació d'un projecte amb característiques de servei públic: una de les millors aproximacions que se m'acudeixen al concepte de *governança multinivell*.

Però per a ser justos caldria no aturar-se aquí i pensar també en tot allò que amb relació a l'*Anuari* i des de l'òptica de l'Administració podria fer-se millor.

En aquest sentit, un element a valorar és l'aprofitament que les administracions que hem donat suport al projecte n'hem fet. De manera genèrica, les administracions hem gaudit dels anuaris com la resta de la societat, però potser no hem estat capaces de treure'n un rendiment específic d'acord amb la implicació que hi hem tingut. Des d'un punt de vista intern i aplicat, l'*Anuari* ha aportat coneixement de gran valor als serveis tècnics de diferents departaments amb relació a territoris o projectes concrets, però no s'ha produït una transferència directa, estable i efectiva d'aquest coneixement al funcionament regular de l'Administració. Segurament ens ha costat situar-nos en un producte que no estava pensat des d'una lògica finalista, aplicada o quantitativa i que no responia a cap demanda específica de cap Administració.

La gestió administrativa del projecte és un altre àmbit en el qual el marge de millora és evident. Tramitar i signar els convenis que formalitzaven la realització de l'*Anuari* va arribar a esdevenir un malson i ens va enfrontar a les nostres pitjors misèries organitzatives. Seguim lluny de ser un exemple de celeritat i d'eficiència en la tramitació administrativa, i projectes com l'*Anuari*, que requereixen la coordinació de diferents instàncies, ho fan palès.

En resum, l'*Anuari* pot ser vist com un símptoma d'una manera diferent de fer les coses i d'entendre els projectes que cal reivindicar, entre altres raons perquè fan una mica millors les nostres administracions públiques.

Projectes com l'*Anuari* són, o haurien de ser, part de l'antídoto a l'erosió que estan patint les institucions públiques actualment, per la contribució que fan a l'enfortiment de la nostra democràcia, i perquè possibiliten una societat més informada, més crítica i més implicada en tot allò que passa al territori.

Per tot plegat, no puc més que desitjar una llarga vida a l'*Anuari* des del convenciment que projectes com aquest també s'haurien d'entendre, amb tants matisos com es vulgui, com necessàries estructures d'estat.

6. Les entitats: deu anys d'encert d'una eina que es manté viva i activa

Marta Ball-llosera. Membre de la Institució Altempordanesa per a la Defensa i Estudi de la Natura i Salvem l'Empordà

«L'*Anuari territorial de Catalunya* és un recull dels principals temes i esdeveniments de tipus territorial que al llarg de l'any han estat objecte de notícia, estudi, debat i a voltes conflicte a Catalunya», deia Mita Castañer en la presentació de l'*Anuari* del 2003.

Deu anys més tard em truca ella mateixa, la Mita, i em demana si puc fer un escrit sobre aquests anuaris. És clar, deu anys d'encert d'una eina que es manté viva i activa.

Aquesta trucada m'ha permès rellegir, o en alguns casos llegir per primera vegada, alguns exemples o fragments dels anuaris. M'he trobat amb Àlex Tarroja i el seu *making of* del primer *Anuari* publicat en què explicava com es va fer. I em quedo amb alguna de les seves frases: «[...] no es tracta de cap novel·la de la qual esperis el desenllaç al darrer capítol. Més aviat és com una col·lecció de contes breus amb gèneres que van de la tragèdia a la comèdia, que et convida a fer zàping ara per aquí i ara per allà, fullejant avui una entrada, potser demà una altra». I d'aquí em vénen records de converses a Barcelona amb l'Àlex i la Maria Herrero en què reflexionàvem sobre la funció de les entitats que reclamàvem una planificació territorial.

En aquell mateix *making of* descobreixo que la idea d'aquest *Anuari* és de Juli Esteban. Així, trobo una altra de les persones clau en l'escenari de planificació territorial a Catalunya. Hem realitzat llargues reunions parlant sobre el Pla Director Territorial de l'Empordà. En un mateix escenari –l'*Anuari territorial de Catalunya*– hi apareixen els responsables directes de redactar les noves eines de planificació territorial del nostre país, entre les quals la del Pla Director Territorial de l'Empordà (al qual tantes i tantes hores havíem dedicat des de Salvem l'Empordà). Com m'agradaria poder debatre de nou, amb perspectiva, amb sang freda, amb més maduresa... el resultat de la seva aplicació i la seva vigència!

En definitiva, rellegant el primer *Anuari territorial* he trobat persones que d'una manera o altra havíem connectat o coincidit dins el debat territorial. Persones hàbils i actives que, des de la seva perspectiva i funció, han desenvolupat importants tasques en la planificació territorial. Per això s'entén que hagin estat deu anys d'encert d'una eina que es manté activa i viva.

La meua visió d'aquesta eina serà, és clar, des de la visió de les entitats, la societat civil, que durant anys han ajudat a crear debat sobre la planificació urbanística i territorial. Havia estat i segueixo estant activa en la plataforma Salvem l'Empordà. La primera idea que em ve al cap, quan penso en l'*Anuari*, és la capacitat encertada de reflectir en una fitxa tot el que s'ha esdevingut en un expedient. Alguns d'aquests casos els hem viscut en cos i ànima. I l'*Anuari* sorprèn per la seva capacitat de síntesi, d'estructuració i d'enquibir tots els actors que han entrat en escena. Aquesta informació és molt útil per a explicar de manera resumida el que ha esdevingut un tema concret. Per a nosaltres és una manera de facilitar-nos la feina. Els temes que hem portat des de Salvem l'Empordà, i imagino que la majoria, s'eternitzen en el temps i retrobar els resums i els fets és de gran ajuda.

Alhora representa una eina de reflexió sobre els temes que des de Salvem l'Empordà hem treballat i reivindicat. L'*Anuari* representa una perspectiva objectiva i freda que ens permet sortir del cercle tancat de la passió i de la visió visceral d'un tema concret. Una visió externa i alhora experta per a analitzar els encerts o no d'un tema concret i quins aspectes han estat els més considerats i rellevants. Analitzar també altres expedients similars treballats des d'altres punts del país també pot esdevenir font d'inspiració.

L'*Anuari* és una font d'informació incalculable. L'aportació de coneixements i sistematització pot ser la base de molts estudis, avaluacions, diagnòstics...

I se'm fa difícil pensar i avaluar quins canvis tindrà l'*Anuari* en el context actual de crisi profunda que estem vivint. Molt possiblement mai més no ens trobarem en el marc econòmic que permet seguir creixent sense mesura. Ara calen noves veus i nous moviments que reflexionin cap on ha d'anar la nova planificació. Ens trobem tots perplexos en el context actual, amb canvis profunds sobre els models que fins ara semblava que funcionaven, debatent sobre qui som i cap on anem. Segur que l'*Anuari* pren un caire diferent. En restem pendents.

Felicitats a l'*Anuari*, a tots els que en formeu part i per molts anys!

ANNEXOS

ANNEX 1. Crèdits històrics dels deu anys de l'*Anuari territorial de Catalunya*

DIRECCIÓ

Juli Esteban	Arquitecte	(2003)
Àlex Tarroja	Geògraf	(2003-2007)
Mita Castañer	Geògrafa	(2005-2012)
Montserrat Mercadé	Geògrafa	(2005-2012)

DOCUMENTACIÓ

Sergi Saladié	Geògraf	(2003)
Àlex Tarroja	Geògraf	(2003-2004)
Alfons Recio	Geògraf	(2004-2005)
Néstor Cabañas	Geògraf	(2005-2012)
Maria Bonet	Geògrafa	(2005)

COORDINACIÓ

Àlex Tarroja	Geògraf	(2003)
Xavier Boneta	Polítolleg	(2003-2005)
Maria Herrero	Geògrafa	(2003-2005)
Montserrat Mercadé	Geògrafa	(2005)
Marcela Balliano	Arquitecta	(2005-2007)
Moisès Jordi	Ambientòleg	(2006-2012)
Néstor Cabañas	Geògraf	(2006-2012)

INTRODUCCIÓ

Juli Esteban	Arquitecte	(2003)
Àlex Tarroja	Geògraf	(2004)
Andreu Ulied	Enginyer de CCP	(2005)
Joan Subirats	Polítolleg	(2006)
Josep M. Llop	Arquitecte	(2007)
Anna Ribas i David Saurí	Geògrafs	(2008)
Jordi Borja	Geògraf	(2009)

EDICIÓ

Anna Jolis	Correcció	(2003-2010)
Jordi Boix	Disseny gràfic	(2004-2009)
Maria Garcia	Maquetació	(2003-2010)
Montse Ferrés	Infografia	(2003-2009)
Sara Valentini	Infografia	(2005-2007)
Moisès Jordi	Infografia	(2010-2012)
Néstor Cabañas	Infografia	(2010-2012)
Àlex Tarroja	Fotografia	(2003-2007)
Moisès Jordi	Fotografia	(2007-2012)
Néstor Cabañas	Fotografia	(2007-2012)
Marta Casas	Fotografia	(2004-2006)
Dièdric	Pictogrames	(2003)
Adriana Vera	Col·laboració	(2009)
Núria Fuster	Administració	(2006-2012)
Bab Software	Web	(2008-2012)

REDACCIÓ				Articles
ABB	Andreu Blanch	Geògraf	(2007-2008, 2010)	7
ABR	Anna Borrell	Enginyera de CCP	(2005-2007, 2010)	18
ABV	Albert Barrientos	Historiador	(2006-2009)	12
ACR	Àngels Codina	Ambientòloga	(2008)	1
AJF	Anna Jiménez	Geògrafa	(2003-2009)	56
AOB	Alfons Olmo	Geògraf	(2003)	11
ARR	Alfons Recio	Geògraf	(2004-2011)	30
ASG	Adolf Sotoca	Arquitecte	(2005-2007)	6
ATC	Àlex Tarroja	Geògraf	(2003)	4
ATD	Anna Torres	Ambientòloga	(2006-2010)	20
AUS	Andreu Ullied	Enginyer de CCP	(2005)	1
AUV	Arnau Urgell	Ambientòleg	(2006-2011)	107
CDB	Cristina Domènech	Geògrafa	(2005-2006)	8
CDM	Carles Donat	Geògraf	(2005)	1
DBS	David Bessó	Enginyer de CCP	(2005)	1
DMJ	David Mongil	Geògraf	(2003-2004)	12
ESR	Elisabet Sau	Geògrafa	(2005-2012)	72
GLF	Guifré Lloses	Geògraf	(2007)	4
HCG	Helena Cruz	Geògrafa	(2005-2008)	16
JBL	Josep Báguena	Geògraf	(2003-2007)	40
JBM	Jordi Bosch	Arquitecte	(2005-2006)	11
JCV	Joaquim Carreras	Geògraf	(2005-2006)	9
JFR	Jaume Ferràndez	Geògraf	(2005)	6
JJFR	Joan Josep de la Flor	Geògraf	(2005-2006)	12
JLO	Joffre López	Sociòleg	(2007-2010)	12
JMZG	Juan Manuel Zaguirre	Arquitecte	(2005)	1
JOS	Jordi Oliver	Ambientòleg	(2005-2007)	9
JRL	Jordi Romero	Ambientòleg	(2004-2010)	111
JRMR	Josep Ramon Mòdol	Geògraf	(2005-2011)	91
JRT	Júlia Rubert	Ambientòloga	(2004-2005)	21
JVC	Juli Valdunciel	Geògraf	(2005-2011)	32
LAM	Laura Amador	Geògrafa	(2004)	1
LVP	Lorena Vecslir	Arquitecta	(2005-2006)	5
MABG	Miguel Ángel Bartorila	Arquitecte	(2005-2006)	2
MAC	Marta Albes	Polítòloga	(2006)	1
MBE	Maria Bonet	Geògrafa	(2005-2009)	10
MCM	Marta Casas	Enginyera agrònoma	(2007-2010)	10
MCT	Mercè Corretja	Doctora en dret	(2006)	1
MDD	Mariana Debat	Arquitecta	(2005-2010)	15
MFS	Montse Ferrés	Arquitecta	(2007-2008)	2
MHC	Maria Herrero	Geògrafa	(2003-2004)	35
MJP	Moisés Jordi	Ambientòleg	(2004-2012)	153
mmm	Montserrat Mercadé	Geògrafa	(2011-2012)	25
MMM	Mercè Mauri	Comunicació audiovisual	(2007)	35
MPB	Marta Pallarès	Geògrafa	(2004-2011)	42
MRB	María José Ripoll	Geògrafa	(2004)	2
MSB	Marta Sánchez	Enginyera de CCP	(2005-2011)	24
MSM	Marc Sogues	Ambientòleg	(2006-2011)	58
MTL	Manuela Tomàs	Geògrafa	(2003)	20

MVN	Montserrat Vilalta	Ambientòloga	(2005)	4
MXA	Maria Xalabarder	Geògrafa	(2004-2011)	70
NCL	Néstor Cabañas	Geògraf	(2005-2012)	21
NTB	Núria Terradas	Biblioteconomia i documentació	(2006-2010)	20
OCG	Oscar Carracedo	Arquitecte	(2005-2011)	19
PHE	Pol Huguet	Ambientòleg	(2008-2011)	44
PJL	Pablo Juárez	Arquitecte	(2005-2006)	3
PPC	Pere Ponsatí	Arquitecte	(2007-2011)	16
PPG	Pilar Paricio	Arquitecta	(2005-2009)	14
RBG	Ramon Boter	Geògraf	(2005)	6
RCN	Rosa Carbó	Sociòloga	(2006-2011)	38
RCV	Roman Caracciolo	Arquitecte	(2005-2010)	15
SSG	Sergi Saladié	Geògraf	(2003-2004)	28
VCM	Victòria Carbonell	Geògrafa	(2009-2010)	4
XBL	Xavier Boneta	Polítòleg	(2003-2004)	3
XBR	Xavier Basora	Ambientòleg	(2004-2010)	97
XCN	Xavier Crehuet	Polítòleg	(2006-2011)	34
XMA	Xavier Matilla	Arquitecte	(2005-2010)	12
XSR	Xavier Sabaté	Ambientòleg	(2004-2011)	100

ANNEX 2. Principals dades dels deu anys de l'Anuari territorial de Catalunya

Grans grups temàtics per àmbits territorials

	EUR	ESP	CAT	RMB	BCN	PEN	CC	CG	TGN	EBRE	LDA	PIR	Total
Governança	2		10	2	3	1	1	1	2			3	25
Medi ambient		1	36	39	5	8	17	39	28	28	23	8	232
Mobilitat		1	16	33	18	2	12	27	18	5	12	7	151
Plans territorials			7	4		2	1	3	2	2	1	1	23
Urbanisme		2	19	105	54	12	34	63	45	17	33	18	402
Altres	3	2	26	1	4			1		2	1	2	42
Total	5	6	114	184	84	25	65	134	95	54	70	39	875
Percentatge de l'àmbit territorial	0,6 %	0,7 %	13,0 %	21,0 %	9,6 %	2,9 %	7,4 %	15,3 %	10,9 %	6,2 %	8,0 %	4,5 %	100,0 %

Sigles: EUR, Europa; ESP, Espanya; CAT, Catalunya; RMB, Regió Metropolitana de Barcelona, exclosa Barcelona ciutat (BCN); PEN, àmbit de planejament territorial del Penedès, Anoia exclosa; CC, àmbit de les Comarques Centrals; CG, àmbit de les Comarques Gironines; TGN, àmbit del Camp de Tarragona; EBRE, àmbit de les Terres de l'Ebre; LDA, àmbit de les Terres de Lleida; PIR, àmbit dels Pirineus i Aran.

Grans grups temàtics per any de publicació

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Total	Percentatge de l'àmbit temàtic
Governança	9	8	7	7	6	4	3	2	1	1	48	3,2 %
Medi ambient	39	59	52	43	41	34	35	37	16	11	367	24,2 %
Mobilitat	36	52	51	54	48	34	30	31	17	14	367	24,2 %
Plans territorials	6	6	7	7	5	4	5	4			44	2,9 %
Urbanisme	32	69	82	86	99	72	78	72	41	20	651	43,0 %
Altres	5	8	3	4	3	3	2	7	1	1	37	2,4 %
Total	127	202	202	201	202	151	153	153	76	47	1.514	100,0 %
Percentatge de l'any	8,4 %	13,3 %	13,3 %	13,3 %	13,3 %	10,0 %	10,1 %	10,1 %	5,0 %	3,1 %		

Nota: El nombre total segons l'any és superior al nombre de temes tractats, ja que no comptabilitza temes sinó articles escrits. Inclou, així mateix, algun cas en què l'article ha hagut de ser duplicat, ja que els grans temes que incloïa ho requerien (per exemple, canal Segarra-Garrigues i zona ZEPA, TU Sant Andreu - Sagrera o el parc de l'Agulla); per això els totals no coincideixen sempre amb el nombre d'articles escrits cada any.

Detall dels grups temàtics

<i>Urbanisme</i>	<i>Nre.</i>	<i>%</i>
creixements	93	23,1
equipaments	39	9,7
habitatge	6	1,5
millora urbana	67	16,7
PAE	35	8,7
PDU	17	4,2
POUM	75	18,7
transformació urbana	61	15,2
altres	9	2,2
Total	402	100,0

<i>Mobilitat</i>	<i>Nre.</i>	<i>%</i>
aeroport	11	7,3
FAV	17	11,3
ferroviàries	15	9,9
metro	7	4,6
mobilitat	16	10,6
ports	10	6,6
rodalies	9	6,0
tramvies	5	3,3
viàries	59	39,1
altres	2	1,3
Total	151	100,0

<i>Medi ambient</i>	<i>Nre.</i>	<i>%</i>
agrari	9	3,9
aigua	22	9,5
contaminació	17	7,3
energia	60	25,9
espais naturals	12	5,2
incendis	10	4,3
interès natural	19	8,2
paisatge	11	4,7
pedreres	8	3,4
parcs naturals	17	7,3
residus	34	14,7
altres	13	5,6
Total	232	100,0

<i>Governança</i>	<i>Nre.</i>	<i>%</i>
organització territorial	23	48,9
PDT	3	6,4
PTP	9	19,1
altres plans territorials	10	21,3
altres	2	4,3
Total	47	100,0

Sigles: FAV, ferrocarril d'alta velocitat; PAE, polígons d'activitat econòmica; PDT, plans directors territorials; PDU, plans directors urbanístics; POUM, plans d'ordenació urbanística municipal; PTP, plans territorials parcials.

ANNEX 3. Índex d'articles

ABASTAMENT D'AIGUA A L'ALT EMPORDÀ. SEQUERA	2008:1
ABASTAMENT D'AIGUA A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA	2007:1, 2008:2
ABASTAMENT D'AIGUA A LA CATALUNYA CENTRAL. EMBASSAMENT DE LA LLOSA DEL CAVALL (SOLSONÈS)	2010:1
ABASTAMENT D'AIGUA AL CAMP DE TARRAGONA	2006:1
ABASTAMENT D'ENERGIA A BARCELONA	2007:2
ABOCADOR D'ARGENÇOLA	2010:2, 2011:1
ABOCADOR DE CASTELLSERÀ	2006:2
ABOCADOR DE COLLCARDÚS (VACARISSES)	2004:1, 2005:1, 2010:3
ABOCADOR DE L'ESPLUGA DE FRANCOLÍ	2003:1, 2004:2
ABOCADOR DE LA GARROTXA	2005:2
ABOCADOR DE LA VALL DE CAMARASA (GIMENELLS I EL PLA DE LA FONT)	2007:3
ABOCADOR DE LA VINYA DEL TOT (SANT MATEU DE BAGES)	2011:2
ABOCADOR DE PINÓS	2009:1
ABOCADOR DE PUJALT	2006:3
ABOCADOR DE RESIDUS DE LA CONSTRUCCIÓ DEL PINELL DE BRAI	2008:3
ABOCADOR DE RESIDUS INDUSTRIALS A SERÒS	2010:4
ABOCADOR DE TIVISSA	2003:2, 2004:3
ABOCADOR DE VACAMORTA (CRUÏLLES, MONELLS I SANT SADURNÍ DE L'HEURA)	2003:3, 2004:4, 2009:2
ABOCADOR DE VILANOVA D'ESCORNALBOU	2004:5
ABOCADOR DE VINAIXA	2004:6
ABOCADOR DEL GARRAF	2006:4
ABOCADORS A Cerdanyola del Vallès	2011:3
ABOCAMENT DE PURINS	2003:4
ABOCAMENTS DE RESIDUS DE LA CONSTRUCCIÓ D'ANDORRA A L'ALT URGELL	2005:3
ACORD PER A UN GOVERN CATALANISTA I D'ESQUERRES	2003:5
AERÒDROM DE CALAF-SALLAVINERA (SANT PERE SALLAVINERA)	2007:4
AERÒDROM DE SABADELL	2005:4, 2006:5
AERÒDROM I TIMONEDA D'ALFÉS	2003:6
AEROPORT CORPORATIU DE BARCELONA	2008:4, 2009:3
AEROPORT DE BARCELONA (EL PRAT DE LLOBREGAT)	2003:7, 2004:7, 2005:5, 2006:6, 2007:5, 2009:4

AEROPORT DE GIRONA - COSTA BRAVA (VILOBÍ D'ONYAR I AIGUAVIVA)	2003:8, 2004:8, 2005:6, 2006:7, 2007:6, 2011:4
AEROPORT DE LLEIDA-ALGUAIRE	2004:10, 2005:7, 2006:9, 2007:8
AEROPORT DE REUS	2003:9, 2004:11, 2005:8, 2006:10
AEROPORT DEL BAGES (FONOLLOSA)	2005:9
AEROPORT PIRINEUS - LA SEU D'URGELL (MONTFERRER I CASTELLBÒ I LA RIBERA D'URGELLET)	2004:9, 2006:8, 2007:7, 2008:5, 2010:5, 2012:1
AGENDA PTO: 50 ACTUACIONS PRIORITÀRIES	2004:12
ANY CERDÀ. 150è ANIVERSARI DEL PLA DE REFORMA I EIXAMPLE DE BARCELONA	2010:7
APARCAMENT A BARCELONA. ÀREA VERDA	2005:10
APARTAMENTS TURÍSTICS A CIUTAT VELLA (BARCELONA)	2007:10
ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES 2008-2011. INTRODUCCIÓ	2009:7, 2010:8, 2011:6
ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DE L'ALT PENEDÈS I EL GARRAF	2009:9
ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DE L'ALT PIRINEU I ARAN	2009:10
ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DE LA CATALUNYA CENTRAL	2009:8
ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DE LES COMARQUES GIRONINES	2009:11
ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DE LES TERRES DE L'EBRE	2009:12
ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DE PONENT (TERRES DE LLEIDA)	2009:13
ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DEL BAIX LLOBREGAT	2009:14
ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DEL BARCELONÈS	2009:15
ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DEL CAMP DE TARRAGONA I	2009:16
ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DEL CAMP DE TARRAGONA II. TARRAGONÈS	2009:17
ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DEL MARESME	2009:18
ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DEL VALLÈS OCCIDENTAL	2009:19
ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DEL VALLÈS ORIENTAL	2009:20
ARGILERA ELENA (CERDANYOLA DEL VALLÈS)	2007:11
AUTOPISTA AP-7. AMPLIACIÓ A TRES CARRILS	2007:12
AUTOPISTA AP-7 AL CAMP DE TARRAGONA	2006:12
AUTOPISTA C-16 TÚNELS DE VALLVIDRERA. DESDOBLAMENT	2009:21
AUTOPISTA C-32 BLANES-LLORET	2009:22
AUTOPISTA C-58. CARRIL BUS-VAO RIPOLLET-BARCELONA	2008:7, 2011:7, 2012:2
AUTOVIA A-14 I CARRETERA N-230 LLEIDA-VIELLA I TÚNEL DE VIELLA	2004:15, 2005:11, 2006:13, 2007:13, 2012:3

AUTOVIA A-2 A LA SELVA MARÍTIMA	2006:14
AUTOVIA A-2 I AUTOPISTA AP-7 A LES COMARQUES GIRONINES	2003:11, 2004:13, 2005:12, 2006:11, 2007:14, 2008:8, 2009:23, 2010:9, 2011:8
AUTOVIA A-2 TRAM DE LA PANADELLA	2003:12, 2004:14
AUTOVIA A-22 LLEIDA-OSCA	2009:24
AUTOVIA A-26 EIX PIRINENC, TRAM FIGUERES - BESALÚ - CASTELLFOLLIT DE LA ROCA	2004:16
AUTOVIA A-26 I N-260 EIX PIRINENC	2005:13
AUTOVIA A-27 TARRAGONA-MONTBLANC	2005:14, 2006:15, 2007:15, 2008:9, 2010:10
AUTOVIA A-68 ALCANYÍS-LITORAL	2006:16, 2007:16, 2009:25
AUTOVIA A-7 A LES TERRES DE L'EBRE	2005:15, 2007:17
AUTOVIA A-7 A TARRAGONA (DESDOBLAMENT DE LA N-340)	2005:16
AUTOVIA A-7 ALCANAR - ALTAFULLA - VILAFRANCA DEL PENEDEÈS	2005:17, 2006:17, 2007:18, 2009:26, 2011:9
AUTOVIA B-40 QUART CINTURÓ	2003:15, 2004:17, 2005:18, 2006:18, 2007:19, 2008:10, 2010:11
AUTOVIA C-12 EIX DE L'EBRE	2008:11, 2009:27, 2010:12, 2012:5
AUTOVIA C-13 VARIANT SUD DE LLEIDA	2005:19, 2006:19, 2009:28
AUTOVIA C-14 REUS-ALCOVER	2008:12
AUTOVIA C-16 EIX DEL LLOBREGAT	2004:30, 2004:31, 2006:21, 2009:29
AUTOVIA C-17 VIC-RIPOLL	2004:32, 2010:14, 2011:10
AUTOVIA C-31, C-65 I C-66 ANELLA DE LES GAVARRES	2004:37, 2011:11
AUTOVIA C-58 A RIPOLLET	2006:22
AUTOVIA C-66 VARIANT DE LA BISBAL	2006:23, 2008:14
AUTOVIA HORTA-CERDANYOLA, TÚNEL D'HORTA	2003:10, 2004:18, 2007:21
AUTOVIA INTERPOLAR DEL VALLÈS	2008:15
AUTOVIA N-240 TARRAGONA-MONTBLANC	2004:19
AUTOVIA N-260 VARIANT DE CASTELLFOLLIT	2003:13
AUTOVIA N-340 DESDOBLAMENT A TARRAGONA	2003:14, 2004:20
BICING A BARCELONA	2007:22
BICING A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA	2008:16
CAMÍ FORESTAL DEL COLL D'EN BOIX AL PARC NATURAL DE SANT LLORENÇ DEL MUNT I L'OBAC	2005:20
CAMP DE GOLF D'ESCALARRE (LA GUINGUETA D'ÀNEU I ESTERRI D'ÀNEU)	2010:15
CAMP DE GOLF DE TORREBONICA (TERRASSA)	2003:17, 2004:21
CAMP DE GOLF I PLA URBANÍSTIC DE LA PALMA (L'ALDEA)	2003:120, 2008:17
CAMP DE GOLF I URBANITZACIÓ DE RIBERA DE CARDÓS (VALL DE CARDÓS)	2007:23
CAMP DE GOLF I URBANITZACIÓ DE VILALBA (LA ROCA DEL VALLÈS)	2005:21, 2010:16
CAMP DE GOLF I URBANITZACIÓ DE VILANERA (L'ESCALA)	2003:16, 2004:22
CAMP DE GOLF I URBANITZACIÓ DE VINALLOP (TORTOSA)	2006:24, 2007:24
CAMPAMENT D'ACOLLIDA DE TEMPORERS D'ALCARRÀS	2004:25

CAMPAMENT MILITAR DE LOS CASTILLEJOS (ARBOLÍ)	2005:22
CAMPS DE GOLF DE L'EMPORDÀ	2004:23, 2005:23
CAMPS DE GOLF I PLANS URBANÍSTICS A L'ALT PIRINEU I ARAN	2008:18
CAMPS DE GOLF I URBANITZACIONS DEL DELTA DE L'EBRE	2004:24, 2005:24
CAMPUS DIAGONAL-BESÒS (SANT ADRIÀ DE BESÒS I BARCELONA)	2011:12
CANAL SEGARRA-GARRIGUES I ZONES D'ESPECIAL PROTECCIÓ D'AUS	2003:18, 2004:26, 2005:25, 2006:25, 2007:25, 2009:30, 2010:17
CANAL XERTA - LA SÉNIA	2004:27, 2006:26, 2011:13
CANALITZACIÓ DE LA RIERA DE MALGRAT (MALGRAT DE MAR)	2007:26
CÀNON DE L'AIGUA	2004:28
CARRETERA B-500 PER LA CONRERIA	2003:19, 2004:29, 2005:26, 2009:31
CARRETERA C-14 VARIANT DE PONTS	2008:19
CARRETERA C-15 I C-37 EIX DIAGONAL	2006:20, 2007:20, 2008:13, 2010:13, 2011:14
CARRETERA C-25 EIX TRANSVERSAL (DESDOBLAMENT)	2004:33, 2004:34, 2005:27, 2006:27, 2009:32, 2012:6
CARRETERA C-28 SORT-VIELHA PEL PORT DE LA BONAIGUA	2008:20, 2010:18
CARRETERA C-31 LA TALLADA D'EMPORDÀ - TORROELLA DE FLUVIÀ	2009:33
CARRETERA C-31 PALAMÓS-PALAFRUGELL (DESDOBLAMENT)	2005:28, 2004:35
CARRETERA C-31 VARIANT DE TORROELLA DE MONTGRÍ	2008:21
CARRETERA C-37 VIC-OTOT PEL TÚNEL DE BRACONS	2003:21, 2004:36, 2005:29, 2006:28, 2007:27, 2009:34
CARRETERA C-37 RONDA SUD D'IGUALADA	2010:19
CARRETERA C-53 I C-26 TÀRREGA-BALAGUER- ALFARRÀS	2008:22
CARRETERA C-66 PALAFRUGELL-MEDINYÀ. DESDOBLAMENT	2007:28
CARRETERA CABANELLES-ALBANYÀ. PAVIMENTACIÓ	2007:29
CARRETERA L-512 I C-1412B ARTESA DE SEGRE - ISONA. TÚNEL DE COMIOLS	2010:20
CARRETERA N-141 I C-63 SALT-AMER	2009:35
CARRETERA N-260 A PORTBOU	2006:29
CARRETERA N-260 EIX PIRINENC, COLLADA DE TOSES	2003:20, 2004:38
CARRETERA N-260 VARIANT DE GERRI DE LA SAL	2010:21, 2011:15
CARRETERA N-II AL MARESME	2006:30, 2007:30, 2009:36, 2010:22, 2011:16
CARTA DE BARCELONA	2005:30
CARTA DE PAISATGE DE L'ALT EMPORDÀ	2009:37
CARTA DEL PAISATGE DE L'ALT PENEDES	2004:39
CARTA DEL PAISATGE DEL BERGUEDÀ	2007:31
CARTA DEL PAISATGE DEL PRIORAT	2004:40
CATÀLEG DE PAISATGE DE LES COMARQUES GIRONINES	2010:23
CATÀLEG DE PAISATGE DE LES TERRES DE L'EBRE	2009:38
CATÀLEG DE PAISATGE DE LES TERRES DE LLEIDA	2008:23

CATÀLEG DE PAISATGE DEL CAMP DE TARRAGONA	2010:24
CATÀLEGS DE PAISATGE DE CATALUNYA	2007:32, 2006:31
CATALUNYA SERÀ LOGÍSTICA O NO SERÀ	2007:33
CENTRAL D'ENERGIA SOLAR DE TARRAGONA	2005:31
CENTRAL DE BIOMASSA DE CASSÀ DE LA SELVA	2011:17
CENTRAL DE BIOMASSA DE L'ALT URGELL	2010:25
CENTRAL DE BIOMASSA DEL PALAU D'ANGLESOLA	2012:7
CENTRAL DE COGENERACIÓ DE BIOMASSA DE LA GARRIGA	2009:39
CENTRAL EÒLICA DE LA SERRA DEL TALLAT (PASSANANT, BELLTALL I VALLBONA DE LES MONGES)	2011:18
CENTRAL EÒLICA DE PONTONS (ALT Penedès)	2006:32
CENTRAL EÒLICA DE RUBIÓ	2005:32
CENTRAL EÒLICA DEL COLLET DELS FEIXOS	2004:48
CENTRAL EÒLICA DEL PORT DE TARRAGONA	2004:49
CENTRAL EÒLICA MARINA DE L'AMETLLA DE MAR. PROJECTE ZÉFIR	2010:29, 2012:8
CENTRAL EÒLICA MARÍTIMA DEL DELTA DE L'EBRE	2004:50, 2005:33, 2006:33
CENTRAL HIDROELÈCTRICA DEL PONT DE BAR	2004:41
CENTRAL INTEGRADA DE MERCADERIES DE LA SELVA (RIUDELLOTS I VILOBÍ D'ONYAR)	2007:34
CENTRAL INTEGRADA DE MERCADERIES DE MONTBLANC	2009:40
CENTRAL INTEGRADA DE MERCADERIES DEL Penedès (L'ARBOÇ I BANYERES)	2004:42, 2006:34, 2007:35, 2009:41, 2010:26
CENTRAL INTEGRADA DE MERCADERIES LOGIS- EMPORDÀ (VILAMALLA)	2008:24
CENTRAL LOGÍSTICA DE LA SOLVAY (MARTORELL)	2008:25
CENTRAL NUCLEAR D'ASCÓ	2008:26
CENTRAL NUCLEAR DE VANDELLÒS 2 I MAGATZEM DE RESIDUS RADIOACTIUS	2005:34
CENTRAL TÈRMICA DE BESCANÓ	2009:42
CENTRAL TÈRMICA DE CUBELLES	2004:43, 2005:35
CENTRAL TÈRMICA DE MEQUINENSA	2005:36, 2009:43
CENTRAL TÈRMICA DE RIBA-ROJA D'EBRE	2003:23, 2004:44, 2006:35
CENTRAL TÈRMICA DE SANT PERE DE TORELLÓ	2004:45
CENTRAL TÈRMICA DE VANDELLÒS I L'HOSPITALET DE L'INFANT	2003:24, 2004:46, 2005:37
CENTRAL TÈRMICA DEL BESÒS (SANT ADRIÀ DE BESÒS)	2011:19
CENTRAL TÈRMICA DEL PORT DE BARCELONA	2003:25, 2004:47
CENTRAL TERMOELÈCTRICA DE LES BORGES BLANQUES	2009:44
CENTRALS DE BIOMASSA A CATALUNYA	2010:27
CENTRALS EÒLIQUES. INTRODUCCIÓ	2003:27, 2005:38, 2006:36, 2007:36, 2009:45
CENTRALS EÒLIQUES. MAPA DE RECURSOS EÒLICS	2004:56
CENTRALS EÒLIQUES. PARC EÒLIC D'ORPÍ (ORPÍ I LA LLACUNA)	2009:47

CENTRALS EÒLIQUES. ZONES DE DESENVOLUPAMENT PRIORITARI	2010:30, 2011:21
CENTRALS EÒLIQUES AL PRIORAT I AL BAIX CAMP	2003:31
CENTRALS EÒLIQUES ALS PORTS DE BARCELONA I TARRAGONA	2003:32
CENTRALS EÒLIQUES DE L'ALT EMPORDÀ	2003:28, 2004:52, 2005:40, 2006:38, 2007:39
CENTRALS EÒLIQUES DE L'ALTA ANOIA	2006:39
CENTRALS EÒLIQUES DE L'ALTA ANOIA, BAGES I SEGARRA. MINIPARCS	2011:20
CENTRALS EÒLIQUES DE L'EMPORDÀ	2008:28, 2010:28
CENTRALS EÒLIQUES DE LA CONCA DE BARBERÀ	2007:37
CENTRALS EÒLIQUES DE LA TERRA ALTA	2003:30, 2004:51, 2005:39, 2006:37, 2007:38, 2008:27, 2009:46
CENTRALS EÒLIQUES DE LES GARRIGUES I EL SEGRIÀ	2005:41
CENTRALS EÒLIQUES DE LES SERRES DEL TALLAT I DE VILOBÍ	2003:29, 2004:53, 2005:42
CENTRALS EÒLIQUES DEL COLL DE L'ALBA I LA SERRA DEL BOIX	2003:33, 2004:54
CENTRALS EÒLIQUES DEL PRIORAT. ACORD COMARCAL	2004:55, 2005:43, 2006:40
CENTRALS INTEGRATES DE MERCADERIES DEL CAMP DE TARRAGONA	2008:29
CENTRALS NUCLEARS. DEBAT	2011:22
CENTRALS NUCLEARS D'ASCÓ I DE VANDELLÒS	2006:41, 2007:40
CENTRALS TÈRMiques. INTRODUCCIÓ	2003:22
CENTRALS TÈRMiques DE TARRAGONA	2003:26
CENTRE COMERCIAL HIPERCOR. AMPLIACIÓ (GIRONA)	2006:42
CENTRE D'ART DE PINTURA CATALANA CARMEN THYSSEN-BORNEMISZA (SANT FELIU DE GUÍXOLS)	2010:31
CENTRE D'ATENCIÓ I SEGUIMENT DE TOXICÒMANS DE LA VALL D'HEBRON (BARCELONA)	2005:44
CENTRE DE GESTIÓ DE RESIDUS DE LA GARROTXA (SANT JAUME DE LLIERCA)	2012:9
CENTRE DE RECERCA D'ENERGIES RENOVABLES DE CATALUNYA (VANDELLÒS I L'HOSPITALET DE L'INFANT)	2004:57, 2005:45
CENTRE LOGÍSTIC DELS PLANS DE LA SALA (SALLENT)	2005:46
CENTRE PENITENCIARI DE PREVENTIUS DE LA ZONA FRANCA (BARCELONA)	2005:47, 2006:44, 2010:32, 2011:24
CENTRE PENITENCIARI DEL CAMP DEL LLEDONER (SANT JOAN DE VILATORRADA)	2004:60, 2009:48
CENTRE PENITENCIARI ELS PLANS (TÀRREGA)	2005:48, 2010:33
CENTRE PENITENCIARI MAS ENRIC (EL CATLLAR)	2007:41
CENTRE PENITENCIARI PUIG DE LES BASSES (FIGUERES)	2006:43, 2011:23
CENTRE PER A LA SOSTENIBILITAT TERRITORIAL	2006:45
CENTRE TECNOLÒGIC I EMPRESARIAL ESPORT PARC INTERNACIONAL (SANT CUGAT DEL VALLÈS)	2010:34
CENTRES PENITENCIARIS DE SANT JOAN SAMORA (SANT LLORENÇ D'HORTONS) I DE LA GRANADA	2004:59, 2005:49

CIRCUIT DE KÀRTING A LLINARS DEL VALLÈS	2009:49
COMPLEX D'OCI I JOC EUROVEGAS	2012:10
COMPROMÍS PER LLEIDA	2007:42
CONGRÉS DEL MÓN RURAL	2005:50, 2006:46
CONGRÉS IBÈRIC DE GESTIÓ I PLANIFICACIÓ DE L'AIGUA	2004:61
CONSORCI DEL CAMP DE TARRAGONA	2003:35
CONSORCI PER A LA PROTECCIÓ INTEGRAL DEL DELTA DE L'EBRE	2003:36, 2004:62
CONSORCIS DEL TRANSPORT: GIRONA, LLEIDA I TARRAGONA	2006:47
CONTAMINACIÓ ACÚSTICA I OCI NOCTURN A BARCELONA	2007:43, 2009:50
CONTAMINACIÓ AL PORT DE TARRAGONA	2007:44
CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA A SANT FELIU DE LLOBREGAT	2007:45
CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA AL CAMP DE TARRAGONA	2003:37, 2004:63
CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA DE LA CIMENTERA CEMEX (VILANOVA I LA GELTRÚ)	2009:51
CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA DE LA CIMENTERA LAFARGE (MONTCADA I REIXAC)	2010:35
CONTAMINACIÓ DEL RIU EBRE A FLIX	2004:64, 2005:51, 2006:48, 2007:46, 2008:30
CONTAMINACIÓ DEL RIU FLUVIÀ	2004:65
CONTAMINACIÓ DEL RIU FRANCOLÍ	2004:66
CONTAMINACIÓ DEL RIU LLOBREGAT A SALLENT	2007:47
CONTAMINACIÓ PER NITRATS D'ORIGEN AGRARI	2004:67
CONTAMINACIÓ PER NITRATS D'ORIGEN AGRARI A LA BISBAL D'EMPORDÀ	2005:52
CONTAMINACIÓ PER NITRATS D'ORIGEN AGRARI A OSONA	2008:31
CONTAMINACIÓ PER RESIDUS SALINS A SALLENT	2009:52
CUSTÒDIA DEL TERRITORI EN L'ÀMBIT FLUVIAL	2008:32
DEBAT COSTA BRAVA	2003:38, 2004:68
DEBAT SOBRE LES INFRAESTRUCTURES A CATALUNYA	2007:48
DECRET D'ECOEficiència I NOU CODI TÈCNIC DE L'EDIFICACIÓ	2006:49
DECRET DE LEGALITZACIÓ DE LA CAÇA EN BARRACA A LES TERRES DE L'EBRE	2007:49
DECRET LLEI DE MESURES URGENTS EN MATÈRIA URBANÍSTICA	2007:50
DECRET PER A LA IMPLANTACIÓ DE PARCS EÒLICS I INSTAL·LACIONS FOTOVOLTAIQUES	2008:33
DEPURADORA DE L'ALT MARESME (PINEDA DE MAR I SANTA SUSANNA)	2005:53, 2006:50, 2007:51
DEPURADORA DEL BAIX LLOBREGAT	2004:69
DEPURADORA DEL DELTA DEL LLOBREGAT	2003:39
DESSALADORA DE CUNIT	2007:52
DESSALADORA DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA (EL PRAT DE LLOBREGAT)	2005:54, 2006:51, 2009:53

DIPÒSIT DE GAS NATURAL A SÚRIA	2011:25
DIPÒSIT SUBMARÍ DE GAS I PLANTA DE TRACTAMENT A ALCANAR I VINARÒS	2007:53, 2008:34, 2009:54
DIRECTRIUS NACIONALS DE MOBILITAT	2006:52
EDICIÓ D'AQUÍ, NO! ELS CONFLICTES TERRITORIALS A CATALUNYA	2003:40
EMISSIONS DE GASOS AMB EFECTE HIVERNACLE	2005:55
EQUIPAMENTS COMERCIALS A LA DRETA DE L'EIXAMPLE (BARCELONA)	2007:54
ESPAI D'INTERÈS NATURAL DE L'ALTA GARROTXA	2008:37
ESPAI D'INTERÈS NATURAL DE L'ESTANY D'IVARS	2004:71
ESPAI D'INTERÈS NATURAL DE LA PUNTA DE LA MÓRA (TARRAGONA)	2008:35
ESPAI D'INTERÈS NATURAL DE LA RIERA DE PINEDA (PINEDA DE MAR)	2008:36
ESPAI D'INTERÈS NATURAL DE LES CAPÇALERES DEL TER I EL FRESER	2010:37
ESPAI D'INTERÈS NATURAL DE LES MADRIGUERES (EL VENDRELL)	2010:38
ESPAI D'INTERÈS NATURAL DE PINYA DE ROSA (BLANES)	2003:45, 2005:56, 2006:53, 2008:38
ESPAI D'INTERÈS NATURAL DEL GORG DE CREIXELL (TORREDEMBARRA)	2003:123, 2004:72, 2005:57
ESPAI D'INTERÈS NATURAL DELS COLLS - MIRALPEIX (EL GARRAF)	2006:54
ESPAI D'INTERÈS NATURAL, CASTELL - CAP ROIG (PALAMÓS)	2003:41, 2004:70
ESPAI OBERT, CINC SÈNIES (MATARÓ)	2003:42
ESPAI OBERT, ENTORN DEL PARC DE L'AGULLA (MANRESA I SANT FRUITÓS DE BAGES)	2003:43
ESPAI OBERT, GALLECS	2003:44
ESPAIS AGROFORESTALS DEL CORREDOR MEDITERRANI	2008:39
ESPAIS D'INTERÈS NATURAL DEL DELTA DEL LLOBREGAT	2005:58, 2006:55
ESPAIS NATURALS PROTEGITS. AVALUACIÓ	2004:73
ESQUEMA DIRECTOR DE LES PORTES DE COLLSEROLA (BARCELONA)	2011:56, 2012:11
ESTACIÓ D'ESQUÍ DE BAQUEIRA-BERET I PLANS URBANÍSTICS ALS ENTORNS	2003:47, 2004:75, 2005:59, 2006:56, 2007:56, 2008:42, 2009:56
ESTACIÓ D'ESQUÍ DE LA MOLINA (ALP I TOSES)	2010:39
ESTACIÓ D'ESQUÍ I PLA URBANÍSTIC DERA TUCA (VIELHA E MIJARAN)	2004:76, 2005:62, 2009:55
ESTACIÓ D'ESQUÍ I PLANS URBANÍSTICS DE BOÍ-TAÜLL (VALL DE BOÍ)	2004:74, 2005:60, 2008:40
ESTACIÓ D'ESQUÍ I PLANS URBANÍSTICS DE LA VALL FOSCA (PALLARS JUSSÀ)	2003:48, 2004:77, 2005:65, 2008:41
ESTACIÓ D'ESQUÍ I URBANITZACIÓ DE PORT DEL COMTE	2005:61, 2007:57
ESTACIÓ RADIOFÒNICA RADIO LIBERTY. DESMANTELLAMENT (PALS)	2005:63, 2006:57

ESTACIONS D'ESQUÍ D'ESPOT, LLESSUI I PORT AINÉ (PALLARS SOBIRÀ)	2005:64, 2006:58, 2007:58
ESTATUT D'AUTONOMIA DE CATALUNYA. ASPECTES TERRITORIALS	2006:59
EURODISTRICTE DE L'ESPAI CATALÀ TRANSFRONTERER	2008:43
EUROREGIÓ DE L'ARC MEDITERRANI	2003:49
EUROREGIÓ PIRINEUS-MEDITERRÀNIA	2004:78
EXPOSICIÓ HIPERCATALUNYA - TERRITORIS DE RECERCA	2003:50
FERROCARRIL. ESTACIÓ DE FERROCARRIL DEL CORREDOR MEDITERRANI A REUS	2008:51
FERROCARRIL. SISTEMA FERROVIARI METROPOLITÀ DEL BAIX LLOBREGAT	2008:52
FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. AEROPORT DE BARCELONA	2003:56, 2004:85, 2005:70, 2006:66
FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. ALT EMPORDÀ	2003:61, 2004:91, 2005:74, 2006:63, 2007:65, 2010:40
FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. ALT PENEDÈS	2003:54, 2004:83, 2005:69, 2006:65
FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. BAIX LLOBREGAT	2003:55, 2004:84, 2007:61
FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. BARCELONA	2003:57, 2004:86, 2005:71, 2006:67, 2008:45, 2009:57
FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. BARCELONÈS	2007:62
FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. CAMP DE TARRAGONA	2003:53, 2004:82, 2005:68, 2007:60, 2006:64
FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. COMARQUES DE GIRONA	2004:88, 2005:73, 2006:68, 2007:64, 2008:46, 2009:58
FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. FIGUERES	2003:60, 2004:90
FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. GIRONA	2003:59, 2004:89, 2012:12
FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. INTRODUCCIÓ	2004:79, 2005:66, 2006:61, 2007:59
FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. LLEIDA- TARRAGONA	2003:51, 2004:81
FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. MADRID- BARCELONA. ENTRADA EN SERVEI	2008:44
FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. SARAGOSSA- LLEIDA	2004:80
FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. SEGRÀ I GARRIGUES	2005:67, 2006:62
FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. TRAM DELS TÚNELS DE LA RIBA I MONTBLANC	2003:52
FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. VALLÈS	2003:58, 2004:87, 2005:72, 2007:63
FERROCARRIL DE MERCADERIES TARRAGONA- CASTELLBISBAL. ACCÉS AL PORT DE TARRAGONA	2012:13
FERROCARRIL DE RODALIES	2003:62, 2004:92, 2005:75, 2006:69, 2007:66
FERROCARRIL DE RODALIES. METRO DEL VALLÈS	2008:47, 2010:42, 2012:14
FERROCARRIL DE RODALIES. METRO DEL VALLÈS (SABADELL)	2007:67
FERROCARRIL DE RODALIES. METRO DEL VALLÈS (TERRASSA)	2006:70, 2007:68
FERROCARRIL DE RODALIES C-7 EL PAPIOL - MOLLET	2004:93, 2005:76
FERROCARRIL DE RODALIES CASTELLDEFELS- BARCELONA	2010:41

FERROCARRIL DE RODALIES MARTORELL-GRANOLLERS	2011:27
FERROCARRIL DEL CORREDOR MEDITERRANI	2003:63, 2004:94, 2005:77, 2006:71, 2010:43, 2011:26
FERROCARRIL FIGUERES-PORTBOU. VARIANT DE FIGUERES	2007:69, 2008:48
FERROCARRIL LLEIDA - LA POBLA DE SEGUR - LA SEU D'URGELL	2004:95, 2005:78, 2006:72, 2011:28
FERROCARRIL LLEIDA-MANRESA	2004:96, 2005:79
FERROCARRIL LLOBREGAT-ANOIA	2007:70
FERROCARRIL ORBITAL VILANOVA I LA GELTRÚ - MATARÓ	2005:80, 2006:73, 2010:44
FERROCARRIL REUS - MÓRA LA NOVA - CASP	2008:49
FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA	2004:97, 2005:81, 2006:74, 2007:71, 2008:50, 2010:45
FERROCARRIL VIC-PUIGCERDÀ	2003:64, 2004:98, 2005:82, 2006:60
FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA	2003:65
FONS ESTATAL D'INVERSIÓ LOCAL	2009:59
FUNDACIÓ TERRITORI I PAISATGE. DESÈ ANIVERSARI I BALANÇ DELS PLANS DE GESTIÓ	2008:53
GASODUCTE MARTORELL-FIGUERES	2008:54, 2012:15
GESTIÓ DE L'AIGUA TERMAL A CALDES DE MALAVELLA	2007:72
GESTIÓ DE RESIDUS A LA CERDANYA. TRASLLAT A ANDORRA	2012:16
GESTIÓ DE RESIDUS SÒLIDS URBANS AL MARESME	2010:46
GESTIÓ DE RESIDUS SÒLIDS URBANS AL VALLÈS OCCIDENTAL	2008:55
GESTIÓ DEL RIU ANOIA A MARTORELL	2011:29
GESTIÓ DEL RIU TORDERA. MILLORA AMBIENTAL	2007:73
GESTIÓ DEL RIU RIPOLL. MILLORA AMBIENTAL (SABADELL)	2009:60
GOSSERA AL PARC DE L'ORENETA (BARCELONA)	2009:61
HABITATGE	2003:66, 2004:99, 2005:83, 2006:75, 2007:74, 2008:56, 2009:62, 2010:47
HABITATGE. OKUPACIÓ.	2003:67, 2004:113
INCENDI FORESTAL A HORTA DE SANT JOAN	2009:63
INCENDI FORESTAL A MAÇANET DE LA SELVA	2003:68
INCENDI FORESTAL A PRADELL DE LA TEIXETA I LA TORRE DE FONTAUBELLA	2007:75
INCENDI FORESTAL A SANT LLORENÇ SAVALL	2003:69
INCENDI FORESTAL A VANDELLÒS	2006:76
INCENDI FORESTAL AL MASSÍS DEL MONTGRÍ	2004:100
INCENDIS FORESTALS A L'EMPORDÀ	2006:77
INCENDIS FORESTALS A RIBA-ROJA D'EBRE, LA FATARELLA I LA POBLA DE MASSALUCA	2005:84
INCENDIS FORESTALS AL BAGES	2005:85
INCENDIS FORESTALS AL SECÀ DE PONENT	2009:64
INCINERADORA DE CAMPDORÀ (GIRONA)	2009:65
INCINERADORA DE LA GRANJA D'ESCARP	2006:78
INCINERADORA GREFACSA (TÈRMENS)	2005:86

INFRAESTRUCTURES VIÀRIES A L'ALT PIRINEU I ARAN	2010:48
INSTITUT D'ARQUITECTURA AVANÇADA DE CATALUNYA (IAAC)	2003:70
INSTITUT DEL TERRITORI	2008:57
INTERNATIONAL THERMONUCLEAR EXPERIMENTAL REACTOR (ITER)	2003:71
JORNADES EUROPEES D'AGRICULTURA PERIURBANA	2004:101
JORNADES REPENSAR BARCELONA	2005:87
LÍNIA ELÈCTRICA DE 132 KV SERINYÀ - SANTA LLOGAIA D'ÀLGUEMA	2009:66
LÍNIA ELÈCTRICA DE MOLT ALTA TENSIÓ PENYALBA - ISONA	2009:67, 2010:49, 2011:30, 2012:17
LÍNIA ELÈCTRICA DE MOLT ALTA TENSIÓ SENTMENAT - BESCANÓ - BAIXÀS	2003:72, 2004:102, 2005:88, 2006:79, 2007:76, 2008:58, 2009:68, 2010:50, 2012:18
LÍNIA ELÈCTRICA DE MOLT ALTA TENSIÓ SENTMENAT - SANT JUST DESVERN	2012:19
LLEI, CARTA MUNICIPAL DE BARCELONA	2003:78
LLEI D'AVALUACIÓ AMBIENTAL DE PLANS I PROGRAMES	2005:90, 2009:69
LLEI D'EQUIPAMENTS COMERCIALS DE CATALUNYA	2005:94, 2006:84, 2010:36
LLEI D'ESPAIS AGRARIS	2008:59
LLEI D'INFORMACIÓ GEOGRÀFICA I DE L'INSTITUT CARTOGRÀFIC DE CATALUNYA	2005:89
LLEI D'ORDENACIÓ DE LA PESCA CONTINENTAL DE CATALUNYA	2008:60
LLEI D'ORGANITZACIÓ COMARCAL, MODIFICACIÓ	2003:76
LLEI D'URBANISME	2003:77, 2004:105, 2005:95, 2006:85
LLEI DE CENTRES DE CULTA	2007:178, 2009:70
LLEI DE CONSERVACIÓ DE LA BIODIVERSITAT I DEL PATRIMONI NATURAL	2005:91
LLEI DE COSTES	2012:20
LLEI DE COSTES. BLANES	2011:31
LLEI DE COSTES. EMPURIABRAVA (CASTELLÓ D'EMPÚRIES)	2010:51
LLEI DE CREACIÓ DE L'AGÈNCIA DE LA NATURA DE CATALUNYA	2006:80
LLEI DE GRANS CIUTATS	2003:73
LLEI DE L'OBRA PÚBLICA	2006:81
LLEI DE MILLORA DE BARRIS	2004:103
LLEI DE MILLORA DE LES URBANITZACIONS AMB DÈFICITS URBANÍSTICS	2007:77, 2009:71
LLEI DE MOBILITAT	2003:74
LLEI DE MUNTANYA	2003:75
LLEI DE PREVENCIÓ I CONTROL AMBIENTAL	2009:72
LLEI DE PROTECCIÓ, GESTIÓ I ORDENACIÓ DEL PAISATGE	2004:104, 2005:92
LLEI DEL DRET A L'HABITATGE	2005:93, 2006:82, 2007:78
LLEI DEL SÒL	2006:83, 2007:79
LLEI FERROVIÀRIA DE CATALUNYA	2006:86

LLEI ÒMNIBUS. ASPECTES TERRITORIALS	2012:21
LLEI SOBRE EL RÈGIM ESPECIAL DE LA Cerdanya	2009:73
LLEIS DE RESIDUS	2003:79
MAGATZEM TEMPORAL DE RESIDUS NUCLEARS	2006:87, 2007:80, 2008:61, 2010:52
MANIFEST PER A UNA NOVA CULTURA DEL TERRITORI	2006:88
MANIFESTACIÓ CONTRA LA POLÍTICA AMBIENTAL DEL GOVERN DE LA GENERALITAT	2009:74
MESQUITA DE BADALONA	2005:96, 2006:89
MESQUITA DE LLEIDA	2006:90, 2007:81, 2009:75, 2010:53
MESQUITA DE TORREMIRONA (SALT)	2011:32
METRO. LÍNIA 2	2010:55
METRO. LÍNIA 3	2010:56
METRO. LÍNIES 3, 4, 5 I ALTRES	2003:83, 2004:106
METRO. LÍNIA 5	2005:99, 2010:57
METRO. LÍNIA 9/10	2003:80, 2004:107, 2005:97, 2006:91, 2007:82, 2008:62, 2009:76, 2010:57, 2011:33, 2012:22
METRO. LÍNIA 11	2003:81
METRO. LÍNIA 12	2003:82, 2005:98
MILLORA URBANA DE CAN SANT JOAN (MONTCADA I REIXAC)	2008:65
MILLORA URBANA DE COLLBLANC I LA TORRASSA (L'HOSPITALET DE LLOBREGAT)	2007:83
MILLORA URBANA DE DALT LA VILA (BADALONA)	2008:66
MILLORA URBANA DE L'ANTIC TRAÇAT DE LA N-II A TÀRREGA	2008:71
MILLORA URBANA DE L'AVINGUDA DEL PARAL·LEL (BARCELONA)	2010:62
MILLORA URBANA DE L'ESPIRALL (VILAFRANCA DEL Penedès)	2007:90
MILLORA URBANA DE LA BARCELONETA (BARCELONA)	2007:84, 2008:67
MILLORA URBANA DE LA BORDETA (BARCELONA)	2007:85
MILLORA URBANA DE LA C-31 A BADALONA	2010:59
MILLORA URBANA DE LA CLOTA (BARCELONA)	2007:86
MILLORA URBANA DE LA COLÒNIA SEDÓ (ESPARREGUERA)	2008:68
MILLORA URBANA DE LA FARGA. REGULACIÓ D'USOS COMERCIALS (BANYOLES)	2005:100
MILLORA URBANA DE LA GRAN VIA - LLEVANT (BARCELONA)	2006:92
MILLORA URBANA DE LA MAURINA (TERRASSA)	2008:69
MILLORA URBANA DE LA MINA (SANT ADRIÀ DE BESÒS)	2005:101, 2007:87
MILLORA URBANA DE LA PART ALTA DE TARRAGONA	2007:88
MILLORA URBANA DE LA PLAÇA DE LA REFORMA (MANRESA)	2010:60
MILLORA URBANA DE LA PLAÇA DE LES GLÒRIES (BARCELONA)	2003:99, 2004:108, 2006:93, 2007:89
MILLORA URBANA DE LA PLAÇA DE LESSEPS (BARCELONA)	2003:100, 2004:109, 2009:78

MILLORA URBANA DE LA RONDA DEL GUINARDÓ (BARCELONA)	2010:61, 2011:34
MILLORA URBANA DE LA TRINITAT VELLA (BARCELONA)	2011:35
MILLORA URBANA DE LA URBANITZACIÓ DEL MAS D'EN GALL (ESPARREGUERA)	2008:70
MILLORA URBANA DE LES CASES DE L'ONYAR (GIRONA)	2009:79
MILLORA URBANA DE LES ESCODINES (MANRESA)	2008:72
MILLORA URBANA DE MONTORNÈS NORD (MONTORNÈS DEL VALLÈS)	2009:80
MILLORA URBANA DE SANT ILDEFONS (CORNELLÀ DE LLOBREGAT)	2005:102
MILLORA URBANA DE SANT ROC (BADALONA)	2010:64
MILLORA URBANA DE SOL I VISTA I LA IMMACULADA (REUS)	2009:81
MILLORA URBANA DE TORRE BARÓ (BARCELONA)	2007:91
MILLORA URBANA DE VALLCARCA (BARCELONA)	2008:73, 2010:65
MILLORA URBANA DEL BARRI ANTIC DE LLEIDA	2006:94, 2007:92
MILLORA URBANA DEL BARRI ANTIC DE VALLS	2006:95, 2007:93
MILLORA URBANA DEL BARRI DE L'ERM (MANLLEU)	2006:96, 2010:63
MILLORA URBANA DEL BARRI DEL CAMP CLAR (TARRAGONA)	2006:97
MILLORA URBANA DEL BARRI DEL CARMEL (BARCELONA)	2006:98, 2008:75
MILLORA URBANA DEL BARRI VELL I L'EIXAMPLE DE TREMPE	2008:74
MILLORA URBANA DEL CENTRE DE SANTA COLOMA DE GRAMENET	2004:110
MILLORA URBANA DEL CENTRE HISTÒRIC DE BALAGUER	2005:103, 2011:36
MILLORA URBANA DEL COLL (BARCELONA)	2007:94
MILLORA URBANA DEL MERCAT CENTRAL (TARRAGONA)	2011:37
MILLORA URBANA DEL NUCLI ANTIC D'OLOT	2006:99, 2011:39
MILLORA URBANA DEL NUCLI ANTIC DE MONTBLANC	2007:95
MILLORA URBANA DEL NUCLI ANTIC DE SARRIÀ (BARCELONA)	2008:76
MILLORA URBANA DEL NUCLI ANTIC DE TORTOSA	2005:104, 2011:38
MILLORA URBANA DEL NUCLI ANTIC DE VILANOVA I LA GELTRÚ	2007:96
MILLORA URBANA DEL NUCLI HISTÒRIC DE L'ESPLUGA DE FRANCOLÍ	2008:77
MILLORA URBANA DEL PASSEIG DE SANT JOAN (BARCELONA)	2010:66
MILLORA URBANA DEL PORT VELL DE BARCELONA	2006:100
MILLORA URBANA DEL RAVAL SUD (BARCELONA)	2010:67
MILLORA URBANA DEL SECTOR DE LA SERRA DE LES FERRERES (GAVÀ)	2009:82
MILLORA URBANA DELS BARRIS CENTRALS DE SANTA COLOMA DE GRAMENET	2008:78

MILLORA URBANA DELS BARRIS DE LA SERRA D'EN MENA (BADALONA I SANTA COLOMA DE GRAMENET)	2004:111, 2006:101
MILLORA URBANA DELS ENTORNS DEL FERROCARRIL A L'HOSPITALET DE LLOBREGAT I SANTS (BARCELONA)	2011:40
MILLORA URBANA DELS ENTORNS DEL FERROCARRIL A MONTCADA I REIXAC	2011:41
MILLORA URBANA DELS ENTORNS DEL FERROCARRIL DE SANT FELIU DE LLOBREGAT	2010:68
MOBBING RURAL A LES COMARQUES GIRONINES	2007:97
MODEL ECONÒMIC A LES TERRES DE L'EBRE. DEBAT	2009:83
MUNTANYA DE TOR	2005:105
NOU GOVERN DE LA GENERALITAT. ASPECTES TERRITORIALS	2011:42
OBSERVATORI DEL PAISATGE	2004:112
OCI NOCTURN A LA ZONA HERMÈTICA (SABADELL)	2010:69
OCI NOCTURN AL POLÍGON INDUSTRIAL FEMADES (CORNELLÀ DE LLOBREGAT)	2010:70
ORDENANÇA DE CIRCULACIÓ DE VIANANTS I BICICLETES DE BARCELONA	2006:102, 2007:98
ORDENANÇA DE CIVISME DE BADALONA	2007:99
ORGANITZACIÓ EN BARRIS (BARCELONA)	2006:103
ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. DEBAT SOBRE EL MODEL I LA DIVISIÓ TERRITORIAL	2004:114, 2005:106, 2006:104, 2007:100, 2008:79, 2009:84
ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. ENS METROPOLITÀ DE BARCELONA	2004:115
ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. LLEI DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA	2010:71
ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. LLEI DE VEGUERIES	2010:72, 2011:43
ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. PROPOSTA DE CANVI COMARCAL DE TORÀ I BIOSCA	2010:73
ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. REFORMA DE LA DIVISIÓ COMARCAL	2004:116
ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. REFORMA DELS CONSELLS COMARCALS	2004:117
ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. RÈGIM ESPECIAL DERA VAL D'ARAN	2005:107
ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. SEGREGACIÓ DE LA CANONJA	2010:74
ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. VEGUERIA DE L'ALT PIRINEU I ARAN	2004:119, 2010:76
ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. VEGUERIA DE L'ALT TER	2007:101
ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. VEGUERIA DE LA CATALUNYA CENTRAL	2004:118, 2010:75
ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. VEGUERIA DEL PENEDÈS	2004:120, 2006:105, 2007:102, 2008:80, 2010:77
PACTE NACIONAL PER A L'HABITATGE	2007:103
PACTE NACIONAL PER A LES INFRAESTRUCTURES	2009:85
PANTÀ DE RIALB (BARONIA DE RIALB I TIURANA)	2009:86
PARC AEROESPACIAL I DE MOBILITAT DE CATALUNYA (VILADECANS)	2006:106
PARC AGRARI DE SABADELL	2007:104

PARC AGRÍCOLA DEL VALLÈS	2005:108
PARC CIENTÍFIC I TECNOLÒGIC AGROALIMENTARI DE GARDENY (LLEIDA)	2005:109, 2006:107
PARC CIENTÍFIC I TECNOLÒGIC DE TARRAGONA	2009:87
PARC D'ACTIVITATS ECONÒMIQUES DE L'ALBI	2004:121
PARC D'ATRACCIONS TIBIDABO. AMPLIACIÓ (BARCELONA)	2006:108
PARC DE L'AGULLA (MANRESA)	2009:88
PARC DE LA SERRALADA DE MARINA	2007:106
PARC DE LES CONFESSIONS (FIGUERES)	2010:78
PARC DELS TRES TURONS (BARCELONA)	2005:111, 2009:89
PARC FLUVIAL DEL BESÒS	2003:84
PARC NACIONAL D'AIGÜESTORTES I ESTANY DE SANT MAURICI	2004:122, 2005:112, 2006:110, 2007:107, 2010:79, 2012:23
PARC NATURAL DE L'ALT PIRINEU	2003:85, 2004:123
PARC NATURAL DE L'ESTANY DE BANYOLES	2003:86, 2004:124
PARC NATURAL DE LA MUNTANYA DE MONTSERRAT	2007:109, 2008:82
PARC NATURAL DE LA SERRA DE COLLSEROLA	2005:110, 2006:109, 2007:105, 2008:81, 2010:80
PARC NATURAL DE LA ZONA VOLCÀNICA DE LA GARROTXA	2010:81
PARC NATURAL DE LES MUNTANYES DE PRADES	2006:111
PARC NATURAL DE LES TERRES DEL GAIÀ. PROJECTE	2007:108
PARC NATURAL DE SANT LLORENÇ DEL MUNT I L'OBAC	2007:110
PARC NATURAL DEL CAP DE CREUS	2003:87, 2004:125
PARC NATURAL DEL DELTA DE L'EBRE	2003:88, 2004:126
PARC NATURAL DEL DELTA DEL LLOBREGAT	2004:127
PARC NATURAL DEL MONTGRÍ, LES MEDES I EL BAIX TER	2004:128, 2005:113, 2006:112, 2008:83, 2010:82
PARC NATURAL DEL MONTSENY. PLA ESPECIAL DE PROTECCIÓ	2007:111
PARC NATURAL DELS AIGUAMOLLS DE L'EMPORDÀ	2008:84, 2009:90, 2010:83
PARC TECNOLÒGIC DE LA CATALUNYA CENTRAL (MANRESA I SANT FRUITÓS DE BAGES)	2007:112
PARC TEMÀTIC A LA COSTA BRAVA	2009:91
PARC TERRITORIAL ALCALDE PONS - LES BASSES (LLEIDA)	2011:44
PARC ZOLÒGIC DEL VALLÈS	2003:89, 2004:129
PARC ZOLÒGIC MARÍ DE BARCELONA	2004:130, 2005:114, 2011:45
PARCS SOLARS	2007:114
PARCS SOLARS A LES TERRES DE LLEIDA	2008:85
PASSEIG MARÍTIM DE LA PLATJA LLARGA (TARRAGONA)	2005:115, 2006:113, 2007:115
PASSEIG MARÍTIM METROPOLITÀ	2009:92
PAUM DE CALLÚS	2010:84
PAUM DE VIC	2003:90, 2004:131
PAVELLÓ ESPORTIU I USOS DE LA DEVESA (GIRONA)	2007:116, 2008:86, 2009:93
PEATGES A LA XARXA VIÀRIA	2004:132, 2005:116, 2006:114

PEDRERA A L'ARGENTERA	2010:85
PEDRERA A LA BARROCA (SANT ANIOL DE FINESTRES)	2008:87
PEDRERA A SUSQUEDA	2009:94
PEDRERA DE CAN MARGARIT (BIGUES I RIELLS)	2010:86
PEDRERA DE LA VALL DE TOST (RIBERA D'URGELLET)	2011:46
PEDRERA DE LA VALLENÇANA (MONTCADA I REIXAC). RESTAURACIÓ AMB RESIDUS	2005:117
PEDRERES A L'ALT URGELL	2009:95
PEDRERES A LA GARRIGA D'EMPORDÀ (ALT EMPORDÀ)	2010:87
PEDRERES AL PENEDÈS I EL GARRAF	2004:133
PER UNA NOVA CULTURA DEL TERRITORI? MOBILITZACIONS I CONFLICTES TERRITORIALS	2007:117
PLA D'ACCIÓ PER A LA GESTIÓ DE RESIDUS MUNICIPALS	2005:118
PLA D'ACTUACIÓ PER A MILLORAR LA QUALITAT DE L'AIRE A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA	2007:118, 2008:88, 2009:96, 2010:88, 2011:47
PLA D'ENERGIA DE CATALUNYA 2006-2015	2005:120
PLA D'INFRAESTRUCTURES AEROPORTUÀRIES	2006:115, 2007:119, 2009:97
PLA D'INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT DE CATALUNYA 2006-2025	2005:121, 2006:116
PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA PLURIMUNICIPAL DE LA Cerdanya	2010:100
PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA PLURIMUNICIPAL DE LA SEGARRA	2006:145
PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA PLURIMUNICIPAL DE LA VALL DE RIBES	2007:130
PLA D'USOS DE CIUTAT VELLA (BARCELONA)	2009:100
PLA D'USOS DE LA MUNTANYA DE MONTJUÏC (BARCELONA)	2006:125, 2007:131, 2010:90
PLA DE DINAMITZACIÓ TURÍSTICA DE LES TERRES DE L'EBRE	2007:120
PLA DE GESTIÓ DE L'AIGUA DE CATALUNYA	2010:89
PLA DE L'ENERGIA I CANVI CLIMÀTIC DE CATALUNYA 2012-2020	2012:24
PLA DE MOBILITAT I PLA D'USOS DE GRÀCIA (BARCELONA)	2005:119
PLA DE PORTS DE CATALUNYA	2007:121
PLA DE RODALIES DE BARCELONA 2008-2015	2009:98
PLA DE SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC DEL BAGES	2008:89
PLA DE TRANSPORT DE VIATGERS DE CATALUNYA 2008-2012	2008:90
PLA DELTA. CONVENI DE COOPERACIÓ I INFRAESTRUCTURES	2004:134
PLA DIRECTOR D'EQUIPAMENTS PENITENCIARIS 2004- 2010	2005:123
PLA DIRECTOR DE LA VALL D'HEBRON	2003:93
PLA DIRECTOR DE LES ACTIVITATS INDUSTRIALS I TURÍSTIQUES DEL CAMP DE TARRAGONA	2003:92, 2005:122
PLA DIRECTOR DE LES EDIFICACIONS AGRÍCOLES DE LES TERRES DE L'EBRE	2010:91

PLA DIRECTOR DE LES ESTACIONS D'ESQUÍ	2006:117
PLA DIRECTOR DE MOBILITAT DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA	2008:91
PLA DIRECTOR DE MOBILITAT DEL CAMP DE TARRAGONA	2010:92
PLA DIRECTOR DE MOBILITAT I D'ORDENACIÓ DE SÒLS DEL MARESME	2003:94
PLA DIRECTOR SUPRAMUNICIPAL DE SOSTENIBILITAT DE L'ALT PENEDEès	2005:124
PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'ALT PENEDEès	2003:91, 2004:135, 2005:125, 2006:119, 2008:92
PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ	2003:95, 2004:136, 2005:126, 2006:120
PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE LA GARROTXA	2006:118, 2007:122
PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE L'ACTUR SANTA MARIA DE GALLECS	2004:137, 2005:127
PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE L'ÀMBIT CENTRAL DEL CAMP DE TARRAGONA	2010:94
PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE L'ÀREA URBANA DE FIGUERES	2007:125
PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LA Cerdanya	2007:123
PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LA CONCA D'ÒDENÀ	2006:121, 2007:124, 2008:93
PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LA SERRA DE RODES I ENTORNS	2006:122
PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LA VAL D'ARAN	2004:139, 2009:99, 2010:93, 2011:48
PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LES COLÒNIES DEL LLOBREGAT	2006:123, 2007:126
PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LES COLÒNIES DEL TER I EL FRESER	2010:95
PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL PALLARS SOBIRÀ	2007:127, 2008:94
PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL PLA D'URGELL	2010:97
PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL PLA DE BAGES	2006:124
PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL PLA DE L'ESTANY	2007:128, 2008:95, 2010:96
PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER	2004:138, 2005:128
PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA URBÀ DE FIGUERES	2010:98
PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA URBÀ DE GIRONA	2007:129, 2010:99
PLA ESTATAL D'HABITATGE I REHABILITACIÓ	2008:96
PLA ESTRATÈGIC D'INFRASTRUCTURES I TRANSPORT	2005:129
PLA ESTRATÈGIC METROPOLITÀ DE BARCELONA	2003:96
PLA ESTRATÈGIC PER AL LITORAL DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA	2005:130
PLA HIDROLÒGIC NACIONAL	2003:97, 2004:140, 2005:174
PLA INTEGRAL D'ACTUACIONS DEL PARK GÜELL (BARCELONA)	2011:49
PLA INTEGRAL DE PROTECCIÓ DEL DELTA DE L'EBRE	2005:131
PLA MARC DE MITIGACIÓ DEL CANVI CLIMÀTIC A CATALUNYA 2008-2011	2008:97
PLA NACIONAL D'ASSIGNACIÓ D'EMISSIONS	2004:141
PLA PER A LA PROTECCIÓ DEL NUCLI ANTIC DE SANT ANDREU DE PALOMAR (BARCELONA)	2011:50, 2012:25

PLA SECTORIAL DE CABALS DE MANTENIMENT	2004:142, 2006:126
PLA TERRITORIAL PARCIAL DE L'ALT PIRINEU I ARAN	2004:143, 2005:132, 2006:127
PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA	2009:101, 2010:101
PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES COMARQUES CENTRALS	2006:128, 2007:132
PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES COMARQUES GIRONINES	2009:102, 2010:102
PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES TERRES DE L'EBRE	2008:98, 2010:103
PLA TERRITORIAL PARCIAL DE PONENT (TERRES DE LLEIDA)	2006:129, 2007:133
PLA TERRITORIAL PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA	2003:98, 2007:134, 2008:99, 2010:104
PLA TERRITORIAL SECTORIAL D'HABITATGE	2009:103
PLA TERRITORIAL SECTORIAL D'INFRAESTRUCTURES DE GESTIÓ DE RESIDUS MUNICIPALS	2009:104
PLA TREN 2014	2008:100
PLA URBANÍSTIC BARÇA PARC (VILADECANS)	2010:105
PLA URBANÍSTIC DE BALÀFIA (LLEIDA)	2010:106
PLA URBANÍSTIC DE CALA BANYS, CALA MARCONA I SANT QUIRZE (LLORET DE MAR)	2003:121, 2004:144, 2005:141
PLA URBANÍSTIC DE CAN BROS (MARTORELL)	2011:51
PLA URBANÍSTIC DE CAN BUSQUETS (SANT CUGAT DEL VALLÈS)	2004:145, 2005:133, 2006:130
PLA URBANÍSTIC DE CAN COLOMER - TORRENT MITGER (TERRASSA)	2005:134
PLA URBANÍSTIC DE CAN MASDEU I EL CAMÍ DE L'ALEGRIA (TIANA)	2005:135
PLA URBANÍSTIC DE CAN TRABAL (L'HOSPITALET DE LLOBREGAT)	2009:105
PLA URBANÍSTIC DE CAP RAS (LLANÇÀ)	2004:146
PLA URBANÍSTIC DE FLUVIANÀUTIC (SANT PERE PESCADOR)	2003:122, 2004:147, 2005:136
PLA URBANÍSTIC DE FRIGORÍFICS DEL TER (SALT)	2009:106
PLA URBANÍSTIC DE L'AIGUAMOLL DE CAN PONSIC (SANT QUIRZE DEL VALLÈS)	2004:152, 2005:139, 2006:13
PLA URBANÍSTIC DE L'EIXAMPLE NORD (EL PRAT DE LLOBREGAT)	2006:133, 2009:110
PLA URBANÍSTIC DE L'EIXAMPLE NORD (VILANOVA I LA GELTRÚ)	2009:111
PLA URBANÍSTIC DE L'ESTADI DEL CLUB GIMNÀSTIC DE TARRAGONA (CAMP CLAR, TARRAGONA)	2008:102
PLA URBANÍSTIC DE LA CIUTAT ESPORTIVA DE LA UE LLEIDA (TORRE-SERONA)	2007:135
PLA URBANÍSTIC DE LA CIUTAT ESPORTIVA DEL RCD ESPANYOL (CORNELLÀ DE LLOBREGAT I EL PRAT DE LLOBREGAT)	2004:148, 2007:189, 2009:107
PLA URBANÍSTIC DE LA FERRERIA (LA BATLLÒRIA, SANT CELONI)	2007:136
PLA URBANÍSTIC DE LA GUINEUETA VELLA (BARCELONA)	2009:108
PLA URBANÍSTIC DE LA PINEDA D'EN GORI (PALAMÓS)	2004:149

PLA URBANÍSTIC DE LA PLATJA LLARGA (VILANOVA I LA GELTRÚ)	2004:150, 2005:137, 2006:131
PLA URBANÍSTIC DE LA RONDA NORD (SANT FELIU DE LLOBREGAT)	2009:109
PLA URBANÍSTIC DE LA VALL DE SANT JUST (SANT JUST DESVERN)	2004:151, 2005:138
PLA URBANÍSTIC DE LA VALL DE SANTA MAGDALENA (TERRADES)	2008:101
PLA URBANÍSTIC DE LA VILA DELS JOCS DEL MEDITERRANI (TARRAGONA)	2010:107
PLA URBANÍSTIC DE LES COMES (CAMBRILS)	2007:137
PLA URBANÍSTIC DE LES MADRIGUERES (EL VENDRELL)	2004:153, 2005:140, 2006:134
PLA URBANÍSTIC DE LLEVANT (VILADECANS)	2006:137
PLA URBANÍSTIC DE MONTSIANELL RESIDENCIAL (AMPOSTA)	2004:154
PLA URBANÍSTIC DE PEDRINYÀ (LA PERA)	2008:103
PLA URBANÍSTIC DE PEGUERA (FÍGOLS)	2012:27
PLA URBANÍSTIC DE TERRES CAVADES (TARRAGONA)	2004:155, 2005:142, 2006:136, 2007:138
PLA URBANÍSTIC DE VALENTINE (MONTCADA I REIXAC)	2009:112, 2011:52
PLA URBANÍSTIC DE VALLBONA (BARCELONA)	2009:113
PLA URBANÍSTIC DEL CASTELL (SENTMENAT)	2010:108, 2011:53
PLA URBANÍSTIC DEL CENTRE (L'ALDEA)	2010:109
PLA URBANÍSTIC DEL CENTRE DIRECCIONAL DE CERDANYOLA DEL VALLÈS	2005:143, 2007:139
PLA URBANÍSTIC DEL GOLF DE CALDES (CALDES DE MALAVELLA I VILOBÍ D'ONYAR)	2010:110
PLA URBANÍSTIC DEL PARC CENTRAL DE ROQUETES (SANT PERE DE RIBES)	2004:157
PLA URBANÍSTIC DEL PARC SAMÀ (CAMBRILS)	2003:124, 2004:158
PLA URBANÍSTIC DEL PLA DE BAIX DE DOMENY (GIRONA)	2005:144
PLA URBANÍSTIC DEL PLA DE PONENT (GAVÀ)	2005:145, 2006:138
PLA URBANÍSTIC DEL PLA DE ROCACORBA (QUEROL)	2005:146, 2006:139
PLA URBANÍSTIC DEL POLÍGON INDUSTRIAL EL FREIXE (RIUDOMS - LES BORGES DEL CAMP)	2005:149
PLA URBANÍSTIC DEL PRAT DEL CIRERER I LA PASTORAL DE PEDRA (BELLVER DE Cerdanya)	2004:159
PLA URBANÍSTIC DEL SECTOR INDUSTRIAL MOLÍ D'EN REIXAC (SANTA CRISTINA D'ARO)	2004:160
PLA URBANÍSTIC DEL TORRENTAL (CALLDETENES)	2007:140
PLA URBANÍSTIC DELS HORTS DE SALT I SANTA EUGÈNIA DE TER (GIRONA-SALT)	2005:150, 2006:140
PLA URBANÍSTIC DELS MUNTANYANS (TORREDEMBARRA)	2005:152, 2006:141, 2007:141, 2008:104, 2009:114, 2011:54
PLA URBANÍSTIC EL GRAELL (VIC)	2006:142, 2007:142
PLA URBANÍSTIC I CAMP DE GOLF CASTELL DE LA MUGA (BELLVEI)	2011:55
PLA URBANÍSTIC I ESPAI D'INTERÈS NATURAL DE LA TORRE NEGRA (SANT CUGAT DEL VALLÈS)	2003:46, 2007:55, 2008:105, 2010:111

PLA URBANÍSTIC I PARC AGRÍCOLA DE CAN GAMBÚS (SABADELL)	2005:151, 2012:26
PLA URBANÍSTIC I PARC DE LA BASTIDA (SANTA COLOMA DE GRAMENET)	2010:112
PLA URBANÍSTIC LAGO DE LINYA (NAVÈS)	2009:115, 2012:28
PLA URBANÍSTIC LES POMERES - BARENYS I CANALITZACIÓ DEL BARRANC (SALOU)	2004:156, 2006:135, 2012:29
PLA URBANÍSTIC PORTA DE BARCELONA - CAUFEC (ESPLUGUES DE LLOBREGAT)	2004:161, 2006:143, 2007:143, 2008:106
PLA URBANÍSTIC SAU2 DE L'ARMENTERA	2004:162
PLA URBANÍSTIC SECTOR 15 DE BELLVEI	2004:163
PLA URBANÍSTIC SUR 8-9-23 (LLEIDA)	2010:113
PLANEJAMENT TERRITORIAL. ESTAT DE DESENVOLUPAMENT	2008:107, 2009:116
PLANS DE MOBILITAT ALS POLÍGONS INDUSTRIALS DEL VALLÈS	2006:144
PLANS DIRECTORS URBANÍSTICS	2005:153
PLANS LOCALS D'HABITATGE	2008:108
PLANS TERRITORIALS PARCIALS. MODEL SOCIOECONÒMIC	2006:146
PLANS URBANÍSTICS DE CALAFELL	2007:144
PLANS URBANÍSTICS DE FIGUERES	2007:145
PLANS URBANÍSTICS DE LLEVANT MAR I DE PONENT (GAVÀ)	2008:109
PLANS URBANÍSTICS DE MATARÓ	2005:154, 2006:147
PLANS URBANÍSTICS DE PORT AVENTURA (VILA-SECA I SALOU)	2005:155, 2006:148
PLANS URBANÍSTICS DE TORTOSA	2005:156
PLANS URBANÍSTICS DEL PALLARS	2004:164
PLANS URBANÍSTICS DELS EMPRIUS (SALOU)	2009:117
PLANS URBANÍSTICS RESIDENCIALS A REUS	2008:110
PLANS URBANÍSTICS RESIDENCIALS A TERRASSA	2008:111
PLANTA DE COMPOSTATGE DE MALDÀ	2006:149
PLANTA DE COMPOSTATGE DE PUIGVERD D'AGRAMUNT	2007:146
PLANTA DE TRACTAMENT DE RESIDUS ECOPARC (ELS HOSTALET DE PIEROLA)	2006:150, 2007:147, 2010:114
PLANTA DE TRACTAMENT DE RESIDUS ECOPARC 2 (MONTCADA I REIXAC)	2005:157
PLATAFORMA LOGÍSTICA DE L'ALT CAMP (VALLS I EL PLA DE SANTA MARIA)	2007:148
PLATAFORMA LOGÍSTICA INTERMODAL LOGIS-EBRE (L'ALDEA)	2006:151
PLATGES. REGENERACIÓ	2004:165
PLATGES DE BARCELONA. REGENERACIÓ	2006:152, 2007:149
PLATGES DEL MARESME. REGENERACIÓ	2005:158, 2006:153
POLÍGON D'ACTIVITAT ECONÒMICA D'INDITEX (TORDERA)	2012:31
POLÍGON D'ACTIVITAT ECONÒMICA DE CAN MONTCAU (LLIÇA D'AMUNT)	2010:130, 2011:57

POLÍGON D'ACTIVITAT ECONÒMICA DE CAN MORERA (ÒDNA)	2005:147, 2011:58
POLÍGON D'ACTIVITAT ECONÒMICA DE LA CARRETERA DE VILAJUÏGA (ROSES)	2005:148, 2011:59
POLÍGON D'ACTIVITAT ECONÒMICA DE SANT PAU DE RIU-SEC (SABADELL)	2008:126, 2012:30
POLÍGON INDUSTRIAL D'OLVAN - LES FERRERES	2007:151
POLÍGON INDUSTRIAL DE COLLBATÓ - LES GINESTERES II	2007:150
POLÍGON INDUSTRIAL LES CANALS II (LLEIDA)	2007:152
POLÍTICA AGRÀRIA COMUNA, REFORMA	2003:101
PONT DELTEBRE - SANT JAUME D'ENVEJA	2010:115
PORT D'ES CODOLAR (TOSSA DE MAR)	2012:34
PORT DE BARCELONA	2004:166, 2005:159, 2006:154, 2007:153, 2011:60, 2012:32
PORT DE BLANES	2004:167, 2005:160, 2007:154, 2012:33
PORT DE L'AMPOLLA	2007:155
PORT DE PALAMÓS	2007:156
PORT DE RODA DE BERÀ	2004:168
PORT DE SANT CARLES DE LA RÀPITA	2007:157
PORT DE TARRAGONA	2005:161, 2006:155, 2007:158, 2009:118, 2010:116, 2011:61
PORT DEL CAP DE SALOU	2007:159
POUM D'ALCARRÀS	2007:160
POUM D'ALMACELLES	2006:156
POUM D'ALP	2009:119, 2010:117
POUM D'ALPICAT	2008:112
POUM D'AMPOSTA	2007:161
POUM D'ARGENTONA	2006:157
POUM D'IGUALADA	2010:126
POUM DE BÀSCARA	2007:162
POUM DE BELLPUIG	2009:120
POUM DE BERGA	2004:169
POUM DE BLANES	2008:113, 2009:121
POUM DE CALAF	2005:162
POUM DE CALAFELL	2008:114, 2009:122, 2011:62
POUM DE CALELLA	2004:170
POUM DE CALONGE	2011:63
POUM DE CAMBRILS	2004:171, 2005:163
POUM DE CARDONA	2010:118
POUM DE CASSÀ DE LA SELVA	2008:115
POUM DE CASTELLÓ D'EMPÚRIES	2005:164, 2006:158, 2007:163, 2008:116
POUM DE CERVERA	2006:159, 2010:119
POUM DE DELTEBRE	2006:160, 2007:164
POUM DE FALSET	2007:165
POUM DE GRANOLLERS	2006:161
POUM DE L'AMETLLA DE MAR	2008:118

POUM DE LA SEU D'URGELL	2003:102
POUM DE LA VALL D'EN BAS	2008:117
POUM DE LES BORGES DEL CAMP	2006:162
POUM DE LLORET DE MAR	2005:165, 2007:166
POUM DE MOIÀ	2009:123
POUM DE MOLLERUSSA	2007:167
POUM DE MOLLET DEL VALLÈS	2004:172
POUM DE MONTMELÓ	2010:120
POUM DE MONT-ROIG DEL CAMP	2006:163
POUM DE PALAFRUGELL	2005:166, 2006:164
POUM DE PALAMÓS	2007:168
POUM DE PALAU-SOLITÀ I PLEGAMANS	2006:165
POUM DE PINÓS	2009:124
POUM DE PORQUERES	2006:166
POUM DE PREMIÀ DE MAR	2009:125
POUM DE PUIGCERDÀ	2005:167
POUM DE RIELLS I VIABREA	2010:121
POUM DE RIPOLL	2006:167, 2008:119
POUM DE ROSES	2007:169, 2010:122
POUM DE RUBÍ	2006:168, 2008:120
POUM DE RUPIÀ	2007:170
POUM DE SALLENT	2010:123
POUM DE SALOU	2003:103
POUM DE SANT ANDREU DE LLAVANERES	2007:171
POUM DE SANT FELIU DE GUÍXOLS	2005:168
POUM DE SANT JOAN DE VILATORRADA	2003:104
POUM DE SANT JULIÀ DE RAMIS	2006:169
POUM DE SANT LLORENÇ D'HORTONS	2004:173
POUM DE SANT MARTÍ VELL	2009:126
POUM DE SANT SADURNÍ D'ANOIA	2008:121
POUM DE SANT SALVADOR DE GUARDIOLA	2007:172
POUM DE SANTA CRISTINA D'ARO	2006:170, 2007:173
POUM DE SANTA EULÀLIA DE RONÇANA	2005:169
POUM DE SANTA MARIA DE PALAUTORDERA	2009:127
POUM DE SANTA OLIVA	2004:174
POUM DE SITGES	2004:175, 2005:170
POUM DE SOLSONA	2007:174
POUM DE TARRAGONA	2005:171, 2006:171, 2007:175, 2008:122, 2011:64
POUM DE TÀRREGA	2005:172
POUM DE TORTOSA	2003:105, 2006:172
POUM DE TOSSA DE MAR	2005:173
POUM DE TREMP	2008:123
POUM DE VIC	2009:128, 2010:124
POUM DE VILAFRANCA DEL PENEDES	2003:106
POUM DE VILALLER	2007:176, 2010:125
POUM DEL CATLLAR	2009:129

POUM DEL PORT DE LA SELVA	2004:176
POUM I PAUM DE TERRASSA	2003:107
POUS D'EXTRACCIÓ DE PETROLI A LA COSTA DE LES TERRES DE L'EBRE	2010:127
PRESA DEL CONGOST DE MONT-REBEI (SANT ESTEVE DE LA SARGA)	2006:173
PROGRAMA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL	2005:175, 2006:174, 2007:177, 2008:63, 2008:64, 2009:77, 2010:58
PROGRAMA DE PLANEJAMENT TERRITORIAL DE CATALUNYA	2004:177
PROGRAMA VILES AMB PROJECTES	2009:130
PROSTÍBULS A MATARÓ	2010:128
REGADIU GARRIGUES SUD	2010:129
REINTRODUCCIÓ DE L'ÓS I RETORN DEL LLOP AL PIRINEU I A LA VALL D'ARAN	2004:178, 2005:176, 2006:175, 2008:124
RESERVA MARINA PALAMÓS - ILLES FORMIGUES (COSTA BRAVA)	2009:131
RESIDUS. GESTIÓ I DECLARACIÓ DE MOLINS DE RIERA D'ARENYS DE MUNT, CANALITZACIÓ	2004:179
RIU GAIÀ. CABAL DE MANTENIMENT	2003:108, 2005:177, 2006:176
RIU LLOBREGAT. DESVIAMENT	2004:180
RIU LLOBREGAT. RECUPERACIÓ AMBIENTAL	2004:181, 2005:178
SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA CATALUNYA SUD. SIDERÚRGICA BALBOA (TORTOSA I L'ALDEA)	2004:182
SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA D'ALMACELLES	2009:132
SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA D'ANGLESOLA I VILAGRASSA	2009:133
SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA DE CAN BAGES (CASTELLAR DEL VALLÈS)	2009:134
SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA DE CAN BOADA (LLAGOSTERA)	2008:125
SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA DE TORREBLANCA - QUATRE PILANS (LLEIDA)	2009:135
SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA DE VIC, FOLGUEROLES I TAVÈRNOLES	2009:136
SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA DEL PLA DEL FORN - CAL MIRALLES (RAJADELL)	2009:137
SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA DEL SUD DE LA JONQUERA	2008:127
SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA PARC DE L'ALBA (CERDANYOLA DEL VALLÈS)	2010:131
SECTORS D'ACTIVITAT ECONÒMICA A REUS I PARC TECNOLÒGIC DEL CAMP	2003:34, 2004:58, 2010:132
SEMINARI: ESTRATÈGIES TERRITORIALS	2007:113, 2008:128
SEQUERA	2003:109
SERVEI DE BICICLETA PÚBLICA A GIRONA	2005:179, 2007:179
TAULA RODONA SOBRE EL FUTUR DE LES POLÍTIQUES TERRITORIALS	2009:138
TEMPORAL DE NEU A LES COMARQUES GIRONINES	2010:133
TEMPORAL DE VENT	2010:134
	2009:139

TEMPORAL MARÍTIM DE LLEVANT A LA COSTA BRAVA	2009:140
TRAMVIA DEL BAGES	2009:141
TRAMVIA DEL BAIX LLOBREGAT	2003:117, 2004:183
TRAMVIA DEL BESÒS	2003:118, 2004:184, 2005:181, 2006:177, 2007:180
TRAMVIA DEL CAMP DE TARRAGONA	2006:178, 2007:181, 2010:135
TRAMVIA I REFORMA DE L'AVINGUDA DIAGONAL (BARCELONA)	2005:180, 2008:129, 2009:142, 2010:136
TRANSFORMACIÓ D'USOS A VALLDOREIX, MIRA-SOL I LA FLORESTA (SANT CUGAT DEL VALLÈS)	2011:65
TRANSFORMACIÓ DE LA MARINA PORT VELL (BARCELONA)	2012:35
TRANSFORMACIÓ URBANA D'OLIS FAIGES (TORTOSA)	2010:149
TRANSFORMACIÓ URBANA DE CA N'ANGLADA NORD (TERRASSA)	2011:66, 2012:36
TRANSFORMACIÓ URBANA DE CAN BATLLÓ (BARCELONA)	2006:179, 2011:67, 2012:37
TRANSFORMACIÓ URBANA DE CAN GLOBUS (ARENYS DE MUNT)	2007:183
TRANSFORMACIÓ URBANA DE CAN RICART (BARCELONA)	2006:180
TRANSFORMACIÓ URBANA DE CAN RIGALT (L'HOSPITALET DE LLOBREGAT)	2004:185
TRANSFORMACIÓ URBANA DE CAN TUNIS (BARCELONA)	2004:186
TRANSFORMACIÓ URBANA DE CAN ZAM (SANTA COLOMA DE GRAMENET)	2005:182, 2006:181, 2007:184
TRANSFORMACIÓ URBANA DE DIAGONAL MAR, ZONA FÒRUM I LLEVANT (BARCELONA)	2003:116, 2004:196, 2005:183, 2006:182, 2007:191
TRANSFORMACIÓ URBANA DE FECSA I CASERNA (SANT BOI DE LLOBREGAT)	2007:185
TRANSFORMACIÓ URBANA DE L'AVINGUDA DE LA NOVA ESTACIÓ (FIGUERES)	2005:187, 2006:188
TRANSFORMACIÓ URBANA DE L'ENTORN DEL CAMP NOU (BARCELONA)	2005:188, 2006:189, 2007:199
TRANSFORMACIÓ URBANA DE L'HOSPITAL JOSEP TRUETA (GIRONA)	2011:70
TRANSFORMACIÓ URBANA DE L'HOSPITAL SANT JOAN (REUS)	2011:71
TRANSFORMACIÓ URBANA DE L'ILLA FRADERA (BADALONA)	2007:192, 2011:73
TRANSFORMACIÓ URBANA DE L'ILLA ROBADORS (BARCELONA)	2004:192
TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA CARRETERA DEL MIG (L'HOSPITALET DE LLOBREGAT)	2007:186
TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA CASERNA DE LA GUÀRDIA CIVIL (SABADELL)	2007:187
TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA CASERNA DE LA REMUNTA (L'HOSPITALET DE LLOBREGAT)	2010:138, 2012:38
TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA CATALANA (SANT ADRIÀ DE BESÒS)	2008:130, 2012:39
TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA CENTRAL TÈRMICA DE SANT ADRIÀ DE BESÒS I LA FAÇANA MARÍTIMA	2006:183, 2008:131, 2012:40

TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA CIUTAT DE LA JUSTÍCIA (L'HOSPITALET DE LLOBREGAT)	2003:115, 2004:187, 2005:184, 2009:143
TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA CIUTAT ESPORTIVA DEL RCD ESPANYOL (SANT ADRIÀ DE BESÒS)	2007:188
TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA COLÒNIA CASTELLS (BARCELONA)	2010:139
TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA DEvesa DEL PLA (RIPOLL)	2012:41
TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA FÀBRICA PUIGNERÓ (SANT BARTOMEU DEL GRAU)	2010:140
TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA FAÇANA LITORAL DE TARRAGONA	2003:111, 2004:188, 2006:184, 2008:132
TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA GRAN VIA (L'HOSPITALET DE LLOBREGAT)	2003:112, 2004:189, 2005:185, 2006:185, 2007:190, 2008:133
TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA MARINA DEL PRAT VERMELL (BARCELONA)	2004:190, 2005:186, 2006:186, 2012:42
TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA PLAÇA DE BRAUS DE LES ARENES (BARCELONA)	2008:134, 2011:68
TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA PLAÇA DE LES GLÒRIES I ENTORNS (BARCELONA)	2008:135, 2011:69, 2012:43
TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA PRESÓ MODEL (BARCELONA)	2009:144
TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA RONDA BARCELÓ - ILLA FÀBREGAS I DE CARALT (MATARÓ)	2007:182, 2008:136, 2010:141, 2011:72, 2012:44
TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA SEDERA (REUS)	2009:145
TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA TABACALERA (TARRAGONA)	2008:137, 2010:142
TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA VERNEDA - TORRENT DE L'ESTADELLA (BARCELONA)	2006:187, 2008:138
TRANSFORMACIÓ URBANA DE LES CASERNES DE SANT ANDREU (BARCELONA)	2003:114, 2004:191, 2005:189, 2008:139
TRANSFORMACIÓ URBANA DE LES CASES DELS MESTRES I DELS MILITARS (TARRAGONA)	2010:143
TRANSFORMACIÓ URBANA DE SANT ANDREU - SAGRERA (BARCELONA)	2004:193, 2005:191, 2006:190, 2007:194, 2008:141, 2009:146, 2010:144, 2011:74, 2012:45
TRANSFORMACIÓ URBANA DE SANTA CATERINA (BARCELONA)	2003:113, 2004:194, 2005:192
TRANSFORMACIÓ URBANA DEL BARRI DE L'ESTACIÓ (SALLENT)	2005:193
TRANSFORMACIÓ URBANA DEL BARRI DE LES ADOBERIES (VIC)	2007:195
TRANSFORMACIÓ URBANA DEL BARRI DEL REC (IGUALADA)	2011:75
TRANSFORMACIÓ URBANA DEL BON PASTOR (BARCELONA)	2004:195, 2007:196, 2010:137
TRANSFORMACIÓ URBANA DEL CARRER BARCELONA (GIRONA)	2009:147
TRANSFORMACIÓ URBANA DEL CENTRE DE SALT	2010:145
TRANSFORMACIÓ URBANA DEL FORTÍ DE LA REINA (TARRAGONA)	2007:197
TRANSFORMACIÓ URBANA DEL GORG (BADALONA)	2006:191, 2007:198, 2008:142, 2010:146

TRANSFORMACIÓ URBANA DEL MINIESTADI DEL FC BARCELONA A LES CORTS (BARCELONA)	2008:143, 2009:148
TRANSFORMACIÓ URBANA DEL POBLENOU I 22@ (BARCELONA)	2003:110, 2004:197, 2005:194, 2006:192, 2007:193, 2008:140
TRANSFORMACIÓ URBANA DEL PORT DE BADALONA	2005:195
TRANSFORMACIÓ URBANA DEL POU DE LA FIGUERA (BARCELONA)	2006:193
TRANSFORMACIÓ URBANA DEL SECTOR DE LLEVANT (FIGUERES)	2010:147
TRANSFORMACIÓ URBANA DELS ENTORNS DE L'ESTACIÓ DEL FAV (LLEIDA)	2005:190, 2008:144
TRANSFORMACIÓ URBANA DELS ENTORNS DEL PALAU DE LA MÚSICA (BARCELONA)	2008:145, 2009:149
TRANSFORMACIÓ URBANA DELS VOLTANTS DEL FERROCARRIL A BALAGUER	2010:148
TRANSVASAMENT DE LA CONCA ALTA DEL SEGRE A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA	2008:146
TRANSVASAMENT DE LA CONCA DEL TER A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA	2008:147
TRANSVASAMENT DEL CONSORCI D'AIGÜES DE TARRAGONA A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA	2008:148
TROBADA D'ENTITATS EN DEFENSA DEL TERRITORI (TORTOSA)	2005:196
TROBADA D'ENTITATS EN DEFENSA DEL TERRITORI I DECLARACIÓ DE FIGUERES	2003:119
TURISME. DEBAT SOBRE EL MODEL TURÍSTIC DE CATALUNYA	2004:198
TURISME A BARCELONA. DEBAT SOBRE EL MODEL I ORDENANÇA DE CIVISME	2005:197
UNIÓ DE PLATAFORMES. CONSTITUCIÓ I MANIFEST	2008:149
URBANITZACIÓ CLUB MEDITERRANEE (CADAQUÉS)	2004:199, 2005:198, 2006:194, 2010:150
URBANITZACIÓ DE BAIXA DENSITAT. INSEGURETAT CIUTADANA	2006:195
URBANITZACIÓ DE BAIXA DENSITAT A CATALUNYA. DEBAT	2004:200
URBANITZACIÓ SUN VILLAGE (PALAU-SAVERDERA)	2009:150
VIA VERDA DEL VALLÈS	2006:196
VIA VERDA PALAMÓS-PALAFRUGELL	2008:150
VIAL DE LA CORNISA PALLEJÀ-MONTCADA	2006:197
WORKSHOP CONVENCIO EUROPEA DEL PAISATGE (GIRONA)	2006:198
XARXA DE CUSTÒDIA DEL TERRITORI	2003:125, 2007:200
XARXA NATURA 2000	2005:199, 2006:199
ZONA D'ESPECIAL PROTECCIÓ D'AUS DELS PLANS DE LA UNILLA (ALMENAR)	2005:200, 2006:200

