

ANUARI TERRITORIAL DE CATALUNYA T 2004

centrals tèrm
ais naturals, estacions d'esquí, ferroca
s, metro, millora urbana,
territorials, plans urbanístics, ports, PC
ports, autovies, camps de golf,
ntaminació, debats, espais naturals, es
rica, lleis, metro, millora urbana,
s directors, pla hidrològic, plans territ
na, turisme, urbanització, abocadors,
als eòliques, centres penitenciaris, con
cendi forestal, jornades, línia elèctrica

iques,
rrils, alta velocitat,
organització
MUM, planejament, residus
carreteres,
tacions d'esquí, ferrocarr
orials, plans urbanístics,
aeroports, autovies, camp
taminació, debats,
lleis, metro,

T 2004

**ANUARI TERRITORIAL
DE CATALUNYA 2004**

Direcció

Àlex Tarroja

Coordinació

Xavier Boneta
Maria Herrero

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

Equip de Redacció

LAM Laura Amador Munné
JBL Josep Báguena Latorre
XBL Xavier Boneta Lorente
JFR Jaume Ferràndez Rubió
MHC Maria Herrero Canela
AJF Anna Jiménez Fernández
MJP Moisés Jordi Pinatella

articles

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

X3 Estudis Ambientals
XBR Xavier Basora Roca
JRL Jordi Romero-Lengua
XSR Xavier Sabaté Rotés

Documentació. Llista [TERRITORI] (Àlex

Tarroja i Alfons Recio) a partir de les següents
fonts: Avui, DMAH, DOGC, DPTOP, El 9 Nou,
El País, El Periódico, El Punt, e-notícies.com,
La Mañana, La Vanguardia, Segre,
Telenotícies.com...

Col·laboradors especials. Marta

Ball-Ilosera, Jordi Cañas, Itziar González,
Oscar Larrosa, Joan Llort, Francesc Magrinýà,
Victor Mitjans, Oriol Nel·lo, Oscar Rebollo,
Annabel Subías, Andreu Ullied, Miquel Valls,
Maria Xalabarder, Juan Luis Zalbidea

Fotografies

Marta Casas, Àlex Tarroja

Direcció d'art

Jordi Boix

Infografia

Montse Ferrés

Maquetació

Lúcida Gràfics

Correcció d'estil

Anna Jolis

Impressió

Limpergraf, S.L.

Els continguts d'aquest llibre són el resultat
d'un conveni de col·laboració entre la Societat
Catalana d'Ordenació del Territori (SCOT) i la
Diputació de Barcelona.
L'edició ha estat finançada pel Departament
de Política Territorial i Obres Públiques de la
Generalitat de Catalunya.

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

Primera edició: octubre de 2005
Tiratge: 1.500 exemplars

ISBN: 84-7283-804-8
Dipòsit legal: B. 45657-2005

Són rigurosament prohibides, sense l'autorit-
zació escrita dels titulars del copyright, la re-
producció total o parcial d'aquesta obra per
qualsevol procediment i suport, incloent-hi la
reprografia i el tractament informàtic, la distri-
bució d'exemplars mitjançant lloguer o prés-
tec comercial, la inclusió total o parcial en ba-
ses de dades i la consulta a través de xarxa
telemàtica o d'internet. Les infraccions d'a-
quests drets estan sotmeses a les sancions
establertes per les lleis.

ANUARI
TERRITORIAL
DE CATALUNYA
T 2004

SUMARI

Presentació

Margarida Castanyer

Els fets més destacats de l'any

Territori 2004: Un present que ja comença a ser passat

Alex Tarroja

200 TRANSFORMACIONS I PROJECTES TERRITORIALS

Mapa desplegable de localització de les 200 entrades

Llegenda dels pictogrames

Notes metodològiques

1 Abocador de Collcardús (Vacarisses)	51	38 Carretera N-260 eix Pirinenc, collada de Toses	120
2 Abocador de l'Espluga de Francolí	53	39 Carta del paisatge de l'Alt Penedès	123
3 Abocador de Tivissa	54	40 Carta del paisatge del Priorat	125
4 Abocador de Vacamorta (Cruïlles)	57	41 Central hidroelèctrica del Pont de Bar	127
5 Abocador de Vilanova d'Escornalbou	58	42 Central Integrada de Mercaderies de l'Arboç	128
6 Abocador de Vinaixa	59	43 Central tèrmica de Cubelles	130
7 Aeroport de Barcelona (el Prat)	60	44 Central tèrmica de Riba-roja d'Ebre	131
8 Aeroport de Girona-Costa Brava	64	45 Central tèrmica de Sant Pere de Torelló	132
9 Aeroport de la Seu d'Urgell	67	46 Central tèrmica de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant	133
10 Aeroport de Lleida (Alguaire)	68	47 Central tèrmica del port de Barcelona	135
11 Aeroport de Reus	71	48 Central eòlica del Collet dels Feixos	136
12 Agenda PTO: 50 actuacions prioritàries	73	49 Central eòlica del port de Tarragona	137
13 Autovia A-2 i Autopista AP-7, comarques de Girona	74	50 Central eòlica marítima del delta de l'Ebre	138
14 Autovia A-2, tram de la Panadella	76	51 Centrals eòliques de la Terra Alta	140
15 Autovia A-14 Lleida-Vielha i túnel de Vielha	78	52 Centrals eòliques de l'Alt Empordà	141
16 Autovia A-26 eix Pirinenc, tram Figueres-Besalú-Castellfollit de la Roca	80	53 Centrals eòliques de les serres del Tallat i de Vilobí	142
17 Autovia B-40 Quart cinturó	82	54 Centrals eòliques del Coll de l'Alba i la Serra del Boix	144
18 Autovia Horta-Cerdanyola, túnel d'Horta	85	55 Centrals eòliques del Priorat. Acord comarcal	145
19 Autovia N-240 Tarragona-Montblanc	87	56 Centrals eòliques. Mapa de recursos eòlics	147
20 Autovia N-340, desdoblament a Tarragona	89	57 Centre de Recerca d'Energies Renovables de Catalunya (Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant)	149
21 Camp de golf de Torrebonica (Terrassa)	90	58 Centre Direccional de Cerdanyola del Vallès	150
22 Camp de golf i urbanització de Vilanera (l'Escala)	91	59 Centre penitenciari de Sant Joan Samora (Sant Llorenç d'Hortons)	152
23 Camps de golf de l'Empordà	93	60 Centre penitenciari del camp de Lledoner (Sant Joan de Vilatorrada)	153
24 Camps de golf i urbanització del delta de l'Ebre	95	61 Congrés Ibèric de Gestió i Planificació de l'Aigua	156
25 Campament d'acollida de temporers d'Alcarràs	97	62 Consorci per a la Protecció Integral del Delta de l'Ebre	157
26 Canal Segarra-Garrigues i zones d'especial protecció d'aus	99	63 Contaminació atmosfèrica al Camp de Tarragona	158
27 Canal Xerta-la Sénia	102	64 Contaminació del riu Ebre a Flix	159
28 Cànon de l'aigua	104	65 Contaminació del riu Fluvià	163
29 Carretera B-500 per la Conreria	105	66 Contaminació del riu Francolí	164
30 Carretera C-16 eix del Llobregat	107	67 Contaminació per nitrats d'origen agrari	165
31 Carretera C-16, túnel del Cadí	109	68 Debat Costa Brava	167
32 Carretera C-17, Vic-Ripoll	110	69 Depuradora del Baix Llobregat	169
33 Carretera C-25 eix Transversal, desdoblament	111	70 Espai d'Interès Natural de Castell-Cap Roig	170
34 Carretera C-25 eix Transversal, prolongació a la Costa Brava	112	71 Espai d'Interès Natural de l'Estany d'Ivars	171
35 Carretera C-31, desdoblament Palamós-Palafrugell	113	72 Espai d'Interès Natural del Gorg de Creixell	172
36 Carretera C-37 Vic-Olot pel túnel de Bracons	114	73 Espais naturals protegits. Avaluació	173
37 Carretera C-66, anella de les Gavarres	118	74 Estació d'esquí Boí-Taüll	174
		75 Estació d'esquí i complex residencial Baqueira-Beret	175
		76 Estació d'esquí i urbanització dera Tuca	177
		77 Estacions d'esquí i urbanitzacions de la Vall Fosca	179
		78 Euroregió Pirineus-Mediterrània	181
		79 Ferrocarril d'alta velocitat. Introducció	183
		80 Ferrocarril d'alta velocitat. Saragossa-Lleida	186
		81 Ferrocarril d'alta velocitat. Lleida-Tarragona	188
		82 Ferrocarril d'alta velocitat. Estacions del Camp de Tarragona	190
		83 Ferrocarril d'alta velocitat. Alt Penedès	192
		84 Ferrocarril d'alta velocitat. Baix Llobregat	194
		85 Ferrocarril d'alta velocitat. Aeroport de Barcelona	196

86 Ferrocarril d'alta velocitat. Barcelona	199	134 Pla Delta. Conveni de cooperació i infraestructures	289
87 Ferrocarril d'alta velocitat. Vallès	202	135 Pla director territorial de l'Alt Penedès	291
88 Ferrocarril d'alta velocitat. Selva i Gironès	204	136 Pla director territorial de l'Empordà	292
89 Ferrocarril d'alta velocitat. Girona	206	137 Pla director urbanístic de l'ACTUR	
90 Ferrocarril d'alta velocitat. Figueres	208	Santa Maria de Gallecs	295
91 Ferrocarril d'alta velocitat. Figueres-Perpinyà	211	138 Pla director urbanístic del sistema costaner	297
92 Ferrocarril de rodalies	213	139 Pla director urbanístic dera Val d'Aran	300
93 Ferrocarril de rodalies. Papiol-Mollet	215	140 Pla hidrològic nacional i Programa AGUA	301
94 Ferrocarril del corredor mediterrani	217	141 Pla nacional d'assignació d'emissions	305
95 Ferrocarril Lleida-la Pobla de Segur	218	142 Pla sectorial de cabals de manteniment	308
96 Ferrocarril Lleida-Manresa	220	143 Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran	309
97 Ferrocarril Transversal de Catalunya	221	144 Pla urbanístic de cala Banyes, cala Marcona i	
98 Ferrocarril Vic-Puigcerdà	222	Sant Quirze (Lloret de Mar)	311
99 Habitatge	225	145 Pla urbanístic de Can Busquets (Sant Cugat del Vallès)	312
100 Incendi forestal al massís del Montgrí	229	146 Pla urbanístic de Cap Ras (Colera/Llançà)	313
101 Jornades Europees d'Agricultura Periurbana	230	147 Pla urbanístic de Fluvianàutic (Sant Pere Pescador)	314
102 Línia de molt alta tensió Sentmenat-Bescanó-Baixàs	232	148 Pla urbanístic de la ciutat esportiva del RCD Espanyol	
103 Llei de millora de barris	236	(Cornellà de Llobregat i el Prat de Llobregat)	315
104 Llei de protecció, gestió i ordenació del paisatge	239	149 Pla urbanístic de la Pineda d'en Gori (Palamós)	317
105 Llei d'urbanisme. Modificació	240	150 Pla urbanístic de la Platja Llarga (Vilanova i la Geltrú)	318
106 Metro	242	151 Pla urbanístic de la Vall de Sant Just (Sant Just Desvern)	320
107 Metro. Línia 9 i intercanviador de la Sagrera	243	152 Pla urbanístic de l'aiguamoll de Can Ponsic	
108 Millora urbana de la plaça de les Glòries (Barcelona)	245	(Sant Quirze del Vallès)	323
109 Millora urbana de la plaça de Lesseps (Barcelona)	247	153 Pla urbanístic de les Madrigueres (el Vendrell)	324
110 Millora urbana del centre de Santa Coloma		154 Pla urbanístic de Montsianell Residencial (Ampostà)	325
de Gramenet	249	155 Pla urbanístic de Terres Cavades (Tarragona)	326
111 Millora urbana dels barris de la serra d'en Mena		156 Pla urbanístic del barranc de Barenys (Salou)	329
(Badalona i Santa Coloma de Gramenet)	250	157 Pla urbanístic del Parc Central de Roquetes	
112 Observatori del Paisatge	252	(Sant Pere de Ribes)	330
113 Okupació. Desallotjament de la fàbrica HAMSÀ		158 Pla urbanístic del Parc Samà (Cambrils)	331
(Barcelona)	253	159 Pla urbanístic del Prat del Cirerer i la Pastoral de Pedra	
114 Organització territorial. Debat sobre el model	256	(Bellver de Cerdanya)	332
115 Organització territorial. Ens metropolità de Barcelona	258	160 Pla urbanístic del sector industrial Molí d'en Reixac	
116 Organització territorial. Reforma de la divisió comarcal	260	(Santa Cristina d'Aro)	334
117 Organització territorial. Reforma dels consells comarcals	263	161 Pla urbanístic Porta de Barcelona-CAUFEC	
118 Organització territorial. Vegueria de la Catalunya Central	265	(Esplugues de Llobregat)	335
119 Organització territorial. Vegueria de l'Alt Pirineu i Aran	267	162 Pla urbanístic SAU 2 de l'Armentera	338
120 Organització territorial. Vegueria del Penedès	269	163 Pla urbanístic sector 15 de Bellvei	339
121 Parc d'activitats econòmiques de l'Albi	270	164 Plans urbanístics del Pallars	340
122 Parc Nacional d'Aiguestortes i l'Estany de Sant Maurici	271	165 Platges. Regeneració	342
123 Parc Natural de l'Alt Pirineu	272	166 Port de Barcelona	344
124 Parc Natural de l'Estany de Banyoles	274	167 Port de Blanes	346
125 Parc Natural del Cap de Creus	276	168 Port de Roda de Berà	347
126 Parc Natural del Delta de l'Ebre	278	169 POUM de Berga	349
127 Parc Natural del Delta del Llobregat	280	170 POUM de Calella	350
128 Parc Natural dels Aiguamolls de Pals,		171 POUM de Cambrils	351
el Massís del Montgrí i les Illes Medes	282	172 POUM de Mollet del Vallès	353
129 Parc zoològic del Vallès	283	173 POUM de Sant Llorenç d'Hortons	355
130 Parc zoològic marí de Barcelona	284	174 POUM de Santa Oliva	356
131 PAUM de Vic	285	175 POUM de Sitges	358
132 Peatges a la xarxa viària	286	176 POUM del Port de la Selva	359
133 Pedreres al Penedès i el Garraf	288	177 Programa de planejament territorial de Catalunya	361

178	Reintroducció de l'ós a l'Alt Pirineu i Aran	362
179	Residus. Gestió i declaració de Molins de Rei	363
180	Riu Gaià. Cabal de manteniment	365
181	Riu Llobregat. Desviament	366
182	Riu Llobregat. Recuperació ambiental	368
183	Tramvia del Baix Llobregat	369
184	Tramvia del Besòs	372
185	Transformació urbana de Can Rigalt (l'Hospitalet de Llobregat)	375
186	Transformació urbana de Can Tunis (Barcelona)	378
187	Transformació urbana de la Ciutat de la Justícia (l'Hospitalet de Llobregat)	380
188	Transformació urbana de la façana marítima de Tarragona	382
189	Transformació urbana de la Gran Via (l'Hospitalet de Llobregat)	383
190	Transformació urbana de la Marina-Zona Franca (Barcelona)	384
191	Transformació urbana de les casernes de Sant Andreu (Barcelona)	386
192	Transformació urbana de l'illa Robadors (Barcelona)	387
193	Transformació urbana de Sant Andreu-Sagrera (Barcelona)	390
194	Transformació urbana de Santa Caterina (Barcelona)	392
195	Transformació urbana del Bon Pastor (Barcelona)	394
196	Transformació urbana del Fòrum 2004 (Barcelona)	396
197	Transformació urbana del Poblenou i 22@ (Barcelona)	399
198	Turisme. Debat sobre el model turístic de Catalunya	402
199	Urbanització Club Mediterranée (Cadaqués)	405
200	Urbanització de baixa densitat a Catalunya. Debat	406

DIÀLEGS

L'APLICACIÓ DEL PROTOCOL DE KYOTO A CATALUNYA	
Complir Kyoto a Catalunya	410
<i>Jordi Cañas</i>	
El decret d'emissions: una proposta encertada però en calen més	
<i>Annabel Subias, Victor Mitjans</i>	412
Reflexions, valoracions i propostes dels sectors empresarial català al voltant de l'aplicació del Protocol de Kyoto	
<i>Miquel Valls</i>	414
ELS PLANS DIRECTORS URBANÍSTICS DEL SISTEMA COSTANER	
Els plans directores urbanístics del sistema costaner	
<i>Joan Llord</i>	416
El litoral català ja no està en venda	
<i>Andreu Ulled, Maria Xalabarder</i>	417
Pla director del Sistema Costaner: percepció de canvi?	
<i>Marta Ball-Ilosera</i>	420
EL DRET A LA CIUTAT: LA LLEI DE MILLORA DE BARRIS	
Impedir la ruptura de la cohesió social de les viles i ciutats	
<i>Oriol Nel-lo</i>	423
La planificació participativa per a la transformació urbana	
<i>Oscar Rebollo</i>	424
El repte metodològic dels processos de transformació urbana i el seu "acompanyament"	
<i>Itziar Gonzalez</i>	425
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT: NECESSITATS I IMPACTES	
Per una nova cultura territorial de les infraestructures	
<i>Francesc Magrinyà</i>	427
Els corredors bàsics de transport a Catalunya	
<i>Juan Luis Zalbidea</i>	429
El Quart Cinturó o la destrucció territorial	
<i>Manel Larrosa</i>	432

ÍNDEXS ALFABÈTICS

Índex de topònims	437
Índex d'antropònims	445
Índex d'institucions i associacions	449
Llista d'acrònims	457
Agraïments	460

Presentació

Margarida Castañer

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

L'SCOT publica per segon any consecutiu l'*Anuari Territorial de Catalunya*. Amb l'*Anuari Territorial* l'SCOT vol continuar desenvolupant algunes de les seves principals línies de treball, com ara promoure la recerca sobre l'ordenació i l'estructura territorial de Catalunya i fomentar els debats de contingut territorial entre els experts i també entre el conjunt de la societat.

L'*Anuari* té per objectiu oferir una eina de consulta que permeti aprofundir en el coneixement de les transformacions, dels projectes i dels conflictes territorials que han tingut lloc a Catalunya al llarg de l'any. Esperem, per tant, que sigui interessant per als tècnics, per als professionals i per a les persones que prenen decisions en l'àmbit de les polítiques territorials, però també per a tots aquells que vulguin conèixer les transformacions que s'estan produint en el territori català.

Aquest segon *Anuari*, a banda de significar una consolidació del projecte, suposa un salt qualitatiu i quantitatiu. Quantitatiu perquè el nombre de temes tractats s'ha ampliat considerablement i qualitatiu perquè ha crescut el nombre de professionals que hi han treballat i a més se n'ha millorat l'edició.

Després de dos anys de treball creiem que podem confirmar allò que en el moment de posar en marxa el projecte era només una intuïció: que les polítiques, les transformacions, els projectes i els conflictes territorials han esdevingut protagonistes del debat ciutadà.

La realització i l'edició de l'*Anuari* ha estat possible gràcies a la dedicació d'un conjunt de professionals, els redactors dels diferents apartats, i sobretot gràcies a la dedicació del seu director Àlex Tarroja i del seu equip de col·laboradors, molt especialment de Maria Herrero i de Xavier Boneta que han fet una llarga tasca de coordinació, assessorament i revisió.

Cal agrair la col·laboració de totes les persones que han participat en la redacció dels articles dels "Diàlegs" i, també, agrair molt especialment a la Diputació de Barcelona i al Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya per haver cregut en el projecte i per haver contribuït a fer-lo possible.

Agost de 2005

Els fets més destacats de l'any

Territori 2004: Un present que ja comença a ser passat

Alex Tarroja

Geograf. Director de l'Anuari Territorial de Catalunya

L'Anuari Territorial de Catalunya 2004 recull dos-cents temes relacionats amb el medi ambient, les infraestructures, els plans i projectes urbanístics i la política territorial que han estat actualitat en l'opinió pública i entre els mitjans de comunicació al llarg de l'any passat. L'increment del nombre de temes tractats respecte de l'edició de 2003 no deriva necessàriament d'un increment de la conflictivitat territorial, sinó d'un seguiment més exhaustiu de l'actualitat territorial i de la possibilitat de dedicar més recursos –bàsicament humans– al projecte.

El 2004 va veure la continuació del debats que ja havien estat especialment destacats l'any anterior, com ara el ferrocarril d'alta velocitat, el Quart cinturó, el túnel de Bracons, els aeroports de Barcelona i de Lleida, l'habitatge, el pla hidrològic, el tramvia o les transformacions urbanes del fòrum 2004 i del 22@ al Poblenou. Va veure, també, l'esclat de nous temes com el centre penitenciar de Sant Joan de Vilatorrada, la contaminació del riu Ebre a Flix, la Llei de millora de barris, el Pla director urbanístic del sistema costaner, el Pla nacional d'assignació d'emissions o el Debat sobre el model turístic, o va portar al centre del debat temes que havien romàs en un segon terme, com la línia de molt alta tensió Sentmenat-Bescanó-Baixàs. Però també va veure com altres qüestions que havien estat al si de l'actualitat territorial del 2003 s'enretiraven a un segon terme sigui de manera definitiva o només temporal, com ara el camp de golf de Vilanera, la reforma de la plaça de les Glòries, la reforma dels consells comarcals, la urbanització de Fluvianàtic, les casernes de Sant Andreu, els incendis forestals, etc.

Aquest text introductor té la intenció de resumir o sintetitzar l'actualitat del debat territorial a Catalunya durant l'any 2004 partint dels dos-cents casos estudiats, encara que mirarà d'anar un pèl més enllà i de fer un primer assaig d'interpretació de les problemàtiques entorn de les quals gira aquesta actualitat i aquest debat. Així, el text s'ha estructurat a partir de quatre àmbits temàtics: medi ambient, infraestructures, plans urbanístics de creixement i transformació, i planejament i organització territorial. Per a cadascun d'aquests quatre grans eixos temàtics s'han tractat d'identificar algunes de les principals "lògiques", problemàtiques o tendències comunes més destacades que es dedueixen a partir dels dos-cents casos presentats en

aquesta edició d'enguany de l'Anuari Territorial. Aquest plantejament ha portat aquesta suposada síntesi de l'actualitat territorial de l'any a cenyir-se voluntàriament a un to més analític i interpretatiu, tot i conservar la voluntat de resum, i a separar-se, així, de les dues-centes "fitxes" que componen la part central de l'Anuari, que tenen la voluntat explícita de ser estrictament descriptives i sintètiques –no analítiques ni interpretatives.

MEDI AMBIENT

El bloc relatiu al medi ambient inclou els temes relacionats amb la gestió de l'aigua, la contaminació fluvial, la producció i transport d'energia, les emissions de gasos d'efecte hivernacle, la gestió de residus i els espais naturals protegits.

En l'àmbit de la gestió de l'aigua, l'any 2004 va evidenciar signes d'un incipient canvi cap a una nova cultura de l'aigua que no la veu tan sols com un recurs per a l'ús humà sinó que també en valora més les funcions ecològiques, ambientals i socials. Si bé el fet més destacat de l'any fou la derogació del transvasament de l'Ebre (PLA HIDROLÒGIC NACIONAL, [140]), altres iniciatives o debats apuntaven, ni que fos tímidament, en aquesta mateixa direcció com ara el PLA SECTORIAL DE CABALS DE MANTENIMENT [142], les propostes del programa AGUA del Ministeri de Medi Ambient, el debat sobre el CÀNON DE L'AIGUA [28] o els projectes de RECUPERACIÓ AMBIENTAL DEL RIU LLOBREGAT [182]. Però entorn dels usos de l'aigua també han sorgit debats nous al nostre país, com la contraposició entre la productivitat agrícola i la preservació d'hàbitats esteparis en el cas del projecte de regadiu del CANAL SEGARRA-GARRIGUES [26]. També relacionat amb la gestió de l'aigua, la divulgació pública de la CONTAMINACIÓ DEL RIU EBRE A L'EMBASSAMENT DE FLIX [64], més enllà de l'alarma social que va provocar inicialment, va reobrir el debat públic sobre les responsabilitats ambientals en els episodis, puntuals o continuats, de contaminació i els costos de la descontaminació.

Un altre dels fets més significatius de l'any en l'àmbit del medi ambient van ser les primeres passes per a l'aplicació del Protocol de Kyoto a l'Estat espanyol amb l'aprovació del PLA NACIONAL D'ASSIGNACIÓ D'EMISSIONS [141], l'objectiu del qual és, en primer lloc, no incrementar les emissions

de gassos d'efecte hivernacle i, més endavant, reduir-los distribuint quotes anuals màximes entre les instal·lacions dels sectors industrials i energètics que en són els principals responsables.

Al llarg de l'any 2004 també va continuar la controvèrsia sobre la localització i implantació en el territori de les centrals de producció d'energia eòlica. Tot i dominar un creixent consens social favorable a la implantació urgent de les energies renovables, bona part dels projectes de parcs eòlics van topar amb una forta contestació per part d'entitats conservacionistes i plataformes locals per l'impacte ambiental i paisatgístic que comporten i per la concentració d'unitats prevista al territori. Aquest fet va portar a una interessant divergència entre les grans entitats ecologistes, que defensaven la urgència dels parcs eòlics, i les plataformes locals, que en reconeixien la necessitat, però mantenien l'oposició a projectes concrets per l'impacte local que generaven. Al llarg de l'any, mentre el Govern de la Generalitat elaborava un *NOU MAPA DE RECURSOS EÒLICS* [56], continuaven avançant les autoritzacions i els tràmits dels projectes d'anys anteriors i es reprenia amb força el debat sobre la concentració de projectes en comarques on el paisatge era un dels principals recursos per al desenvolupament, per exemple com el *PRIORAT* [55] i la *TERRA ALTA* [51]. Alhora, l'any va suposar l'aparició dels primers projectes eòlics en nous tipus de localitzacions que tractaven de minimitzar l'impacte ambiental i paisatgístic emplaçant-se en entorns urbanitzats (*PORT DE TARRAGONA*, 49) o dins del mar (*DELTA DE L'EBRE*, 50). D'altra banda, continuava la tramitació de diversos projectes de noves centrals tèrmiques de cicle combinat (*RIBA-ROJA*, 44; *VANDELLÒS*, 46; *PORT DE BARCELONA*, 47) i de substitució d'antigues centrals de fueloil amb el suport dels respectius ajuntaments i l'oposició d'entitats ecologistes i plataformes locals que sol·licitaven una moratòria mentre no s'aprovés el nou Pla d'energia de Catalunya.

També en l'àmbit energètic, un dels temes que més polèmica va suscitar va ser el debat sobre la *LÍNIA DE MOLT ALTA TENSIÓ SENTMENAT-BESCANÓ-BAIXÀS* [102]. Els arguments de les mobilitzacions ciutadanes en contra del projecte no es limitaven als impactes ambientals i paisatgístics, sinó que qüestionaven la necessitat mateixa d'interconnectar-se elèctricament amb França –o, si més no, de fer-ho amb una línia d'aquesta magnitud– i alternativament proposaven reforçar les línies ja existents i avançar cap a un nou model energètic basat en les energies renovables i la producció en proximitat al lloc de consum per tal de reduir les necessitats de transport. Alhora, qüestionaven el model de desenvolupament econòmic en què es basaven les previsions d'increment de la demanda d'energia elèctrica.

Respecte a la *GESTIÓ DELS RESIDUS* [179], els avanços dels darrers anys en la cultura sobre la seva gestió –minimització de residus, recuperació i reutilització– topa amb dificultats a l'hora de traduir-se en un canvi significatiu en la pràctica de la gestió: la producció de residus continua incrementant i la implantació de les noves formes de gestió encara és limitada. Així, els grups ecologistes mostraven la seva decepció pels escassos resultats de les polítiques de gestió de residus del nou Govern de la

Generalitat en el seu primer any de mandat. Tanmateix, els centres de la polèmica d'actualitat continuaven sent els projectes de dipòsits de residus inerts. Més enllà dels arguments tradicionals d'oposició centrats en l'impacte ambiental de l'abocador, el 2004 sorgien amb força dos nous arguments: el qüestionament del model de gestió de residus que feia necessària l'existència de grans dipòsits de residus inerts i el debat sobre l'origen territorial dels residus. Així, mentre els centres de tractament de residus d'abast comarcal comportaven una conflictivitat limitada, les instal·lacions d'iniciativa privada de grans dimensions que havien de donar servei a escala regional eren els que generaven una major oposició (*TIVISSA*, 3; *VINAIXA*, 6). Tanmateix, l'any també va desvetllar una oportunitat de futur: el problema del reemplaçament de grans abocadors que arriben al final de la seva vida útil, com el de *COLLCARDÚS* [1], es pot convertir en una oportunitat per a accelerar el canvi del model de gestió dels residus, atès que la dificultat per emplaçar nous grans dipòsits sense una forta oposició local pot empènyer a substituir-los per un major esforç en la minimització de residus, tractament en origen, recuperació i un sistema d'instal·lacions més eficients i de menors dimensions, com sembla apuntar-se a la comarca del Vallès. Una darrera qüestió destacada de l'any 2004 en relació amb els residus era el de la *CONTAMINACIÓ PER NITRATS D'ORIGEN AGRARI* [67] i els seus efectes en la contaminació dels aqüífers.

Finalment, pel que fa als espais d'interès natural protegits, va destacar la presentació del primer informe *D'AVALLIACIÓ DE LA GESTIÓ DEL SISTEMA D'ESPAYS PROTEGITS A CATALUNYA* [73] coincidint amb el desè aniversari del PEIN. L'informe destacava que l'esforç de declaració d'espais protegits contrastava amb les insuficiències en la posterior gestió d'aquests espais. Tanmateix, l'any 2004 es reiteraven les demandes municipals de declaració o ampliació de parcs naturals (*ESTANY DE BANYOLES*, 124; *DELTA DEL LLOBREGAT*, 127; *AIGUAMOLLS DE PALS, MASSIS DEL MONTGRÍ I ILLES MEDES*, 128; *AIGÜESTORTES I L'ESTANY DE SANT MAURICI*, 122), fet que contrastava amb la lentitud en la fase de redacció i aprovació de les figures de gestió de molts parcs i espais PEIN i amb els conflictes puntuals per la implantació d'instal·lacions de lleure dins o en el perímetre immediat dels parcs.

INFRASTRUCTURES

Dins del bloc d'infraestructures s'han inclòs els temes relacionats amb el ferrocarril, la xarxa viària, els ports i els aeroports.

El *FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT* [79] ha continuat sent durant l'any 2004 un dels principals projectes territorials que més atenció ha despertat entre els mitjans i l'opinió pública. El Ministeri de Foment mantenia oficialment les previsions d'arribada a Barcelona-Sants per al 2007 i a la frontera francesa, el 2009. Tanmateix, l'estat d'execució i licitació de les obres i les vicissituds de les negociacions entre Estat, Generalitat i ajuntaments sobre la solució definitiva d'alguns trams feien tèmer per l'acompliment d'aquests terminis. Entre les qüestions concretes que van generar un major debat al llarg de l'any destacaven les negociacions sobre la connexió del FAV AMB L'AEROPORT

DE BARCELONA [85] i sobre el traçat del túnel que havia de travessar la ciutat de BARCELONA [86]. Però més enllà d'aquestes negociacions entre administracions, durant el 2004 també van destacar altres qüestions com la valoració del primer aniversari de l'entrada en servei de tram MADRID-LLEIDA [80]; l'estat i calendari de licitació i execució dels diferents trams; les demandes locals de connexions del FAV amb els aeroports de Reus (ESTACIONS DEL CAMP DE TARRAGONA, 82) i de GIRONA [89], i les expectatives de projectes urbanístics vinculats a les estacions del FAV o al soterrament de les vies del ferrocarril convencional (PLA URBANÍSTIC DE SANT ANDREU-SAGRERA, 193; LLEIDA, 80; CAMP DE TARRAGONA, 82; VILAFRANCA, 83; O FIGUERES, 90).

En relació amb la xarxa regional de ferrocarrils, l'any estava marcat pel contrast entre l'ambiciós projecte del nou FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [97] i les dificultats per aconseguir inversió que patien tres línies interiors amb importants degradacions de la infraestructura i deficiències de servei: els ferrocarrils de LLEIDA A LA POBLA [95], DE LLEIDA A MANRESA [96] i DE VIC A PUIGCERDÀ [98].

A la xarxa metropolitana i de rodalies, l'any destacava pel retorn del tramvia a la ciutat de Barcelona, amb la inauguració de les primeres línies DEL TRAMVIA DEL BAIX LLOBREGAT [183] i del BESÓS [184]. Tanmateix, al llarg de l'any també sorgien veus que exigien l'ampliació i millora del servei de la XARXA DE RODALIES [92], on els dèficits d'inversió havien conduït a la saturació i a l'estancament del nombre de viatgers per primer cop després d'un decenni de creixement sostingut. A la XARXA DEL METRO [106], el fet més significatiu era l'avanç de les obres de la LÍNIA 9 i L'INTERCANVIADOR DE LA SAGRERA [107]. Tanmateix, es preveia que tant la línia 9 com la 12 no podrien entrar en servei en les dates inicialment previstes.

En matèria de xarxa viària, el canvi de Govern a la Generalitat havia creat certes expectatives entre grups ecologistes i plataformes ciutadanes perquè es revisessin o s'aturessin alguns projectes de desdoblament o noves autopistes, particularment els projectes de L'EIX VIC-ÒLOT PEL TÚNEL DE BRAÇONS [36] i del QUART CINTURÓ [17]. El DPTOP, però, va mantenir la política de desdoblements i noves autopistes, fins i tot afegint-hi nous projectes, com ara el DESDOBLAMENT DE L'EIX TRANSVERSAL [33]. El manteniment d'aquests projectes no només va comportar les crítiques d'ecologistes i plataformes pel que entenien que era una política continuista -que primava les inversions en infraestructures de gran capacitat i fort impacte territorial-, sinó que també va comportar desavinences en el si del Govern entre els departaments de Política Territorial i de Medi Ambient, que havia manifestat la seva disconformitat amb projectes com els de BRAÇONS [36] i EL QUART CINTURÓ [17]. Tanmateix, el canvi de govern si que va comportar l'aturada temporal d'alguns projectes per a la seva revisió i la introducció de modificacions puntuals en el traçat o les característiques de la via per tal de minimitzar-ne l'impacte ambiental i paisatgístic com a la B-500 PER LA CONRERIA [29], LA C-16 EIX DEL LLOBREGAT [30], LA C-31 PALAMÓS-PALAFRUGELL [35] i, especialment, L'EIX VIC-ÒLOT PER BRAÇONS [36]. D'altra banda, els canvis en el govern de l'Estat van

permetre desencallar les negociacions per impulsar inversions de l'Estat a Catalunya (AMPLIACIÓ DE L'AP-7 I DESDOBLAMENT DE L'A-2 A LES COMARQUES GIRONINES, 13, entre d'altres) o per estudiar la modificació del traçat d'alguns projectes (DESDOBLAMENT DE L' N-340 A TARRAGONA, 20).

Però el 2004 va destacar també per la "guerra d'informes tècnics" entre agents socials en defensa o en contra dels grans projectes d'autovies. D'una banda, les cambres de comerç i associacions empresarials presentaven diversos informes defensant la necessitat de noves inversions en infraestructures per a garantir el desenvolupament econòmic del país, i reclamaven molt especialment un QUART CINTURÓ [17] entre el Baix Penedès i la Selva i el DESDOBLAMENT DE L'A-2 I L'AMPLIACIÓ DE L'AP-7 A LES COMARQUES GIRONINES [13]. De l'altra, els arguments dels grups ecologistes i de les plataformes evolucionaven substancialment i, a les crítiques per l'impacte ambiental i paisatgístic, s'hi afegia ara el qüestionament de la necessitat de determinats projectes basada en el contingut d'informes tècnics de mobilitat (QUART CINTURÓ, 17) i la formulació de models alternatius de mobilitat basats en el transport públic, la millora de la xarxa secundària i la supressió de peatges. En algun cas, els grups opositors van arribar a presentar projectes alternatius de traçat de menor impacte i major eficiència funcional, com en el cas de L'AUTOVIA TARRAGONA-MONTBLANC [19].

En relació amb els aeroports, la implantació de les companyies de vols de baix cost ha suposat un ràpid i continu increment del trànsit als AEROPORTS DE GIRONA-COSTA BRAVA [8] i REUS [11] -que han esdevingut aeroports complementaris del de Barcelona- que ha portat a una ràpida congestió de les instal·lacions i a la necessitat d'inversions urgents per redimensionar-les d'acord amb la demanda actual i les expectatives de creixement i, consegüentment, a reactivar-ne els debats sobre la seva connexió amb el ferrocarril d'alta velocitat (ESTACIONS DEL CAMP DE TARRAGONA, 82; GIRONA 89). El creixement d'aquests aeroports ha comportat, també, l'acceleració de projectes de nous aeroports estancats des de feia anys. Així, en relació amb L'AEROPORT DE LLEIDA [10], la Generalitat va descartar l'ampliació d'Alfés i va acordar la construcció d'un nou aeroport a Alguaire. Igualment, es va reactivar el projecte de reobertura de L'AEROPORT DE LA SEU [9] en col·laboració amb el Govern andorrà.

Finalment, continuaven sent notícia els projectes d'ampliació de les instal·lacions de l'aeroport i del port de Barcelona. A L'AEROPORT DE BARCELONA [7], el 2004 s'hi inaugurava la tercera pista -amb una nova i imprevista polèmica per la contaminació acústica a Gavamar- i s'iniciaven les obres de la nova terminal, però el continu increment de l'activitat agreujava el problema de l'insuficient servei ferroviari des de la ciutat, mentre l'arribada del metro es preveia per al 2010. Al PORT DE BARCELONA [166], el fet més destacat de l'any era la inauguració del DESVIAMENT DEL RIU LLOBREGAT [181], que obria finalment les portes a l'ampliació de les instal·lacions i la zona d'activitats logístiques. Tanmateix, aquesta ampliació generà un important increment del trànsit de mercade-

ries al qual caldrà donar resposta en un futur amb nous accessos ferroviaris.

PLANS URBANÍSTICS DE CREIXEMENT I TRANSFORMACIÓ

En l'apartat relatiu a plans urbanístics de creixement i transformació s'han inclòs aquelles notícies d'actualitat relatives a la revisió de plans d'ordenació urbana municipal (POUM); plans urbanístics de nous desenvolupaments –principalment al litoral, la muntanya i la regió metropolitana–; els projectes de transformació urbana; els projectes de renovació urbana de centres històrics i barris, el debat de l'habitatge i els centres penitenciaris.

La revisió dels POUM al llarg de 2004 sembla evidenciar el difícil equilibri entre els nous models de desenvolupament urbà basat en la compacitat i la preservació dels espais oberts en un context d'expectatives de fort creixement de població i activitats. Així, els POUM en revisió coincideixen a proposar uns objectius de compacitat, complexitat i preservació dels espais oberts, però les expectatives de la creixent demanda d'habitatge i de sòl per a activitats productives porten els ajuntaments a combinar la densificació i complexitat dels teixits urbans preexistents amb un increment substancial de l'oferta de nou sòl urbanitzable, sense que s'apreciïn iniciatives significatives de desclassificació. Les iniciatives més innovadores sorgeixen, potser, en aquells municipis que ja han exhaurit el sòl que podria arribar a urbanitzar-se (com MOLLET, [172]), que aposten per la densificació i transformació dels teixits residencials i industrials.

L'any 2004 es va caracteritzar, però, per un intens debat sobre el creixement urbanístic al litoral català. D'una banda, el DEBAT SOBRE EL MODEL TURÍSTIC [198] i el desenvolupament urbanístic i com aquest ha arribat a posar en risc els recursos (paisatge, patrimoni) que eren l'atractiu turístic inicial; així el DEBAT COSTA BRAVA [68] conclouia proposant que per a garantir un turisme de qualitat calia un esforç de preservació del paisatge i de contenció del creixement urbanístic.

Però la iniciativa més destacada de l'any en relació amb la urbanització del litoral va ser la redacció del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER [138] (PDUSC) que tenia la finalitat de protegir els espais costaners encara no eficients per preservar els valors paisatgístics –i econòmics– del litoral. En una primera fase, el PDUSC es proposava excloure definitivament del procés urbanitzador el 8,2% del litoral classificat com a sòl no urbanitzable però amb protecció de rang superior, evitant que les futures revisions dels POUM el poguessin classificar com a urbanitzable; mentre que, en una segona fase, es proposava arribar a acords amb els promotors per a declassificar del tot o en part cinquanta sectors de sòl urbanitzable delimitat que encara no tenien el pla parcial aprovat i que incloïen sectors que havien estat objecte de forta polèmica en anys anteriors com CAP RAS [146], CALA BANYS [144], LES MADRIGUERES [153], BARENYS [156] o RIUMAR [24].

Tanmateix, al llarg de l'any van continuar les mobilitzacions ciutadanes d'oposició a la tramitació d'altres plans urbanístics legitimats per un planejament urbanístic municipal

aprovat en moments de menor consciència social sobre el valor ambiental i paisatgístic del territori. En bona part d'aquests casos, el temor a haver d'afrontar fortes indemnitzacions als promotors pels drets adquirits –en tractar-se de sòls urbanitzables d'acord amb el planejament vigent– va portar alguns ajuntaments a establir fórmules de negociació consistents en la concentració de l'edificació en part del sector per a alliberar el màxim de sòl com a cessions de verd o bé a acordar trasllats d'edificabilitat a altres sectors del municipi on l'impacte de la urbanització fos menor (CALA BANYS, CALA MARCONA I SANT QUIRZE, 144; PINEDA D'EN GORI, 149; PLATJA LLARGA, 150; LES MADRIGUERES, 153). Malgrat tot, les plataformes de defensa del territori es mostraven crítiques amb aquestes fórmules de negociació i reclamaven la desclassificació de tot el sector en entendre que els drets dels promotors no quedaven consolidats fins a l'aprovació definitiva del pla parcial.

En qualsevol cas, semblaven apreciar-se mostres diverses d'un incipient canvi cultural pel que fa al creixement urbanístic del litoral, que començava a valorar el paisatge i posar en qüestió la urbanització indiscriminada del territori, no només per l'aprovació del PDUSC sinó també pel fet que alguns municipis denegaven projectes d'urbanització. (URBANITZACIONS I CAMPS DE GOLF A L'EMPORDÀ [23]).

El 2004 va veure també l'esclat del debat sobre la insostenibilitat del creixement continuat dels projectes d'urbanització destinats a residència secundària i l'ampliació de les estacions d'esquí en zones de muntanya pels seus impactes en el medi i el paisatge. Les polèmiques més destacades giraven entorn dels projectes de complexos turístics –residencials i hotelers– associats a estacions d'esquí (VALL FOSCA, 77; BAQUEIRA, 75, entre d'altres), però també sorgiren diverses mobilitzacions d'oposició a PLANS URBANÍSTICS AL PALLARS [164] i la Cerdanya (PEDRA, 159). En aquest context, per tal d'ordenar la dinàmica urbanística i preservar el medi i el paisatge, el nou Govern de la Generalitat va prioritzar la redacció d'instruments de planejament territorial i urbanístic, com ara el PLA TERRITORIAL DE L'ALT PIRINEU I ARAN [143] i EL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DERA VAL D'ARAN [139], entre d'altres.

A la regió metropolitana, el 2004 va ser un any especialment prolífic pel que fa a la reflexió professional sobre els costos del model d'URBANITZACIÓ DE BAIXA DENSITAT [200], mentre les mobilitzacions ciutadanes se centren en la preservació de determinats espais agrícoles i forestals metropolitans davant de plans de nous creixements residencials o per a activitats econòmiques. Al Vallès, acords entre ajuntaments i Generalitat possibilitaven la preservació parcial d'espais agrícoles especialment significatius amenaçats per grans projectes urbanístics d'iniciativa pública com el CENTRE DIRECCIONAL DE CERDANYOLA [58] i L'ACTUR DE GALLECS [137]. Per contra, els plans urbanístics de promocions residencials i terciàries al perímetre del Parc de Collserola (VALL DE SANT JUST, 151; PORTA DE BARCELONA, 161) continuaven avançant la tramitació, malgrat la forta oposició veïnal, emparats en el planejament vigent i l'amenaça de fortes indemnitzacions en cas de desclassificació. Finalment, a l'Alt Penedès les administracions locals i els empresaris vitivinícoles impulsaven diverses iniciatives d'ordenació del territori (com el PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'ALT

PENEDÈS, 135, o LA CARTA DEL PAISATGE DEL PENEDES, 39) per tal de limitar l'impacte de la creixent demanda de sòl per a infraestructures i activitats econòmiques en els paisatges de la vinya.

L'any 2004 al centre de l'àrea metropolitana va continuar intensificant-se la política de transformació urbana d'espais que han adquirit una nova centralitat i els usos actuals dels quals han deixat de tenir un cost d'oportunitat en una lògica metropolitana. Aquests projectes es concentren principalment en tres tipus d'espais: les grans zones industrials de Barcelona (POBLENOU, 197; MARINA-ZONA FRANCA, 190, i BON PASTOR, 195); els espais alliberats pel soterrament de grans infraestructures (GRAN VIA DE L'HOSPITALET, 189; SANT ANDREU SAGRERA, 193; PORTA DE BARCELONA, 161), i la substitució d'instal·lacions militars (CASERNES DE SANT ANDREU, 191; CIUTAT DE LA JUSTÍCIA, 187). Bona part d'aquests projectes de transformació tracten de combinar en el mateix sector una important oferta d'habitatge amb l'oferta de sòl per a activitats terciàries o industrials denses en coneixement o innovadores. Tanmateix, sovint aquests projectes han generat mobilitzacions veïnals contràries a l'excessiva densificació, l'escassetat de les promocions d'habitatge protegit i, en general, el desequilibri entre el benfíci privat i l'interès públic de les actuacions. Alguns dels projectes que van generar més debat al llarg de l'any van ser el pla 22@ AL POBLENOU [197], EL FÓRUM 2004 [196] i EL PLA SANT ANDREU-SAGRERA [193].

Pel que fa a la renovació urbana de centres històrics i barris, l'any 2004 va destacar especialment l'aprovació de la LLEI DE MILLORA DE BARRIS, ÀREES URBANES I VILES QUE REQUEREIXEN ATENCIÓ ESPECIAL [103], que establia nous instruments per a la intervenció integral en espais urbans amb problemàtiques socials i urbanístiques; dins l'any es va resoldre la primera convocatòria del programa que va seleccionar tretze projectes. En paral·lel, però, continuaven vigents les polèmiques entre l'Ajuntament de Barcelona i entitats veïnals per algunes de les intervencions de renovació urbana de Ciutat Vella, com a L'ILLA ROBADORS [192] o al barri de SANTA CATERINA [194] que, a part de transformar radicalment el teixit urbà, podien afavorir la substitució de la població del barri per noves activitats i residents amb major poder adquisitiu.

Finalment, les dificultats d'accés a L'HABITATGE [99] va continuar sent un dels principals protagonistes del debat territorial i urbà als mitjans de comunicació i l'opinió pública. L'any 2004, va veure com, malgrat les xifres rècord de producció d'habitatge, els preus del metre quadrat i l'esforç econòmic que havien de destinar les llars a l'adquisició de l'habitatge continuaven incrementant, si bé alguns indicadors semblaven mostrar una certa desaceleració del creixement. Tanmateix, els canvis en els governs de la Generalitat i de l'Estat comportaven la formulació de noves polítiques i plans per a facilitar l'accés a l'habitatge. El fet més destacat, per la immediatesa de la seva aplicació, era la MODIFICACIÓ DE LA LLEI D'URBANISME [105] que establia l'obligació de destinar un 20% del sòl residencial a habitatge protegit -fins al 30% en els municipis grans-, amb la particularitat que es faria efectiva en el moment d'aprovació del planejament derivat independentment que el planejament general no ho hagués previst. Així mateix, la

Generalitat aprovava un pla per al dret a l'habitatge 2004-2007 i el Ministeri d'Habitatge, unes mesures de xoc prèvies al nou pla d'habitatge 2005-2008. Ambdós plans combinaven l'incentiu a la producció d'habitatges protegits -a Catalunya es va crear la nova figura de l'habitatge taxat o concertat- amb l'impuls del mercat de lloguer vinculat a la rehabilitació. Tanmateix, el 2004 encara no es podien apreciar els resultats d'aquestes noves polítiques i la producció d'habitatges protegits es mantenia entorn del 6% del total.

ORDENACIÓ DEL TERRITORI I ORGANITZACIÓ TERRITORIAL

Finalment, en el darrer bloc s'han inclòs els temes relacionats, d'una banda, amb la legislació i el planejament territorial i, de l'altra, amb la reforma del model d'organització territorial de l'Administració.

El nou Govern de la Generalitat va donar especial importància al planejament territorial com a instrument per a ordenar de manera eficient un territori sotmès a forts processos de transformació, apostant per un model territorial caracteritzat per la compacitat dels creixements urbans, la complexitat de funcions residencials i productives i la cohesió social.

L'any 2004 va destacar pel fort impuls d'un nou marc legislatiu en diferents aspectes relacionats amb el territori i així es van aprovar la MODIFICACIÓ DE LA LLEI D'URBANISME [105] i la LLEI DE MILLORA DE BARRIS [103] i es va presentar l'avantprojecte de la LLEI DE PAISATGE [104]. La MODIFICACIÓ DE LA LLEI D'URBANISME [105] introduïa mesures concretes per al foment de l'habitatge assequible -en particular la reserva del 20% de sostre residencial que s'havia d'aplicar de manera immediata a través de les aprovacions del planejament derivat-; introduïa una memòria social del POUM que havia d'establir previsions de necessitats d'habitatge; integrava noves consideracions de caràcter ambiental i paisatgístic en el planejament -entre d'altres, l'avaluació estratègica ambiental-, i oferia la possibilitat als municipis d'aprovar definitivament el seu planejament derivat. La Llei de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen atenció especial creava instruments i dotava de recursos per a la intervenció pública integrada en barris amb problemàtiques socials per tal que les condicions de vida dels ciutadans assolissin nivells equiparables a la mitjana catalana i per a evitar la segregació social dins les ciutats. Finalment, la Llei de protecció, gestió i ordenació del paisatge establia instruments per tal que administracions i entitats poguessin intervenir en la gestió del paisatge i incorporava els criteris de qualitat del paisatge en el planejament territorial. En aquest sentit, el 2004 es va constituir també el consorci de L'OBSERVATORI CATALÀ DEL PAISATGE [112].

D'altra banda, l'any 2004 el DPTOP donava també un impuls al PROGRAMA DE PLANEJAMENT TERRITORIAL DE CATALUNYA [177], prioritzant la redacció dels plans d'aquells territoris on el ritme de les transformacions podia suposar un major impacte territorial. Així es prioritzava la redacció -amb aprovació de l'avantprojecte previst per al 2005- dels PLANS TERRITORIALS DE L'ALT PIRINEU I ARAN [143], les comarques centrals i Ponent; els plans directores territorials de

L'EMPORDÀ [136], L'ALT PENEDÈS [135] i la Garrotxa; i diversos plans directores urbanístics, entre els quals els de la VAL D'ARAN [139], el Pallars Sobirà, la Cerdanya, la Conca d'Òdena i el pla de Bages. A aquest efecte, el DPTOP va elaborar un document amb els quinze criteris territorials en què s'havien de basar aquests plans i en modificava la tramitació per tal de millorar el procés d'informació i consulta pública prèvia a l'aprovació inicial. Menció a part mereix la redacció del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER [138] amb l'objectiu de preservar definitivament del procés urbanitzador tots els sòls no urbanitzables sense protecció de rang superior i d'establir fórmules per a desclassificar fins a cinquanta sectors de sòl urbanitzable programat sense pla parcial aprovat.

En un altre ordre de coses, el debat sobre la REFORMA DEL MODEL D'ORGANITZACIÓ TERRITORIAL DE CATALUNYA [114] va continuar present també en l'actualitat territorial durant el 2004, si bé la seva intensitat era sensiblement inferior a la d'anys anteriors mentre s'esperava que el Govern en formulés una proposta concreta. A aquest efecte, l'any 2004 es va constituir una comissió interdepartamental (Governació, Relacions Institucionals i Política Territorial) que a final d'any va presentar un document de bases. El debat de l'any es va caracteritzar, d'un banda, pel creixent consens respecte de la definició de les funcions de les comarques –funcions tècniques de suport a la gestió de serveis municipals- i de les regions o vegueries –àmbit de descentralització de la Generalitat i funcions de cooperació entre municipis que actualment desenvolupen les diputacions-; i, de l'altra, per la continuació del debat sobre el nou mapa administratiu: el nombre i l'àmbit territorial de les vegueries, les propostes de creació de noves comarques; i l'encaix funcional i territorial de l'ens metropolità de Barcelona.

2004: UN PRESENT QUE JA COMENÇA A SER PASSAT

La diversitat de situacions dels dos-cents temes de l'actualitat territorial que es presenten en aquest anuari fa difícil extreure'n conclusions de caràcter general. Tanmateix, al llarg de molts dels temes s'aprecia una certa contraposició entre una clara evolució del discurs cap al que es

podria anomenar una nova cultura del territori –basada en principis de gestió prudent dels recursos, cohesió social i participació- i la dificultat de traslladar de manera efectiva aquest discurs a la pràctica quotidiana de la gestió del territori.

Així, d'una banda, les mobilitzacions ciutadanes semblen adquirir progressivament una actitud més propositiva –però que qüestiona les bases del model territorial, urbanístic i d'infraestructures vigent-; les administracions incorporen cada cop més generalitzadament els principis d'aquesta nova cultura del territori en les seves declaracions d'objectius dels plans i projectes. Però, malgrat tot, la pràctica de la gestió del territori, pla a pla i projecte a projecte, avança molt més a poc a poc i amb dificultats, amb moltes habituds que encara perduren del model que formalment es qüestiona, tant per les pressions d'agents econòmics, com per la inèrcia dels instruments de planificació i gestió, com per compromisos adquirits en anys anteriors, com per la manca de recursos per a dur a la pràctica aquest canvi tot i que se'n pugui tenir la voluntat.

Tal com mostren els casos estudiats en aquest anuari, la gestió del territori és un procés que es caracteritza per la complexitat de factors que intervenen en la presa de decisions, on hi ha un gran nombre d'actors implicats, on es posa de manifest una distribució desigual de la capacitat de prendre decisions, però on es maneja, alhora, un alt grau d'incertesa i imprevisibilitat de la resolució final.

En definitiva, a Catalunya s'està produint un canvi cultural respecte al territori, un canvi de plantejaments i principis cada cop assumits per capes més àmplies de la societat. Però tot moment de canvi és moment de contradiccions i d'oportunitats. El discurs i la pràctica de la gestió del territori a Catalunya durant el 2004 expressa aquestes contradiccions entre el canvi cap a una nova cultura i la inèrcia de la gestió i dels instruments, contradicció que en molts casos desemboca en conflictes territorials entre moviments ciutadans, agents econòmics i administracions públiques. Conflictes que expressen que potser el territori català estava vivint el 2004 un present que ja començava a ser passat.

MEDI AMBIENT

AIGUA

Cap a una nova cultura de l'aigua: d'un recurs per a l'ús humà al reconeixement de les funcions ecològiques dels rius

Les diverses qüestions relacionades amb la gestió de l'aigua han estat unes de les principals protagonistes del debat públic territorial i ambiental durant l'any 2004. El debat

sobre el PLA HIDROLÒGIC NACIONAL [140], que va conduir a la derogació del projecte de transvasament de l'Ebre, va continuar sent un dels protagonistes de les controvèrsies ambientals de l'any; un debat que reflecteix la tendència cap a un canvi de cultura de l'aigua, que deixa de ser vista només com un recurs per a l'ús humà mentre se'n valoren cada cop més les funcions ecològiques, ambientals i socials en un sentit més ampli. Un debat que queda també reflectit en l'aprovació del PLA SECTORIAL DE CABALS DE

MANTENIMENT [142] o en el projecte de RECUPERACIÓ AMBIENTAL DEL RIU LLOBREGAT [182], però també en el debat sobre el CÀNON DE L'AIGUA [28], en la mesura que avança en l'establiment d'una nova fiscalitat per als usos de l'aigua. Però les qüestions relacionades amb la gestió de l'aigua han estat també protagonistes principals de l'any en dos altres sentits que reflecteixen diferents debats entre activitat econòmica i qualitat ambiental: d'una banda, l'alarma social creada per la divulgació de la CONTAMINACIÓ DEL RIU EBRE A FLUX [64] (acompanyada d'altres episodis puntuals de CONTAMINACIÓ AL FLUMIÀ [65] i EL FRANCOLI [66]); de l'altra, l'aparició d'un debat completament nou al país entre la implantació de nous regadius i la preservació de les aus estepàries, sorgit arran del projecte de CANAL SEGARRA-GARRIGUES [26].

En efecte, les controvèrsies dels darrers anys sobre el Pla hidrològic nacional i el transvasament de l'Ebre han atiat el debat públic sobre la gestió de l'aigua, que ha desembocat en el que s'ha anomenat una nova cultura de l'aigua, que prioritza la seva gestió amb un plantejament ecosistèmic i integrat per damunt de l'exclusivitat dels criteris de l'aigua com a recurs per a l'ús humà dominants fins fa poc. Així ho reflectien les conclusions del CONGRÉS IBÈRIC DE GESTIÓ I PLANIFICACIÓ DE L'AIGUA [61], celebrat el 2004 a Tortosa, que considerava que els problemes hídrics a la península no eren conseqüència de l'escassetat d'aigua sinó d'una gestió deficient. Així, s'hi van remarcar aspectes com la necessitat d'una planificació urbanística per a l'estalvi d'aigua, que les tecnologies hidràuliques garantis sin la seva inoquitat ambiental i l'acceptació social o es va aprofitar per a reclamar, també, una major sensibilització ambiental i una participació de la ciutadania més oberta respecte de la gestió de l'aigua.

Signes del canvi: la derogació del transvasament de l'Ebre, els plans i projectes de recuperació ambiental dels rius i el debat sobre la fiscalitat de l'aigua

Aquest debat va assolir la seva màxima expressió, un any més, en la controvèrsia sobre el Pla hidrològic nacional i el transvasament de l'Ebre, que va esdevenir un dels centres del debat polític en la campanya electoral a les Corts Generals i objecte de continus conflictes entre els diferents executius estatals i els de les comunitats autònomes. Així, en els mesos anteriors a les eleccions generals, el Govern de l'Estat va iniciar les licitacions de l'execució del projecte acompanyades d'actes de col·locació de primeres pedres; mentrestant, el nou Govern de la Generalitat denunciava el PHN davant la Comissió Europea per incompliment de diverses directives de gestió de l'aigua. En aquest sentit, diversos informes de la Comissió advertien que el PHN sobrevalorava els avantatges i subestimava els costos de transvasament, alhora que no provava que l'Ebre tingués excedent d'aigua.

Els resultats de les eleccions generals de març de 2004, amb l'accés del PSOE al Govern de l'Estat, van suposar un canvi radical en la política de gestió de l'aigua. El mes de juny, el nou Govern va modificar la llei del PHN, va derogar el transvasament de l'Ebre i en substitució el Ministeri de Medi Ambient va aprovar un programa d'actuacions per a la gestió i utilització de l'aigua, el Programa

AGUA. Aquest Programa preveia una sèrie d'actuacions alternatives al transvasament i en sintonia amb la nova cultura de l'aigua: estalvi, reutilització, dessaladores i inversions en qualitat ambiental. Tanmateix, el Programa va topar amb l'oposició frontal dels governs de Múrcia i la Comunitat Valenciana, que van anunciar recursos davant el Tribunal Constitucional i la Comissió Europea contra la derogació dels transvasaments, així com de grups ecologistes que reclamaven una política més decidida d'estalvi i eficiència en l'ús de l'aigua i rebutjaven el programa de dessaladores per l'alt consum energètic que generaven. Malgrat la derogació del transvasament, la Plataforma en Defensa de l'Ebre mantenia l'alerta sobre possibles transvasaments encoberts cap a Barcelona (la interconnexió de les conques de l'Ebre i el Ter-Llobregat no va ser derogada) o cap a Castelló a través de la concessió sobredimensionada del CANAL XERTA-LA SÈNIA [27].

Però aquesta tendència a la valoració social de les funcions ecològiques dels rius va tenir altres exemples l'any 2004. Un és l'elaboració per part del DMAH del PLA SECTORIAL DE CABALS DE MANTENIMENT [142] de les conques internes de Catalunya, que proposa una futura ordenació dels usos humans de l'aigua (hidroelèctrics, reg, abastament) per tal de garantir la qualitat ambiental dels ecosistemes fluvials. El Pla estableix el cabal de manteniment per a diferents trams de cada riu, que caldrà desenvolupar amb plans zonals que concretin les actuacions que garanteixin aquest cabal i que podrien comportar la modificació de concessions d'aigua. Igualment, concreta els diferents projectes que han de conduir a la RECUPERACIÓ AMBIENTAL DEL RIU LLOBREGAT [182] a la comarca del Baix Llobregat i que inclouen intervencions per a millorar-ne la qualitat de les aigües i també els marges com a espais de lleure i alhora especifica la política de reutilització de les aigües de la DEPURADORA DEL BAIX LLOBREGAT [69] per a garantir el cabal de manteniment i protegir l'aquífer contra la salinització. En un sentit similar, el DESVIAMENT DEL RIU LLOBREGAT [181], inaugurat enguany, preveia, també, algunes compensacions ambientals com la creació d'una nova zona humida, tot i que el projecte va rebre l'oposició tant de la comunitat d'usuaris d'aigües, per l'afectació a l'aquífer, com de grups ecologistes per la pèrdua de zones humides. Un darrer exemple d'aquesta reivindicació de les funcions ecològiques dels rius va ser la mobilització ciutadana i municipal per a recuperar el cabal de manteniment al tram final del riu GAIÀ [180], actualment sec per un embassament que subministra aigua al complex petroquímic del Camp de Tarragona.

Un altre tímid signe d'aquest canvi de cultura de l'aigua durant l'any 2004 va ser el debat sobre el CÀNON DE L'AIGUA [28]. Si bé l'origen del cànon rau en problemes de finançament de les inversions de l'Agència Catalana de l'Aigua, la discussió sobre la fiscalitat dels aprofitaments de l'aigua obria les portes al debat sobre el preu dels diferents usos i consums d'aigua. Tanmateix, durant el 2004, només es va concretar en un cànon simbòlic per a les centrals nuclears i hidroelèctriques, un nou tercer tram de preu que penalitzava el consum domèstic "sumptuari" i una línia d'ajudes a empreses per estalvi d'aigua. Per contra, les possibles mesures fiscals relacionades amb altres usos productius, com la neu artificial, l'envasat d'aigua potable, la ramaderia, el turisme o el cànon de dispo-

nibilitat per a les companyies de subministrament, van quedar ajornades per al 2005.

Un nou debat entorn de l'aigua: productivitat agrícola o preservació de zones estepàries?

Però potser un dels debats més novedosos al nostre país sobre els usos de l'aigua es va encetar el 2004 en relació amb el CANAL SEGARRA-GARRIGUES [26]. El projecte Segarra-Garrigues preveia aportar aigua per a 15.500 nous regants i un total de 70.000 ha actualment de secà. En paral·lel a l'avanç de l'obra (enllestiment de l'estació de bombament de Rialp, projecte constructiu de l'embassament de l'Albagès) i de la concreció d'un controvertit sistema de finançament, la Comissió Europea (que finança un 50% del pressupost) emetia un informe en què alertava del fet que els nous regadius destruirien l'hàbitat d'algunes espècies d'aus estepàries de protecció prioritària, recomanava ampliar les zones de protecció d'aquestes aus i advertia de possibles sancions. La Generalitat, que inicialment havia exclòs 5.800 ha del regadiu en declarar-les zones d'especial protecció d'aus estepàries, va sol·licitar una moratòria a la Comissió per a redefinir les zones excloses del rec en favor de la protecció dels hàbitats de les aus. La definició de zones excloses no es va concretar en el període establert per la moratòria i va comportar una forta controvèrsia entre els departaments de Medi Ambient i Habitatge i d'Agricultura Ramaderia i Pesca, així com amb els sindicats de pagesos (que exigien menys exclusions, recs de suport en les zones excloses i indemnitzacions) i entitats ecologistes (que exigien l'ampliació de les zones excloses). El mapa de les zones d'especial protecció d'aus, que s'havien d'incloure dins la Xarxa Natura 2000, va quedar pendent de concretar-se per al 2005 i, amb això, també quedava oberta la porta a una creixent controvèrsia entre els dos departaments, els pagesos i els ecologistes que contraposava la modernització cap a una agricultura competitiva en unes comarques de tradicionals rendes baixes davant de la protecció de les zones estepàries i les aus protegides pròpies d'aquest hàbitat.

CONTAMINACIÓ FLUVIAL I RESPONSABILITATS AMBIENTALS

L'alarma social per la contaminació de l'embassament de Flix i el debat sobre les responsabilitats ambientals

L'emissió d'un reportatge per televisió sobre els residus acumulats a l'embassament de Flix, procedents de la química Ercros, va tenir una forta repercussió entre l'opinió pública i va crear una certa alarma social sobre aquesta problemàtica. La CONTAMINACIÓ DEL RIU EBRE A FLIX [64] no era desconeguda per les administracions, que havien encarregat diversos estudis des de mitjan anys noranta. Tanmateix, el darrer d'aquests estudis demostrava que, més enllà de la coneguda existència d'altres concentracions de metalls pesants i altres elements tòxics, també es produïa la presència de nivells de radioactivitat inesperadament alts. Els residus s'havien sedimentat a l'embassament pels vessaments de l'empresa química Ercros entre la construcció de la presa, el 1949 (i particularment de noves línies productives introduïdes el 1973), i l'entrada en vigor de la normativa ambiental sobre residus tòxics, el

1988, moment a partir del qual l'empresa va deixar d'abocar residus al riu per traslladar-los a un abocador que gestionava ella mateixa. Tanmateix, els diferents informes consideraven que aquests residus no suposaven un risc immediat per a la salut, tot i que sí que comportaven un risc potencial de contaminació massiva aigües avall de l'Ebre en el cas d'unaavinguda molt forta. D'altra banda, els informes del Consell de Seguretat Nuclear i anàlisis independents arribaven a conclusions contraposades sobre els nivells de radioactivitat en l'abocador utilitzat des de 1988, i l'Agència de Residus, al seu torn, no feia públics els seus resultats.

La repercussió d'aquesta problemàtica en l'opinió pública va traslladar el centre del debat cap a la identificació de les responsabilitats d'aquest greu cas de contaminació de l'aigua. Així, els grups ecologistes coincidien a reclamar que fos l'empresa qui assumís els costos de la descontaminació i a criticar la passivitat de les administracions, co-neixedores del problema des de feia anys. Tanmateix, l'empresa es considerava exempta de tota responsabilitat, atès que durant el període en què es van produir els abocaments no hi havia cap legislació ambiental que ho impedís i que, en el moment d'entrar en vigor aquesta normativa, van deixar de vessar els residus al riu. Tant el Departament de Medi Ambient i Habitatge com el Ministeri de Medi Ambient admetien aquesta circumstància i coincidien que la responsabilitat de l'empresa només era "moral". En aquest context, van ser les administracions les que van assumir el finançament del projecte de retirada dels descontaminants i així el Ministeri de Medi Ambient va incloure una partida a aquest efecte dins del PROGRAMA AGUA [140] de mesures alternatives al transvasament de l'Ebre. D'altra banda, es va crear una comissió interadministrativa per a estudiar els riscos ambientals i valorar les solucions alternatives per a la descontaminació, que es preveia executar entre l'any 2005 i el 2008.

Tanmateix, durant l'any es van produir episodis puntuals de contaminació dels rius que van tenir també un ressò significatiu entre els mitjans de comunicació. Entre aquests, un vessament accidental d'hidrocarburs al RIU FLUVIÀ [65] i la filtració de vessaments de l'empresa Repsol a l'aquífer del RIU FRANCOLÍ [66], que va comportar altes concentracions de sulfat d'amoni al riu i la mortalitat de peixos. En ambdós casos, el Departament de Medi Ambient va exigir la responsabilitat ambiental a les empreses i les va obligar a carregar amb els costos de restauració del medi.

ENERGIA

Centrals eòliques: entre el retard en la implantació de les energies renovables i els impactes ambientals i paisatgístics

L'any 2004 ha continuat la controvèrsia sobre la localització i implantació en el territori de les centrals de producció d'energia eòlica. Encara que hi ha un notable consens social favorable a la implantació de les energies renovables –tant per a reduir la dependència del petroli com per a reduir emissions de gasos responsables de l'efecte hivernacle–, bona part dels projectes de parcs eòlics troben una forta contestació per part d'entitats conservacionis-

tes i plataformes locals per l'impacte ambiental i paisatgístic que se'ls atribueix o per la concentració dels projectes en el territori. Aquest fet ha portat a una certa divergència entre entitats de caràcter ecologista que actuen sobre àmbits territorials amplis, que defensen la urgència de la implantació de l'energia eòlica i resten importància al seu impacte paisatgístic, i entitats conservacionistes i plataformes de defensa del territori d'àmbit local o comarcal que, tot i reconèixer la necessitat d'incrementar la implantació de l'energia eòlica, mantenen la seva oposició a molts dels projectes per l'impacte local que tenen en l'avifauna i en el paisatge o bé per la seva concentració en determinats territoris, com en el cas de les CENTRALS EÒLIQUES DE LA TERRA ALTA [51].

Enguany, quatre han estat els fets més destacats: (a) l'elaboració d'un nou MAPA DE RECURSOS EÒLICS [56] que ha de servir de base per a un pla de l'energia eòlica; (b) el lent però continu avanç en les autoritzacions i tràmits administratius i ambientals de projectes apareguts en els anys immediatament precedents; (c) els debats sobre la concentració de projectes en determinades comarques i el seu impacte en la producció vitivinícola i turística (casos del PRIORAT [55] i la Terra Alta), i (d) l'aparició de projectes de parcs eòlics en nous tipus de localitzacions que miren d'evitar els impactes ambientals i paisatgístics emplaçant-se en sectors urbanitzats (com la CENTRAL DEL PORT DE TARRAGONA [49]) o dins del mar (CENTRAL EÒLICA MARÍTIMA DEL DELTA DE L'EBRE [50]).

El Mapa de recursos eòlics, elaborat pel Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), analitza les característiques i la distribució dels règims de vents a Catalunya i ha de servir com a document base per a la redacció d'un nou pla sectorial de l'energia eòlica. El Mapa mostra la concentració de zones aptes per a la instal·lació de centrals eòliques a les terres de l'Ebre i el nord-est del país. Malgrat això, el DMAH anunciava que els criteris del nou Pla seran evitar la concentració dels projectes, evitar els parcs de grans dimensions i no permetre'n la localització en espais d'interès natural protegit. El document va ser rebut amb el recordatori, per part de les entitats ecologistes, del baix grau d'implantació a Catalunya de les energies renovables, lluny dels compromisos adquirits, i amb la demanda, per part de grups conservacionistes i plataformes, d'una moratòria en els tràmits dels projectes fins que s'aproves un pla de l'energia eòlica.

Malgrat aquesta demanda, la falta d'un nou pla de l'energia eòlica no va suposar la suspensió dels tràmits i autoritzacions administratives i ambientals dels nombrosos projectes sorgits els anys anteriors, sinó que aquests es van estudiar cas a cas. Així, a final de 2004 hi havia vint-i-vuit centrals autoritzades i vint-i-vuit més en tràmit que, en el seu conjunt, permetrien assolir els objectius del pla anterior que es resumien en el fet que l'energia eòlica assolís el 4,5% del total de producció energètica de Catalunya. Així, l'any 2004 va entrar en funcionament la CENTRAL DEL COLLET DELS FEIXOS [48] –malgrat denúncies sobre irregularitats en les obres i els accessos– i van avançar els tràmits administratius i ambientals previs a les obres de nombroses centrals com les localitzades a L'ALT EMPORDÀ [52], les SERRES DEL TALLAT I DE VILLOBI [53] o del COLL DE L'ALBA [54]. En tots aquests casos, els ajuntaments on es localitzaven

les centrals mostraven el seu acord amb el projecte, mentre que les plataformes ciutadanes i grups ecologistes mantenien la seva oposició pels seus impactes ecològics –molt particularment en l'avifauna– i paisatgístics. Tanmateix, aquestes agrupacions sol·licitaven l'establiment d'espais de diàleg (com a les serres del Tallat i de Villobi) o el debat dels projectes concrets dins d'una reflexió més àmplia bé en el pla sectorial d'energia eòlica, bé en el marc dels plans territorials, com en el cas de l'Alt Empordà.

Un altre fet destacat de l'any ha estat, precisament, el debat sobre la implantació dels parcs eòlics, però no projecte a projecte sinó a escala comarcal i amb la inclusió de consideracions sobre els seus impactes en els sectors productius locals. Així, l'any 2001 els agents econòmics i diversos ajuntaments van arribar al PRIORAT A UN ACORD COMARCAL [55] sobre el desenvolupament de l'energia eòlica a la zona. L'acord limitava la implantació de centrals a eòliques a dues de noves, situades en indrets poc visibles per mantenir un paisatge de qualitat atractiu tant per a la comercialització de vins de qualitat com per al creixent turisme rural. Aquest acord, tot i no tenir valor normatiu, ha estat reconegut de facto pel DMAH. Tanmateix, l'any 2004 l'acord va ser posat en qüestió per diversos ajuntaments que van fer front comú en favor de la instal·lació de nous parcs eòlics –de grans dimensions i amb continuïtat territorial– no previstos en l'acord, amb l'argument que els parcs suposarien importants ingressos econòmics. La iniciativa dels ajuntaments es va veure suportada per moviments veïnals en favor dels parcs eòlics i fins i tot es van arribar a celebrar consultes populars en dos municipis, amb resultats favorables a la ruptura de l'acord i a la instal·lació de les noves centrals eòliques.

Un debat similar es produïa també a la Terra Alta. Aquesta comarca és, segons el Mapa de recursos eòlics, una de les zones òptimes per a la producció d'energia eòlica i concentrava una quinzena de projectes de parcs eòlics –el 40% de tot Catalunya–, tot i que el 2004 encara no se n'havien iniciat les obres de cap. En aquest cas, els ajuntaments demanaven que es desbloquegessin els projectes argumentant l'impuls al desenvolupament, mentre que la plataforma comarcal manifestava el seu acord amb la implantació de l'energia eòlica però qüestionava la concentració de projectes a la comarca i l'emplaçament d'algun, alhora que argumentava la necessitat de mantenir un paisatge de qualitat com a base per als dos principals sectors productius de la comarca: el vi i el turisme.

Finalment, una qüestió novedosa de l'any 2004 ha estat l'aparició de projectes de centrals eòliques en indrets que tracten d'evitar alguns dels impactes ambientals i paisatgístics que comporten. El projecte més significatiu és el d'una central eòlica marítima al delta de l'Ebre, que consistiria en 144 aerogeneradors aliniats al llarg de 15 km dins del mar. El projecte va comptar amb el suport del DMAH i d'Ecologistes en Acció, però va topar també amb la contestació de Seo/Birdlife, del Parc Natural del Delta de l'Ebre i de les confraries de pescadors que alertaven que la localització proposada podia tenir fort impacte sobre les aus i la pesca, i també d'alguns ajuntaments que entenien que el seu impacte visual poder tenir

repercussions negatives sobre el turisme. D'altra banda, la proposta de diversos grups ecologistes d'emplaçar una central al port de Tarragona, un espai fortament transformat, va ser desestimada per l'Ajuntament al·legant-ne l'impacte visual, paisatgístic i en la pesca, arguments que també tenien el suport dels veïns del barri del Serrallo i els pescadors.

Centrals tèrmiques: a l'espera d'un nou pla d'energia, continua la tramitació dels projectes de centrals de cycle combinat amb l'oposició d'entitats ecologistes i plataformes locals

L'ACORD PER A UN GOVERN CATALANISTA I D'ESQUERRES [2003:5] supeditava la construcció de noves centrals tèrmiques a la redacció d'un nou pla d'energia que es preveia que estaria enllestit l'any 2005 i, alhora, la Direcció General d'Energia manifestava que no eren necessàries noves centrals atès que les que estaven actualment en funcionament o a punt de ser autoritzades garantien prou producció per a atendre la demanda fins a l'any 2010. Tanmateix, els diferents projectes promoguts els anys anteriors per companyies com Gas Natural, Endesa o Iberdrola n'havien continuat la tramitació. La major part d'aquests projectes corresponen a noves centrals de cycle combinat de 800 MW que utilitzen gas natural, com en els casos de RIBAROJA [44], VANDELLÓS [46] i el PORT DE BARCELONA [47], i només secundàriament a la substitució d'antigues centrals de fueloil, com a CUBELLES [43] i SANT PERE DE TORELLÓ [45].

Tots els projectes compten amb el suport dels respectius ajuntaments, que argumenten beneficis econòmics en el cas de noves instal·lacions i sensibles reduccions de la contaminació en els casos de substitució. Però, alhora, tots han topat, també, amb l'oposició de les entitats ecologistes i de plataformes ciutadanes que alerten sobre els riscos de contaminació atmosfèrica i el fet que l'increment d'emissions de diòxid de carboni contravé el Protocol de Kyoto [PLA NACIONAL D'ASSIGNACIÓ D'EMISSIONS, 141], motius pels quals sol·liciten una moratòria per a la construcció de noves centrals dins l'aprovació del pla d'energia.

La línia de molt alta tensió Sentmenat-Bescanó-Baixàs: el debat no es limita al traçat sinó a la necessitat de la interconnexió elèctrica

Un projecte especialment polèmic en l'àmbit de l'energia durant l'any 2004 ha estat el de LA LÍNIA DE MOLT ALTA TENSIÓ SENTMENAT-BESCANÓ-BAIXÀS [102]. L'objectiu d'aquesta línia elèctrica de 400 kW era millorar la interconnexió elèctrica entre els estats francès i espanyol per tal de poder incrementar les actuals transferències d'energia elèctrica provinents de França i satisfer l'increment de consum a l'Estat espanyol, i, igualment, per a garantir el subministrament d'energia al FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [79-91]. El projecte exigia la construcció de torres d'uns 60 m d'alçada i 35 d'amplada cada 300 m, aproximadament, atès que el cost econòmic del soterrament de la línia no semblava assumible.

La iniciativa del projecte corresponia als estats francès i espanyol, que comptaven amb el suport del Govern de la

Generalitat i de diverses associacions empresarials que argumentaven la necessitat de la interconnexió per a evitar problemes de subministrament i garantir el creixement dels sectors industrial i turístic a les comarques gironines. L'oposició a la línia de molt alta tensió es va iniciar a la Catalunya Nord, encapçalada pel govern del Departament dels Pirineus Orientals, i posteriorment es va estendre a les comarques gironines, on diverses entitats es van agrupar en la plataforma No a la MAT. Els arguments contra el projecte no es limitaven només als impactes ambiental i paisatgístic, l'afecció a espais d'interès naturals i els possibles efectes dels camps magnètics sobre la salut, sinó que anaven més enllà i qüestionaven la necessitat mateixa de la línia. En aquest sentit, proposaven reforçar les línies ja existents i defensaven un nou model energètic basat en energies renovables i en la producció propera als llocs de consum i reduir, així, les necessitats de transport d'energia. De fet, els diversos estudis encarregats pels governs no arribaven a un acord sobre si la tensió necessària era de 400kV o de 225 kV.

La decisió sobre la necessitat de la línia va comportar posicionaments diferents entre els departaments de Treball i Indústria, favorables al projecte, i el de Medi Ambient i Habitatge, que hi estava en contra. Finalment, el Govern de la Generalitat va acordar ajornar qualsevol decisió fins que l'aprovació del nou pla d'energia –previst per al 2005– determinés si la línia era necessària, en coherència amb l'establert en L'ACORD DE GOVERN [2003:5] que preveia que les noves infraestructures energètiques se supeditarien a aquest pla d'energia. Així el 2004 va finalitzar sense que el Govern estatal autoritzés definitivament la línia.

En paral·lel, però, durant l'any es va concretar el traçat entre Sentmenat i Bescanó –amb ajustaments per a evitar l'afecció d'espais d'interès natural– mentre es mantenien obertes diverses alternatives de traçat diferents entre Bescanó i Baixàs, atès que la proposta d'una línia paral·lela al ferrocarril d'alta velocitat havia estat rebutjada a la Catalunya Nord.

LA REDUCCIÓ DE LES EMISSIONS DE GASOS D'EFFECTE HIVERNACLE

Primers passos per a l'aplicació del Protocol de Kyoto: l'aprovació del Pla nacional d'assignació d'emissions

Un dels fets més significatius de l'any 2004 en l'àmbit del medi ambient va ser la transposició a la legislació estatal de la directiva de la Unió Europea sobre comerç de drets d'emissió de gasos d'efecte hivernacle i la consegüent aprovació del PLA NACIONAL D'ASSIGNACIÓ DE DRETS D'EMISSIONS [141]. El Pla és una de les principals accions del Govern de l'Estat per l'aplicació del Protocol de Kyoto i la reducció d'emissions responsables de l'efecte hivernacle.

Espanya era l'Estat de la Unió Europea que més s'havia allunyat dels objectius previstos en el Protocol de Kyoto: si havia d'arribar a l'any 2012 amb un increment d'emissions no superior al 15% respecte al 1990 –ampliable al 24% per compensacions establertes–, l'any 2003 l'increment ja superava el 40%. Per al període 2005-2007, el Govern de l'Estat proposava mantenir els volums actuals d'emis-

sions, invertint en aquesta primera fase l'actual tendència de creixement. A aquest efecte, en primer lloc es van determinar els sectors industrials i energètics subjectes al control d'emissions; seguidament, es va distribuir el volum total d'emissions establert entre els diferents sectors afectats, i, finalment, es van assignar drets per a emetre quantitats específiques de gasos causants de l'efecte hivernacle a un total de 927 instal·lacions industrials i energètiques. La producció elèctrica suposava més d'un 20% d'aquestes emissions i, en les assignacions, el Pla va fer una aposta per la producció de gas natural en detriment de la de carbó.

D'acord amb els principis del Protocol de Kyoto i amb la normativa europea, donat cas que una empresa superi el límit assignat podrà comprar drets d'emissions a altres empreses que no exhaureixin els drets assignats. L'entrada en vigor del Pla d'assignacions i del comerç dels drets d'emissions es preveia per a principi de 2005; tanmateix, a final d'any restava encara pendent la creació d'un mercat per a negociar transaccions de drets d'emissió. Tot i així, l'aplicació del Pla obligarà les empreses d'aquests sectors a fer un important esforç inversor per a aplicar la millora tecnològica que permeti reduir les emissions.

RESIDUS

La lenta transformació del model de gestió

La cultura sobre la gestió dels residus ha experimentat importants transformacions en els darrers anys, amb la creixent substitució de l'abocament en dipòsits i la incineració per pràctiques de recollida selectiva, recuperació i reutilització. Tanmateix, l'aplicació pràctica d'aquests principis pel que fa a la gestió dels residus topa amb dificultats que fan que avanci a un ritme més lent que el canvi cultural: la producció de residus encara continua incrementant any rere any i la implantació de noves formes de gestió encara és molt limitada. En aquest sentit, els grups ecologistes i les plataformes cíviques per a la reducció dels residus van manifestar l'any 2004 la seva decepció pels pocs canvis relacionats amb les polítiques de gestió de residus que havia introduït el nou Govern de la Generalitat en el seu primer any de mandat, unes polítiques que titllaven de continuistes, per bé que el Departament de Medi Ambient es justificava dient que, tot i compartir els principis, hi havia dificultats per a transformar la pràctica de la gestió dels residus de manera immediata.

A principi d'any, les entitats ecologistes van recollir a la DECLARACIÓ DE MOLINS DE REI [179] les seves propostes per a una nova política de gestió de residus, basada en la minimització del volum de residus i el seu reaprofitament. Aquestes propostes se sintetitzaven en sis mesures: reducció de la producció de residus; recollida selectiva de la fracció orgànica orientada a la fabricació de compost; tractaments als llocs de producció; extensió de les deixalleries orientades a la recuperació de materials; sensibilització ciutadana, i més bona informació i participació pública. Alhora, l'Agència de Residus de Catalunya va avançar en la redacció d'un nou pla director de residus en què destacaven les propostes de mesures fiscals per a incentivar aquest nou model de ges-

tió, alhora que preveia la necessitat de set o vuit noves plantes de tractament.

En aquest context, durant l'any 2004 la substitució d'abocadors que arribaven al final de la seva vida útil (com ara l'ABOCADOR DE COLLCARDÚS [1]), algunes propostes de nous dipòsits de residus industrials (com els de VINAIXA [6] i de VILANOVA D'ESCORNALBOU [5]) o l'entrada en servei de nous abocadors (com els de L'ESPLUGA DE FRANCOLÍ [2] i de TIVISSA [3]) van comportar diferents movilitzacions ciutadanes contràries a la implantació de nous abocadors. Els moviments d'oposició a aquestes instal·lacions combinaven en tots els casos els arguments contraris a la localització concreta dels abocadors proposats (principalment pels riscos de contaminació d'aqüífers o per la proximitat a espais d'interès natural) amb el qüestionament del model de gestió de residus i proposaven la reducció i recollida selectiva com a alternatives als dipòsits de residus inerts.

Un tercer element de conflictivitat, però, girava entorn de la relació entre la localització de l'abocador i l'origen dels residus que s'hi dipositarien. Així, mentre els centres de tractament de residus d'abast comarcal han comportat una conflictivitat limitada (com en el cas de l'Espluga de Francolí), aquelles instal·lacions d'iniciativa privada i de grans dimensions que havien de donar resposta a necessitats d'escala regional (Tivissa) o nacional (Vinaixa) van tenir una major contestació ciutadana. Així, un dels principals conflictes de fons en l'abocador de Tivissa era, precisament, si el seu dimensionament havia de ser en funció dels residus comarcals o de l'aportació de residus del Camp de Tarragona. Finalment l'abocador va entrar en servei a l'octubre, un cop el Departament de Medi Ambient va arribar a una solució de compromís entre l'empresa i els agents del territori amb què es limitava el volum anual d'entrada de brossa i els municipis d'origen, tot i el posicionament contrari de la Plataforma en Defensa de la Ribera d'Ebre, que considerava que les dimensions de l'abocador no s'havien reduït sensiblement. Per contra, en el cas de l'abocador de Vinaixa, el projecte d'iniciativa privada d'un gran abocador que havia de rebre residus industrials procedents de la regió metropolitana va ser finalment desestimat per l'Ajuntament i el Consell Comarcal de les Garrigues perquè entenien que podia perjudicar el medi ambient en una comarca de base econòmica agrària. Un altre abocador industrial d'iniciativa privada a Vilanova d'Escornalbou va ser desestimat pel Departament de Medi Ambient i Habitatge atès que el projecte no oferia garanties ambientals, com també va ser desestimada l'ampliació de l'abocador de Vacamorta. Aquests dos darrers casos, però, deixaven oberta una nova qüestió conflictiva: l'autorització d'activitats extractives que, a mitjà termini, podien donar lloc a nous dipòsits de residus.

D'altra banda, l'any 2004 va desvetllar també una oportunitat de futur: la problemàtica de la substitució de grans abocadors que arriben al final de la seva vida útil, com el de Collcardús (i en un futur el del Garraf), els quals suposen una oportunitat per a avançar en el canvi del model de gestió de residus. Així, l'abocador de Collcardús, el qual es preveu de clausurar el 2005, serà probablement substituït (segons la proposta del Departament de Medi Ambient i Habitatge) per un sistema d'instal·lacions de dimensions menors: dues plantes de compostatge, dues de

tractaments secundaris i un dipòsit de residus inerts, amb un esforç a part per a incrementar la reducció en origen, la recollida selectiva i el reaprofitament (esforç que les entitats ecologistes demanaven que fos major). La localització d'aquest dipòsit, sobre la qual no s'havia arribat a un acord entre els municipis de la comarca, va comportar l'oposició dels municipis que podien acollir-lo i la creació de diverses plataformes locals contràries a les possibles localitzacions, davant la qual cosa va sorgir la proposta de substituir-lo per dipòsits de petites dimensions distribuïts en diferents emplaçaments i més propers al lloc d'origen dels residus.

Una darrera qüestió relacionada amb la gestió dels residus que va destacar durant l'any 2004 va ser la CONTAMINACIÓ PER NITRATS D'ORIGEN AGRARI [67]. Al llarg de l'any es van repetir els episodis de contaminació d'aqüífers que afectaven la qualitat de l'aigua potable de diversos municipis, amb concentracions més enllà dels màxims legalment admesos. El 2004, els Departaments d'Agricultura Ramaderia i Pesca i de Medi Ambient i Habitatge van elaborar un nou pla de millora per la gestió dels purins que preveia la gestió integral dels fertilitzants per a aprofitar millor els residus ramaders com a adob orgànic i que prorrogava vint mesos més el termini perquè deu mil instal·lacions ramaderes elaborassin els seus plans de gestió de purins. Alhora, el DMAH aprovava un nou decret de zones vulnerables a la contaminació per nitrats que ampliava el nombre de municipis afectats, passant de 191 a 310. Tanmateix, aquestes actuacions van rebre la contestació, d'una banda, dels sindicats agrícoles, que demanaven la reducció dels municipis afectats i més ajudes de l'Administració i, de l'altra, de les entitats ecologistes, que denunciaven la creixent contaminació dels aqüífers, demanaven mesures més contundents, una major aplicació de les zones vulnerables i es mostraven contràries a la pròrroga per als plans de gestió. Alhora, la implantació de noves plantes de tractament de purins topava amb la dificultat afegida que suposava la manca d'ajudes econòmiques per part del Govern de l'Estat.

ESPAIS D'INTERÈS NATURAL

Entre la demanda de nous parcs naturals i les mancances en la gestió dels espais protegits

La protecció i la gestió dels espais d'interès natural es va mantenir present en el debat territorial durant l'any 2004, tot i no haver estat un dels temes de més repercussió. L'any 2004 la Institució Catalana d'Història Natural va presentar el primer informe d'AVALUACIÓ DE LA GESTIÓ DEL SISTEMA D'ESPAIS PROTEGITS A CATALUNYA [73], coincidint amb el desè aniversari de l'aprovació del Pla d'espais d'interès natural. L'informe destacava tres qüestions: que la major part d'espais d'interès natural patien amenaces davant les quals les figures legals de protecció eren insuficients; que, malgrat excepcions, els instruments de gestió i intervenció eren insuficients i que el volum de mitjans i recursos esmerçats en un espai tampoc no eren garantia d'assumpció dels objectius establerts, i que, en alguns casos, es produïen disfuncions que eren el producte de delimitacions inadequades. En particular, l'informe destacava que el 90% dels espais protegits tenien la figura de protecció més bàsica i que aquesta era poc estricta; que tan sols el

18% disposaven d'un pla de gestió que determinés les mesures a aplicar, i que només un 24% disposaven d'un òrgan gestor que pogués aplicar aquestes mesures. En definitiva, el fet que el 21% del territori català estigués protegit dins del PEIN contrastava amb les insuficiències vinculades a la posterior gestió d'aquest territori.

En contrast amb aquest fet, l'any 2004 es reiteraven les demandes (sobretot per part dels municipis) i les propostes de declaració de nous parcs naturals. Alguns dels exemples més destacats eren el de L'ESTANY DE BANYOLES [124], el del DELTA DEL LLOBREGAT [127] o el dels AIGUAMOLLS DE PALS, EL MASSIS DEL MONTGRÍ I LES ILLES MEDES [128]. En aquests dos darrers casos la proposta consistia a delimitar parcs naturals partint de diversos espais actualment protegits al PEIN, mentre que per als dos primers es van constituir consorcis per a promoure la creació dels parcs. D'una manera similar, a proposta de diversos municipis, el Patronat del PARC NACIONAL D'AIGÜESTORTES I L'ESTANY DE SANT MAURICI [122] formulava una proposta d'ampliació del parc i la zona de protecció que hauria de ser aprovada per l'Estat; el Departament de Medi Ambient i Habitatge iniciava els tràmits per a incloure el GORG DE CREIXELL [72] dins del PEIN, i el Ministeri de Medi Ambient formulava una proposta de possibles espais que calia incorporar a la xarxa de parcs nacionals. Cal remarcar que bona part d'aquestes propostes de preservació d'espais naturals sorgia d'iniciatives municipals, fet que contrasta amb les reticències que moltes comunitats havien mostrat a la declaració d'espais naturals protegits fa uns anys.

En qualsevol cas, i com indicava l'informe de la Institució Catalana d'Història Natural, les demandes de declaració d'espais protegits contrastava amb la lentitud en l'aprovació de les figures de gestió. Per exemple, l'any 2004 no va avançar gens el pla d'usos i gestió del recentment creat PARC NATURAL DE L'ALT PIRINEU [123], i tampoc no es va aprovar el pla especial de CASTELL-CAP ROIG [70], ni el de l'Estany de Banyoles, que tot i aspirar a ser parc natural encara no tenia aprovat el pla especial de l'espai PEIN, o el del PARC DEL CAP DE CREUS [125], que encara esperava l'aprovació definitiva del Pla especial de protecció.

D'altra banda, la creixent demanda de declaració de parcs naturals tampoc no comportava que remetessin els conflictes puntuals d'usos dins dels parcs o en el perímetre immediat d'aquests. Així el municipi d'Espot demanava l'exclusió de terrenys del Parc Nacional d'Aigüestortes i l'Estany de Sant Maurici per a ampliar les pistes d'esquí; a l'Estany de Banyoles s'efectuaven obres significatives per a acollir els mundials de rem; al Cap de Creus s'autoritzava la construcció d'habitatges a la Vall de la Santa Creu (POUM DEL PORT DE LA SELVA [176]) atès que tenia classificació de sòl urbà abans de ser inclosa dins del perímetre del parc i la proposta de PARC DEL DELTA DEL LLOBREGAT [127] havia d'incloure un arxipèlag de petits espais enmig de grans projectes d'infraestructures en execució.

Finalment, tan sols vull remarcar el fet que l'any 2004 va ser un dels anys amb menor superfície afectada per incendis forestals, el més detacat dels quals va cremar 671 ha al MASSIS DEL MONTGRÍ [100], un 80% de les quals incloses dins de l'espai PEIN.

INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT

EL FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT

El FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) MADRID-BARCELONA-PERPINYÀ [79] és la inversió en infraestructures més gran feta a Catalunya en els darrers anys. Precisament l'any 2004 era la data prevista, en començar les obres, perquè el servei arribés a la ciutat de Barcelona. Però les previsions que el Ministeri de Foment va fer l'any passat eren que el FAV arribaria a Barcelona-Sants l'any 2007 i que l'entrada en servei de l'estació central de la Sagrera i la connexió amb la frontera francesa no es produirien fins a l'any 2009. Tanmateix, l'estat de licitació de les obres i la inconcreció de les solucions definitives d'alguns trams del traçat semblaven fer difícil que es poguessin garantir aquests terminis.

L'any 2004 van ser molt diverses les qüestions relacionades amb els diferents trams del FAV que van adquirir un notable protagonisme als mitjans de comunicació, particularment els relacionats amb la persistència del debat sobre les alternatives de traçat en l'accés del FAV A L'AEROPORT DE BARCELONA [85] i dins de la ciutat BARCELONA [86] i els relacionats amb el calendari del projecte. Però més enllà d'aquests debats institucionals sobre les solucions del traçat, entorn del projecte del FAV hi va haver altres qüestions rellevants durant l'any, com ara: les valoracions del primer any de servei del tram MADRID-LLEIDA [80]; l'estat i el calendari de licitació i execució de les obres; la continuació dels debats sobre els traçats urbans i les connexions del FAV amb els diferents aeroports, els projectes urbanístics entorn de les estacions o els seus impactes ambientals.

L'octubre de 2003 havia entrat en servei el tram Madrid-Lleida i coincidint amb el primer any de servei es van fer les primeres valoracions de l'impacte del FAV a Lleida, ciutat on el projecte havia creat grans expectatives. Tanmateix, tot i que RENFE havia quadruplicat el nombre de viatgers en aquest recorregut, les valoracions de l'impacte immediat a la ciutat eren un tant decebedores i no es percebien increments significatius en l'ocupació hotelera, la venda d'habitatges, les vendes del comerç o el transport intermodal. Tot i així, l'Ajuntament considerava que l'impacte del FAV no es podria valorar fins que el servei no connectés Lleida amb Barcelona.

Les negociacions entre administracions sobre els traçats urbans fan témer per l'acompliment del calendari, si bé oficialment es manté l'arribada a Barcelona per al 2007 i a la Jonquera per al 2009

En relació amb el calendari i l'estat de les obres, el canvi en el Govern de l'Estat —com a resultat de les eleccions del mes de març— va comportar una revisió del sistema de contractació, que havia rebut fortes crítiques, amb la consegüent aturada temporal de la licitació d'obres i, per tant, nous riscos d'incompliment dels calendaris previstos. Malgrat això, el Ministeri de Foment mantenia el compromís de l'arribada a Tarragona per al 2006, a Barcelona-Sants per al 2007 i a Barcelona-Sagrera, a Girona i a la

frontera francesa per al 2009. En els trams LLEIDA-TARRAGONA [81] i a L'ALT PENEDÈS [83] la plataforma ja estava construïda i s'hi iniciava la instal·lació de la via i l'electrificació; d'altra banda, el reforç dels túnels de la Ribera ja havia estat licitat. També ho havia estat la primera ESTACIÓ DEL CAMP DE TARRAGONA [82] a la Secuita-Perafort que es preveia enllestida i en servei per al 2006 i, igualment, s'havia iniciat la construcció de l'intercanviador de vies de Roda de Berà. Al BAIX LLOBREGAT [84] la construcció de la plataforma fins a Sant Joan Despí estava en obres i el 2004 es va licitar la plataforma fins a l'estació de Sants, excepte el tram de la connexió del FAV AMB L'AEROPORT DE BARCELONA [85] que a final del 2004 encara estava pendent de licitació a l'espera de la solució definitiva. A la CIUTAT DE BARCELONA [86] era on el projecte avançava més lentament: no va ser fins el mateix 2004 que es va contractar l'ampliació i reforma de l'estació de Sants (termini 2007) i el projecte bàsic de l'estació de la Sagrera (termini 2009); per contra, el túnel que havia de travessar la ciutat encara va patir un canvi de traçat a final d'any, després que ja hagués sortit a informació el projecte bàsic, i no tenia data d'inici prevista. Al VALLES [87] encara no hi havia acord sobre la solució del *bypass* ni la localització de l'estació i alguns ajuntaments continuaven reclamant el soterrament de la via al pas per la ciutat. A la SELVA I EL GIRONES [88] es van licitar les obres durant el 2004, de manera que es preveia que tots els trams estarien en obres durant el 2005, excepte els túnels de la ciutat de GIRONA [89] que restaven pendents de licitació, i a FIGUERES [90], on tot just es licitava l'estudi informatiu un cop assolit l'acord que el traçat passés per l'est de la ciutat. Finalment, en el tram FIGUERES-PERPINYÀ [91] les obres van començar a final de 2004, tot i que el túnel de Portús no es va començar fins a l'any següent i se'n mantenia el calendari de finalització per al 2009.

Tot i l'avançat estat de la licitació i execució del conjunt del projecte i els terminis molt ajustats del calendari previst, el 2004 es van mantenir oberts els debats entre les administracions de l'Estat, la Generalitat i els ajuntaments sobre les solucions del traçat en diferents punts, particularment els relacionats amb els traçats urbans i amb les connexions amb els diferents aeroports.

Les demandes locals de millora de la connexió del FAV amb els aeroports

Així, la connexió del FAV amb els aeroports va continuar generant debats i negociacions entre les administracions, molt particularment en el cas de L'AEROPORT DE BARCELONA [85]. Si bé el 2003 es va assolir un acord per a connectar el FAV amb l'aeroport a través d'una estació intermodal al Prat i un servei de llançadora, els canvis en els governs estatal i de la Generalitat van empènyer l'Ajuntament de Barcelona a reobrir la proposta d'una estació a l'aeroport mateix. Aquesta proposta comptava amb el suport de les associacions empresarials, però va ser qüestionada per l'Ajuntament del Prat i pel Departament de Medi Ambient i Habitatge. Davant l'advertència de Foment que el canvi de traçat podia

endarrerir dos anys l'arribada del FAV a Barcelona, es va acordar que en una primera fase es mantingués la connexió a través de l'estació intermodal, per tal de mantenir l'arribada a Barcelona el 2007, i estudiar en una segona fase l'enllaç directe amb l'aeroport, recuperant la idea de l'any 2001 de fer un bucle. Així, l'any 2004 va acabar sense que s'hagués licitat el tram de l'aeroport i a l'espera d'un acord definitiu. Però el debat de les connexions del FAV amb els aeroports no es limitava a Barcelona. A GIRONA [89] els agents econòmics insistien a reclamar una estació a L'AEROPORT DE GIRONA-COSTA BRAVA [8] i l'Ajuntament de Reus demanava que la segona ESTACIÓ DEL CAMP DE TARRAGONA [82] se situés al nord de L'AEROPORT DE REUS [11] per a garantir la millor intermodalitat.

Les negociacions entre administracions sobre els traçats urbans del FAV i les expectatives de projectes urbanístics entorn de les estacions i els soterraments

L'altre aspecte de traçat que continuava obert a negociacions entre administracions era la solució final de la inserció del FAV a les grans ciutats. Així, el projecte de túnel que ha de travessar la ciutat de BARCELONA [86] encara va patir diverses vicissituds durant el 2004. Si bé a principi d'any les diferents administracions arribaven a l'acord que el túnel passés pel carrer de Mallorca i van arribar a treure a informació pública aquest projecte base, a final d'any l'Ajuntament de Barcelona va proposar que el túnel passés pel carrer de Provença, modificació que va ser acordada per les diferents administracions sense que s'alterés el calendari previst (tot i que a final de 2004 el túnel encara no tenia data d'inici). El túnel va generar mobilitzacions en contra per part d'algunes associacions de veïns, particularment al barri del Clot, on està previst que el túnel passi a poca profunditat. El 2004 es va desestimar també, finalment, el soterrament del tram Hospitalet-Sants que reclamaven els veïns.

Però els traçats urbans del FAV encara generaven debat en altres ciutats. A FIGUERES [90], malgrat l'acord entre Foment i l'Ajuntament en favor del traçat oest (que inclouria també el trasllat del tren convencional i una nova estació), el debat era viu, amb veus, per una banda, que reclamaven el desdoblament de l'actual traçat ferroviari per l'est o el soterrament i, per l'altra, amb les veus de tots els agents socials que coincidien a reclamar una estació del FAV que Foment no garantia i condicionava a la demanda. El 2004 també es va acordar soterrar la via a Vilafranca (ALT PENEDÈS, [83] i es concretava la solució del soterrament a GIRONA [89], mentre que les demandes de soterrament en alguns municipis del VALLES [87] i a Sarrià de Ter i Sant Julià de Ramis (GIRONÈS, [88]) semblava difícil que fossin finalment ateses.

Alhora, la inserció del FAV a les ciutats ha generat arreu expectatives de transformació urbanística, relacionades amb l'entorn de l'estació o amb el soterrament de les vies actuals del ferrocarril convencional. El cas més destacat és, potser, el PLA URBANÍSTIC DE SANT ANDREU-SAGRERA [193], aprovat el 2004, a l'entorn de l'estació central del FAV A BARCELONA [86]. Però les estacions i el soterrament del ferrocarril han comportat expectatives

d'altres projectes urbanístics de noves centralitats i recosit de la ciutat a LLEIDA [80] (pla especial de l'estació), Vilafranca, l'Hospitalet i Sants (TRAMS BAIX LLOBREGAT, [84], i Barcelona), GIRONA [89] i, particularment, FIGUERES [90] on es preveu la urbanització de l'actual traçat de ferrocarril convencional per l'est que es traslladarà a l'oest i al voltant de la nova estació de la ciutat. De manera similar, el FAV permetrà la construcció de noves estacions de ferrocarril regional a Vilafranca i a Martorell (BAIX LLOBREGAT, [84]). L'ESTACIÓ DEL CAMP DE TARRAGONA [82], entre Perafort i la Secuita, ha generat, també, diversos projectes de creixement urbanístic en aquests municipis.

Finalment, sobta que un projecte amb les dimensions i l'impacte territorial del FAV hagi generat relativament escasses mobilitzacions ciutadanes de caire ambiental i paisatgístic, tot i que n'hi va haver alguna de concentrada a l'Alt Penedès, particularment per la base de muntatge de la Granada i alguns viaductes, i a les comarques gironines (SELVA-GIRONÈS, [88] i FIGUERES, [90]), per l'afectació als estanys de Riudarenes i per les extraccions d'àrids per a l'obra.

En un altre ordre de coses, els canvis en el Govern de l'Estat han revitalitzat les demandes de la Generalitat i dels agents econòmics perquè es construeixi una línia d'alta velocitat entre Barcelona i València, concretament en el CORREDOR MEDITERRANI [94], principal eix de mercaderies i viatgers del país. En el mateix àmbit, l'associació Fermed defensa la construcció d'una línia exclusiva de mercaderies d'ample europeu que aniria d'Algesires a Metz.

XARXA REGIONAL DE FERROCARRILS

Entre l'ambiciós projecte de ferrocarril transversal i l'escassetat d'inversions en les línies degradades de l'interior

Més enllà del FAV, les qüestions de l'actualitat del 2004 relacionades amb la xarxa ferroviària regional presentaven un fort contrast entre l'anunci de l'ambiciós projecte d'una nova línia de FERROCARRIL TRANSVERSAL [97], que hauria de suposar un gran esforç d'inversió, i l'escassetat de recursos invertits en les línies de l'interior del país, més deficitàries quant a modernització i servei, com les de LLEIDA-LA POBLA [95], LLEIDA-MANRESA [96] i VIC-PUIGCERDÀ [98].

Així, el nou Pla director d'infraestructures ferroviàries 2003-2025 incloïa la proposta del nou Ferrocarril Transversal de Catalunya que uniria les ciutats de Lleida, Cervera, Igualada, Manresa, Vic, Olot i Figueres, amb ramals al PORT DE BARCELONA [166] i Tarragona, a Puigcerdà i a França. L'objectiu d'aquest eix ferroviari era alleugerir la pressió del transport de mercaderies sobre les xarxes viària i ferroviària del corredor litoral i millorar el servei de transport públic entre les ciutats mitjanes que connectaria. Segons la proposta, la línia es destinaria tant a mercaderies com a passatgers, tindria ample internacional i característiques de velocitat alta. L'any 2004 se'n va contractar la redacció de l'estudi previ de corredors i mercaderies, tot i que l'horitzó temporal estimat per a l'entrada en servei era d'uns vint anys. Aquesta seria la inversió en infraestructura

ferroviària més important i ambiciosa a Catalunya després del FAV.

En contrast amb tot això, les altres qüestions destacades de l'any en relació amb la xarxa ferroviària es referien a les iniciatives de revitalització de tres línies que actualment presenten importants degradacions de la infraestructura i deficiències de servei (tant pel que fa a freqüència com a recorregut), conseqüència de la manca prolongada d'inversions en matèria de modernització i manteniment, i sobre les quals fins i tot havia planat l'amenaça de la supressió. Així, la línia de la Pobla de Segur va ser traspasada finalment per l'Estat a la Generalitat a la darrera d'any, després de llargues negociacions. La Generalitat es comprometia a fer una important inversió en la millora de la infraestructura i preveia donar condicions de servei de rodalies entre Lleida i Balaguer i de tren turístic entre Balaguer i la Pobla, tot i que des del Pallars es reclamava una millora del servei. A la línia Vic-Puigcerdà continuava la mobilització de les administracions locals per a reclamar millores en la infraestructura i durant l'any 2004 ja es van efectuar algunes intervencions en les estacions, renovació de la via i infraestructura elèctrica, lluny, però, de la inversió compromesa. A més, del món local sorgia també la iniciativa d'un servei de tren turístic entre Ripoll i Puigcerdà que es preveia per al 2006. Finalment, a la línia Lleida-Manresa les continuades demandes d'inversions de l'Estat en la millora de la infraestructura continuaven sense ser ateses, més enllà d'actuacions urgents per a mantenir el servei, i la Generalitat es plantejava també demanar-ne el traspàs o una gestió compartida.

FERROCARRIL DE RODALIES I METRO

Retorna el tramvia a Barcelona mentre la xarxa de rodalies deixa de créixer a causa de l'escassa inversió

El creixent consens tècnic i social sobre la necessitat de millorar el sistema de transport públic a la Regió Metropolitana i, en particular, la xarxa de ferrocarrils de rodalies no va tenir una traducció real, l'any 2004, que suposés una millora sensible del servei ni tan sols la concreció de nous projectes significatius de creixement de la xarxa. Fins i tot, moltes de les actuacions previstes en el Pla director d'infraestructures de transport metropolità 2001-2010 ni tan sols s'havien iniciat. Si anem més enllà, el creixement sostingut durant els darrers deu anys del nombre de viatgers dels FERROCARRILS DE RODALIES [92] de RENFE tendia a estancar-se o reduir-se l'any 2004, fet atribuït als déficits d'inversions en la millora del servei que havien conduït a la saturació del servei i a reiterades queixes per part dels usuaris. Aquest fet va portar la Generalitat a plantejar-se de nou el traspàs del servei o la gestió compartida. D'altra banda, Ferrocarrils de la Generalitat projectava petites ampliacions de la xarxa a Sabadell i Terrassa que haurien de connectar-la amb la xarxa de RENFE. En aquest context, l'actuació més significativa de l'any en la xarxa de rodalies va ser l'avanç en l'adequació del corredor de mercaderies EL PAPIOL-MOLLET [93] per al servei de viatgers, actuació llargament reivindicada a la comarca del Vallès. RENFE va garantir l'entrada en servei, l'any 2005, del tram el Papiol-

Cerdanyola, mentre que el tram Cerdanyola-Mollet quedava temporalment descartat.

Pel que fa a la XARXA DE METRO [106], l'actuació més destacada de l'any 2004 era el bon ritme d'avanç de les obres de la LÍNIA 9 [107], iniciades l'any anterior, que ha de connectar Badalona i Santa Coloma amb la Zona Franca i l'aeroport: la perforació dels túnels i la construcció de les estacions a Badalona i Santa Coloma avançava segons les previsions, alhora que s'adjudicaven les obres de L'INTERCANVIADOR DE LA SAGRERA [107] (on coincidiran quatre línies de metro, rodalies i el FAV) i els trams d'accés a l'aeroport, que es van acordar integrar finalment a la línia 2 en lloc de la 9. Tot i que es preveia que el tram de la Sagrera a Badalona i Santa Coloma estigués enllestit el 2005, aquest no entraria en servei fins al 2006, atès l'endarreriment en la previsió de lliurament dels combois, contractats també l'any 2004. Així mateix, es va encarregar l'estudi informatiu de la prolongació de la línia 2 per Montjuïc, Zona Franca, Pedrosa i fins l'aeroport, amb la previsió d'entrar en servei l'any 2010. D'altra banda, la Generalitat confirmava que la línia 12 de Sarrià a Viladecans no podria estar enllestida l'any 2008 com s'havia previst inicialment.

Però la notícia més destacada de l'any pel que fa al transport públic va ser el retorn del servei del tramvia a Barcelona. El mes d'abril van entrar en servei dues de les línies del TRAMVIA DEL BAIX LLOBREGAT [183] i al maig una de les línies del TRAMVIA DEL BESÒS [184]. L'entrada en servei del tramvia no va estar exempta d'una intensa polèmica als mitjans de comunicació, tot i que puntual i conjuntural, a causa d'incidències derivades de l'ajustament amb la circulació viària (petits accidents durant el període de proves) i problemes tècnics menors que van obligar a aturar el servei durant uns dies només un mes després de la inauguració. Tot i així, a final d'any la reintroducció del tramvia a la ciutat era un fet ja plenament normalitzat que no va generar més problemàtica, el nombre de viatgers superava les previsions inicial de l'ATM i la valoració general del tramvia era positiva. D'altra banda, la línia T5 de l'Estació del Nord a Badalona patia endarreriments de les obres com a conseqüència dels canvis en el traçat inicialment previst a què l'Ajuntament de Badalona havia forçat i se suportaven les mobilitzacions veïnals en aquesta ciutat i també al Poblenou, de manera que l'entrada en servei prevista per al 2005 quedava ajornada per al 2006.

XARXA VIÀRIA

El nou Govern de la Generalitat manté els projectes d'autovies i desdoblaments tot i que introdueix algunes mesures per a reduir-ne l'impacte

En l'àmbit de la xarxa viària, l'any 2005 es va caracteritzar per la continuació de nombrosos conflictes entorn del desdoblament o la transformació en autovia de diverses carreteres. El canvi en el Govern de la Generalitat, a final del 2003, havia creat expectatives entre grups ecologistes i plataformes ciutadanes que es revisarien o se suprimien alguns projectes de desdoblament o de creació de noves autovies (els casos més polèmics són els de la B-40 QUART CENTURÓ [17] i la C-37 VIC-OLLOT PER BRAÇONS [36]). Tanmateix, la política del

Departament de Política Territorial i Obres Públiques, dirigit ara per Joaquim Nadal (PSC), va ser de continuar amb els projectes de noves autovies i desdoblaments, com s'expressava a l'Agenda DE 50 ACTUACIONS PRIORITÀRIES [12] del DPTOP i els avanços del Pla d'autovies i el Pla de carreteres, política que anava fins i tot més enllà de la de l'anterior govern, amb nous projectes significatius com el desdoblament de L'EIX TRANSVERSAL [33]. El canvi de govern sí que va comportar, però, l'aturada temporal d'alguns projectes per tal de realitzar-ne nous estudis de revisió i amb la intenció de minimitzar-ne alhora l'impacte ambiental (B-500 PER LA CONRERIA [29], C-16 EIX DEL LLOBREGAT [30], C-31 PALAMÓS-PALAFRUGELL [35] o C-37 Vic-Olot per Bracons). En tots aquests casos, la decisió del DPTOP va ser mantenir la previsió del desdoblament introduint modificacions en el traçat o en les característiques de la carretera per tal de minimitzar-ne l'impacte; la més notòria d'aquestes modificacions va ser la reducció de quatre a tres carrils d'alguns trams de la C-37.

Aquesta aposta pel sistema d'autovies va comportar algunes desavinences manifestes amb el Departament de Medi Ambient i Habitatge, dirigit per Salvador Milà (ICV), atès que tant el DMAH com ICV es mostraven contraris a alguns dels projectes defensats des del DPTOP, com ara el tram Terrassa-Abrera de la B-40 Quart cinturó la C-37 Vic-Olot per Bracons. Les cambres de comerç i associacions empresarials es mostraven satisfetes amb aquesta política d'autovies i desdoblaments i continuaven reivindicant noves inversions en vies d'alta capacitat com la completació de la B-40 (Quart cinturó) o l'ampliació de L'AP-7 i EL DESDOBLAMENT DE L'A-2 A LES COMARQUES DE GIRONA [13]. Els grups ecologistes i les plataformes ciutadanes de defensa del territori van mostrar la seva decepció per la política del nou Govern, que consideraven continuista, i, malgrat l'avanç d'alguns dels projectes, van mantenir les campanyes d'oposició a bona part dels projectes, particularment al Quart cinturó, la C-37 Vic-Olot per Bracons o la C-66 ANELLA DE LES GAVARRES [37], alhora que desplegaven una nova estratègia d'elaboració d'estudis tècnics de mobilitat per a qüestionar la necessitat d'alguns dels projectes, com el de la B-40 Quart cinturó.

El nou Govern manté els projectes de desdoblament introduint algunes modificacions en el traçat i disseny a fi de reduir-ne l'impacte

En efecte, l'any 2004 es va caracteritzar per la continuïtat dels projectes de desdoblaments i noves autovies, amb modificacions puntuals en el traçat i en les característiques de l'obra, resultat de nous estudis ambientals o de negociacions amb l'Administració local. La modificació més rellevant va ser la del projecte de la C-37 Vic-Olot per Bracons: el DPTOP va paralitzar les obres per a realitzar-ne nous estudis i finalment va optar per reduir-ne l'ample de parts del traçat, de quatre a tres carrils, per incloure-hi un seguit de túnels i falsos túnels a Joanetes amb la finalitat de reduir l'impacte visual, per projectar el darrer tram conjuntament amb la C-63 i per redactar un pla director urbanístic de les valls del Ges i d'en Bas que permetés evitar un impacte urbanístic indesitjat. Aquestes modificacions no van sa-

tisfer ni el DMAH ni les entitats ecologistes i plataformes. A la C-31 PALAMÓS-PALAFRUGELL [35] es va mantenir el desdoblament però modificant el projecte d'acord amb les demandes dels ajuntaments, sempre amb la intenció de garantir una integració paisatgística i urbana millor; de manera similar a la C-66, Anella de les Gavarres, el DPTOP es comprometia a tirar endavant el desdoblament de tot el traçat buscant el consens amb les administracions locals per a reduir-ne l'impacte. A la C-16 EIX DEL LLOBREGAT [30], se'n va modificar el traçat d'acord amb les demandes dels ajuntament de la vall del Llobregat, tot suprimint l'"orella" de Casserres prevista per l'anterior Govern. El projecte de la B-500 PER LA CONRERIA [29] es va aturar per tal de realitzar-ne nous estudis, si bé el projecte d'autovia es va incloure al pla d'autovies pendent de solució del traçat. Entre els nous projectes impulsats pel nou Govern destacava la inclusió com a actuació prioritària del desdoblament de tot el traçat de la C-25 EIX TRANSVERSAL [33], del qual es van licitar els estudis informatius i d'impacte dels trams les Oluges-Manresa i Artés-Vic, per bé que els estudis preliminars del nou Pla de carreteres en qüestionaven la necessitat si es desdoblava la C-37 VIC-OLLOT PER BRACONS [36].

D'altra banda, el canvi en el Govern de l'Estat, resultat de les eleccions del mes de març, va facilitar les negociacions entre Generalitat i Estat per tal d'impulsar, i en alguns casos modificar, els projectes d'autovies del Ministeri de Foment a Catalunya. El 2004 es va donar un important impuls al llargament reivindicat DESDOBLAMENT DE L'A-2 A LES COMARQUES GIRONINES [13] amb l'adjudicació de les obres dels tres trams entre Maçanet i l'aeroport de Girona; el tràmit d'informació pública de l'estudi informatiu del tram Girona-França, i la inclusió en els pressupostos de partides per a les obres entre Tordera i la Jonquera, que es preveïen completar l'any 2008. El Ministeri de Foment també va accedir a estudiar la modificació del DESDOBLAMENT DE L'N-340 A TARRAGONA [20] per fer-lo paral·lel amb el traçat de l'autopista AP-7, tal com proposava el DPTOP i en contra de l'opinió de l'Ajuntament de Tarragona. Així mateix, també sortien a informació pública o es licitaven els estudis informatius de L'AUTOVIA A-14 LLEIDA-VIELHA [15] (desdoblament de l'antiga N-230) i del túnel de la N-260 A TOSÉS [38]. Tanmateix, la inversió més polèmica de l'Estat a Catalunya era la B-40 QUART CINTURÓ [17]. Generalitat i Estat es mostraven d'acord pel que fa a la necessitat de construir el tram Abrera-Terrassa i, tot i que la seva construcció no es va incloure en els pressupostos de l'Estat per al 2005, el Govern de l'Estat es va comprometre a licitar-lo el 2005 a càrrec de fons extrapressupostaris. Pel que fa a la resta de traçat, la Generalitat es manifestava partidària de construir només el tram Terrassa-Sabadell-Castellar i descartar el tram Castellar-Granollers, fet que contrastava amb els estudis preliminars del nou pla de carreteres que proposaven un quart cinturó des de Sant Pere de Riudebitlles (Alt Penedès) a Sils (la Selva), proposta similar a la de la Cambra de Comerç de Barcelona, que encara l'estenia al sud fins a la Bisbal del Penedès. En qualsevol cas, el Ministeri disposava ja de l'estudi informatiu del tram Terrassa-Granollers-la Roca i el 2004 licitava el del tram Vilafranca-Abrera.

"Guerra d'informes tècnics": Les entitats empresarials reclamen més inversions en autovies, mentre que les plataformes consideren continuïsta la política del nou Govern i qüestionen la necessitat dels projectes amb arguments tècnics

En aquest context, les cambres de comerç i associacions empresarials van insistir durant l'any 2004 en la necessitat d'incrementar les inversions en infraestructures viàries d'alta capacitat per tal de garantir el desenvolupament econòmic del país. A aquest efecte, les cambres de Barcelona i de Girona van elaborar diversos estudis sobre l'impacte negatiu que la falta d'inversions en vies de gran capacitat podia comportar per a l'economia catalana. Les demandes principals d'aquests estudis eren el DESDOBLAMENT DE L'A-2 I L'AMPLIACIÓ DE L'AP-7 A LES COMARQUES GIRO-NINES [13] i el traçat complet de la B-40 QUART CINTURÓ [17] com a eix perimetral entre la Bisbal del Penedès i Sils. Aquests estudis remarcaven els beneficis econòmics (increment del PIB) i socials (creació de llocs de treball) i la insuficiència d'una eventual anella ferroviària per a solucionar la congestió de la xarxa de carreteres a la Regió Metropolitana. Les associacions empresarials reclamaven també, entre d'altres, L'AUTOVIA HORTA-CERDANYOLA [18], el desdoblament de la C-17 VIC-RIPOLL [32] o el desdoblament complet de la C-37 VIC-OLLOT PER BRACONS [36].

Per la seva banda, les entitats ecologistes i les plataformes locals de defensa del territori van mostrar la seva decepció amb la política que consideraven continuïsta del nou Govern de la Generalitat, consideraven insuficients les modificacions introduïdes pel DPTOP en alguns dels projectes i mantenien les mobilitzacions en oposició a diversos projectes (particularment al Vallès i a l'Empordà), malgrat que els projectes s'anaven confirmant. Així van continuar les mobilitzacions contra l'A-26 BESALÚ-FIGUERES [16], la B-40 Quart cinturó, el DESDOBLAMENT DE L'N-340 A TARRAGONA [20], la C-37 Vic-Olot per Bracons o la C-66 ANELLA DE LES GAVARRES [37]. Iniciativa per Catalunya-els Verds mostrava també la seva oposició a bona part d'aquests projectes (en particular al Quart cinturó i a l'eix Vic-Olot per Bracons), fet que va comportar importants tensions dins del Govern tripartit de la Generalitat i entre el DPTOP i el DMAH.

Tanmateix, els arguments de les plataformes havien anat evolucionant substancialment en els darrers anys. A les crítiques usuals pels impactes negatius en els ecosistemes, el paisatge o l'agricultura, s'hi havia anat afegint el qüestionament de la necessitat del projecte basat en estudis tècnics de mobilitat i la formulació de models alternatius de mobilitat basats en el transport ferroviari, la millora de la xarxa secundària i la supressió de peatges. L'any 2004, el cas on aquesta estratègia es va mostrar més elaborada va ser en la campanya contra el Quart cinturó: així es presentaven estudis de mobilitat que mostraven que el Quart cinturó era innecessari i alternativament es proposava un model basat en el transport col·lectiu ferroviari, la millora de la xarxa secundària i la supressió de peatges. En un altre ordre de coses, el debat sobre la necessitat de la C-37 Vic-Olot se centrava en bona part en si aquesta havia de ser una carretera que respongués a les necessitats locals de comunicació entre Olot i Vic o si havia de ser una

via de connexió entre la península i l'Estat francès. Un altre cas interessant i innovador va ser el de L'AUTOVIA N-240 TARRAGONA-MONTBLANC [19] en què la plataforma va encarregar un estudi tècnic on es demostraven els avantatges ambientals i socials que l'autovia passés per l'est del Francolí (desdoblant l'actual N-240) i no per l'oest, com havia previst el Ministeri de Foment. Finalment, un darrer argument d'oposició a determinats projectes de desdoblament era la possibilitat d'utilitzar de manera més eficient la xarxa d'autopistes amb la supressió de peatges i l'eventual ampliació del nombre de carrils com a alternativa al desdoblament, com ara L'AP-7 quan passa per Girona o l'N-340 a Tarragona.

Dos casos de conflicte entre administració, associacions empresarials i plataformes ciutadanes: necessitats i impactes del túnel de Bracons i el Quart cinturó

Els dos projectes que més debat i polèmica van generar l'any 2004 (la C-37 VIC-OLLOT PER BRACONS [36] i la B-40 QUART CINTURÓ [17]) sintetitzen bona part d'aquestes polítiques, arguments i debats.

Un dels principals debats territorials de l'any 2004 va ser el de l'eix Vic-Olot per Bracons. El nou Govern de la Generalitat va paralitzar les obres fins a la realització d'un nou estudi ambiental, econòmic i jurídic, fet que va ser crític per les associacions empresarials. Finalment, el mes de març el consell executiu va acordar reprendre el projecte però amb característiques de via intercomarcal, reduint-ne l'ample d'alguns trams de quatre a tres carrils (proposta que ja havia defensat el PSC en anys anteriors), desplaçant-ne el traçat lleugerament, introduint-hi nous túnels i falsos túnels per a minimitzar l'impacte visual i ecològic al sector de Joanetes i redactant un pla director urbanístic de les valls del Ges i d'en Bas per a protegir els espais agrícoles i ordenar el creixement urbanístic que es pogués produir arran de la nova via. Aquesta proposta no comptava amb el suport del DMAH, que havia demanat revisar tot el projecte i buscar traçats alternatius a Bracons. També va ser fortament qüestionada per ERC i ICV, socis del PSC al Govern, així com per la plataforma Salvem les Valls; tots ells consideraven insuficients les modificacions i demanaven la supressió del túnel.

L'altre debat més destacat de l'any va ser entorn de la B-40 Quart cinturó. El Ministeri de Foment semblava ratificar la construcció de tot el Quart cinturó i el 2004 en licitava els estudis informatius dels trams Vilafranca-Abrera i Terrassa-la Roca i, tot i que no introduïa als pressupostos de l'Estat per al 2005 la construcció del tram Abrera-Terrassa, el Govern de l'Estat es comprometia a licitar-lo amb fons extrapressupostaris. D'altra banda, el DPTOP considerava necessari el tram Abrera-Terrassa, així com el Terrassa-Sabadell-Castellar, però qüestionava el Castellar-Granollers per l'impacte que generava i per l'existència de l'alternativa de millorar la xarxa comarcal. Tot i això, la proposta preliminar del nou pla de carreteres preveia un quart cinturó des de Sant Pere de Riudebitlles a Sils. Aquesta proposta era molt similar a la proposada per la Cambra de Comerç de Barcelona, que encara l'estenia al sud fins a la Bisbal del Penedès. La Cambra defensava la necessitat d'una via de gran capacitat amb un estudi que mostrava

la pèrdua de negoci que fins ara havia suposat la seva inexistència i avalua l'impacte que la B-40 tindria en l'increment del PIB de Catalunya i en la creació de llocs de treball, alhora que considerava que una alternativa ferroviària no era suficient per a solucionar la congestió de les carreteres de la Regió Metropolitana. Per contra, la campanya contra el Quart cinturó i l'Adenc intensificaven la seva oposició al projecte (també al tram Abrera-Terrassa). A aquest efecte presentaven estudis de mobilitat que mostraven que la B-40 era innecessària i, alternativament, proposaven un eix ferroviari, la millora de la xarxa secundària de la comarca i la supressió dels peatges. Aquest posicionament tenia el suport d'ICV i, consegüentment, va generar tensions dins el Govern tripartit i entre el DPTOP i el DMAH.

AEROPORTS REGIONALS

Les companyies aèries de baix cost impulsen un gran creixement dels aeroports de Girona i Reus, que han de redimensionar les instal·lacions

La implantació els darrers anys de les companyies de vols de baix cost (amb suport de les institucions públiques) als AEROPORTS DE GIRONA-COSTA BRAVA [8] i de REUS [11] ha suposat un ràpid i continu increment del trànsit aeroportuari i del nombre de passatgers fins a xifres inesperades fa pocs anys. Aquest fet ha portat a una ràpida congestió de les instal·lacions i a la necessitat urgent de redimensionar-les per a poder absorbir el creixement de l'activitat: ampliació de les pistes, terminals, aparcaments, accessos, personal de servei, etc. Durant el 2004, les institucions locals van intensificar les negociacions amb AENA per avançar el calendari de les actuacions previstes i programar noves inversions de millora d'acord amb les necessitats de la creixent activitat; però també per arribar a acords amb les companyies de baix cost a fi d'atraure-hi nous vols. Alhora, les administracions locals i associacions empresarials tractaven d'aconseguir la millor connexió possible dels aeroports amb el ferrocarril d'alta velocitat: mentre a Reus es tractava de situar L'ESTACIÓ CENTRAL DEL CAMP DE TÀRRAGONA [82] al més a prop possible de la terminal de l'aeroport, a Girona alguns agents continuaven reclamant que l'estació del FAV A GIRONA [89] es localitzés a l'aeroport i, si això no era possible, que es disposés d'una connexió ferroviària amb l'estació a la ciutat.

Aquest creixement recent de l'activitat dels aeroports regionals va portar també a accelerar projectes de nous aeroports estancats desde feia anys, com el de Lleida i el de la Seu d'Urgell. L'any 2004, el nou Govern de la Generalitat va descartar finalment la proposta de l'anterior Govern segons la qual L'AEROPORT DE LLEIDA [10] es construiria a partir d'una ampliació de l'aeròdrom d'Alfés. Així es donava per tancat finalment el llarg conflicte per l'impacte que hauria suposat la construcció de l'aeroport en un espai natural protegit d'alts valors ecològics. Aquest fet va provocar una allau d'ofertes per part dels municipis de l'entorn de Lleida per a acollir el nou aeroport. Finalment, el DPTOP va escollir el municipi d'Alguaire, després de realitzar un estudi entre les localitzacions possibles. La Generalitat preveia un aeroport de categoria regional, amb gestió mixta, que estaria enllestit l'any 2008. La construc-

ció de l'aeroport va generar expectatives de creixement turístic, industrial i urbanístic, aquest darrer particularment en el municipi d'Alguaire, que va iniciar la revisió del seu planejament per a acollir nous desenvolupaments urbanístics. D'altra banda, el 2004 va suposar també la reactivació de la llargament reivindicada reobertura de L'AEROPORT DE LA SEU D'URGELL [9] amb un acord entre el Govern andorrà i el Govern espanyol sobre el finançament conjunt de les infraestructures i una gestió compartida. El Govern d'Andorra afirmava haver rebut mostres d'interès de companyies de baix cost que podien dinamitzar el turisme al principat.

AEROPORT I PORT DE BARCELONA

La necessitat d'inversions continuades d'ampliació de les instal·lacions per a millorar l'accessibilitat exterior de Catalunya

L'aeroport i el port de Barcelona són dues infraestructures d'escala europea fonamentals no només per a millorar l'accessibilitat exterior a Catalunya de persones i mercaderies sinó també per a incrementar la centralitat del país en el conjunt europeu, amb el potencial de desenvolupament econòmic que això pot suposar. Tanmateix, la congestió produïda pel creixement continuat del trànsit en ambdues instal·lacions i l'aprofitament de les expectatives de la demanda potencial requereixen importants inversions en l'ampliació de les infraestructures.

Així, a L'AEROPORT DE BARCELONA [7] van continuar avançant les obres incloses en el Pla director de 1999, que havien de permetre superar la situació actual de congestió i possibilitar que esdevingués un *hub* del Mediterrani occidental. Així, el 2004 van finalitzar les obres de la nova torre de control, es va inaugurar la tercera pista (que va generar queixes dels veïns de Gavamar pels sorolls dels avions en la ruta d'aproximació) i es van iniciar les obres de la nova terminal sud que es preveia inaugurar el 2007. Tot plegat havia de permetre que l'aeroport passés dels 23 milions de passatgers/any (que el situaven com a desè aeroport d'Europa) als 40 milions. Tanmateix, restava pendent de resoldre el problema dels accessos a la ciutat: amb un insuficient servei del FERROCARRIL DE RODALIES [92], amb l'arribada del METRO [106] prevista per al 2010 i sense resoldre la connexió definitiva del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT AMB L'AEROPORT [85]. El lent avanç de les inversions i la manca d'una política aeroportuària pròpia (l'aeroport està gestionat per l'empresa pública estatal AENA) van intensificar les demandes de la Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona i les associacions empresarials per passar a una gestió compartida que optimitzés l'eficiència i el potencial de projecció internacional de l'Aeroport.

Paral·lelament, al PORT DE BARCELONA [166] el volum de mercaderies va incrementar un 14% l'any 2004. La inauguració, el 2004, del DESVIAMENT DEL RIU LLOBREGAT [181] obria definitivament les portes a les obres d'ampliació del Port i de la Zona d'Activitats Logístiques. Alhora, els estudis mostraven que es preveia que aquestes actuacions generarien un increment del trànsit de camions d'un 155% fins a l'any 2010, amb el consegüent col·lapse dels accessos. En aquest sentit, el DPTOP va considerar una prioritat la necessitat d'una via de ferrocarril d'ample inter-

nacional que connectés els ports de Barcelona i Tarragona amb França, coincidint amb la proposta que feia la Cambra de Comerç de Barcelona d'una línia específica de ferrocarril de mercaderies entre ambdós ports i París. Així, el 2004 es va redactar un pla d'accessibilitat viària i ferroviària de l'àrea logística del Llobregat que pro-

posava que el transport de mercaderies per ferrocarril passés del 6% actual fins al 30% en un horitzó de trenta anys. D'altra banda, el DPTOP també va promoure la col·laboració entre els ports de Barcelona i Tarragona a través d'un front portuari català per a generar sinergies entre ambdues instal·lacions.

PLANS URBANÍSTICS DE CREIXEMENT I TRANSFORMACIÓ

PLANS D'ORDENACIÓ URBANA MUNICIPAL

El difícil equilibri del model urbà compacte i la preservació dels espais oberts en un context d'expectatives de fort creixement de població i activitats

El creixement de població i d'activitats productives experimentat els darrers anys en molts municipis, les expectatives de manteniment d'aquest ritme per als propers anys i les modificacions en la legislació urbanística (MODIFICACIÓ DE LA LLEI D'URBANISME, [105]) han empès recentment molts municipis a revisar els seus plans d'ordenació urbana municipal. Aquestes revisions es produeixen particularment en aquells municipis amb majors expectatives de creixement, com ara els municipis propers al litoral (com CALELLA [170], CAMBRILS [171], SITGES [175]), el sistema de ciutats mitjanes (com el PAUM DE VIC [131], BERGA [169], MOLLET [172]) o els municipis immersos en unes dinàmiques metropolitanes d'abast cada cop més ampli i ben connectats a la xarxa d'infraestructures de transport de gran capacitat (per exemple, Sant LLORENÇ D'HORTONS [173], SANTA OLIVA [174]). El fet que es produeixi una allau de revisions de plans d'ordenació municipal, fet que sembla anar-se confirmant, abans de l'aprovació dels plans territorials parcials i els plans directores urbanístics que integren el PROGRAMA DE PLANEJAMENT TERRITORIAL [177] pot comprometre el model territorial de conjunt resultant en tant que consolida classificacions de sòl en funció de lògiques municipals i no pas regionals o de país.

Els nous plans d'ordenació urbana municipal coincideixen, en bona part, a haver d'afrontar una contradicció, o si més no paradoxal, difícil de gestionar a través del pla. D'una banda, el discurs en favor d'un model urbà compacte, funcionalment complex i que preservi el sistema d'espais oberts sembla consolidar-se cada cop més en les declaracions d'objectius programàtiques dels POUM. De l'altra, la tendència actual i les expectatives de futur de creixement de població i de les activitats productives fan que els escenaris de necessitats de sòl per atendre la demanda d'habitatges i de sòl industrial amb què treballen els plans posin en compromís la garantia d'aquests criteris o principis programàtics del model urbà. La resolució d'aquesta contradicció a través del pla no és fàcil, menys encara quan no sembla que els ajuntaments estiguin disposats a

renunciar a les expectatives de creixement en termes de població i d'activitat.

Així, les solucions més innovadores apareixen en aquells municipis que pràcticament ja han exhaurit tot el sòl que es podria arribar a urbanitzar (com en el cas de Mollet) o les iniciatives de l'Ajuntament de Barcelona de reconversió de teixits urbans obsolets al POBLENOU [197], MARINA-ZONA FRANCA [190] o EL BON PASTOR [195]), tot i que en molts d'aquests casos preveu l'expulsió d'activitats industrials a altres municipis i, per tant, tampoc no suposarien un estalvi del consum de sòl en el conjunt del país.

En canvi, per a aquells municipis que encara disposen de reserves de sòls susceptibles d'incorporar-se al procés urbanitzador, la revisió del POUM sol comportar l'increment de classificacions de sòl urbanitzable per a acollir nous creixements (per exemple, Vic, Calella, Cambrils o Sitges). Tot i això, en els plans recents s'observa una tendència a la densificació de les trames urbanes (Cambrils), a la concentració de l'edificabilitat, sense reduir-la, en parts dels sectors per a incrementar els espais lliures de cessió obligatòria (Santa Oliva) o petites operacions de transferència d'edificabilitats entre sectors per tal de desclassificar espais d'especial interès natural o paisatgístic. En qualsevol cas, la tendència dels nous POUM continua essent incrementar notablement el sòl classificat com a urbanitzable i no s'aprecien iniciatives significatives de desclassificació per tal de preservar la matriu d'espais oberts.

Entre la previsió de nou sòl urbanitzable i la densificació dels teixits urbans

En efecte, el dimensionament de les necessitats de noves classificacions de sòl residencial i industrials en la major part de POUM revisats al llarg del 2004 parteix d'unes previsions de creixement altes: el PAUM DE VIC [131] preveu passar de 36.000 habitants a 50.000 (horitzó 2016) amb una previsió de necessitats d'entre 485 i 585 habitatges anuals; el POUM DE CAMBRILS [171] parteix de l'objectiu de passar de 25.000 habitants a 60.000 (any 2020), amb una necessitat de 8.600 habitatges nous; MOLLET [172] preveu passar de 50.000 habitants a 62.500 (2017), i les taxes de creixement es multipliquen en els municipis petits, com SANT LLORENÇ D'HORTONS [173], que amb una població de

1.900 habitants classifica 186 ha de sòl urbanitzable (el doble del sòl urbà existent) per a acollir 1.500 nous habitatges, amb la qual cosa triplica la població, o SANTA OLIVA [174], amb una població de 2.600 habitants i sòl classificat per a acollir fins a 15.000 habitants.

La classificació de nou sòl urbanitzable per a atendre la demanda d'activitats productives manté una tendència similar i municipis com Vic, Berga, Calella o Sant Llorenç d'Hortons aproven també creixements rellevants de sòl industrial, sovint en sectors discontinus amb el teixit urbà existent i en contradicció amb el model de ciutat compacta proposada pel pla mateix, fet que va comportar la denegació o suspensió d'alguns d'aquests sectors per part de la Comissió Territorial d'Urbanisme.

Les propostes més innovadores sorgeixen, potser, en aquells municipis que ja han exhaurit el sòl que podria ser apte per a incorporar-se al procés d'urbanització. Així, Mollet fa una aposta pel desenvolupament urbanístic sense incrementar l'ocupació de sòl sinó a partir de la reforma i la densificació dels teixits residencials, tot introduint-hi serveis i comerç per a diversificar els usos, i a partir de la reconversió de sectors industrials cap a noves activitats terciàries compatibles amb l'ús residencial. De manera similar, el POUM de Cambrils es proposa doblar la població del municipi compactant i densificant la ciutat per tal de preservar el sistema d'espais naturals i agrícoles. A Santa Oliva, la revisió del POUM assumeix l'horitzó de l'anterior pla de multiplicar per sis la població (de 2.600 a 15.000 habitants), però tracta de contenir l'ocupació de sòl concentrant l'edificabilitat en determinades parts dels sectors (sense desclassificar sòl) i incrementar el sòl lliure a través de les cessions de verd dins del procés urbanitzador mateix.

URBANITZACIÓ DEL LITORAL

L'any 2004 es va caracteritzar per un intens debat sobre la contenció del creixement urbanístic al litoral català, particularment accentuat a les comarques gironines. Tres van ser els aspectes que van centrar aquest debat: les reflexions sobre la insostenibilitat del MODEL TURÍSTIC [198] actual i els riscos que un creixement urbanístic excessiu acabessin perjudicant el turisme; la iniciativa del nou Govern de la Generalitat de tramitar el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER [138] a fi de preservar els sectors que han arribat als nostres dies sense urbanitzar, i el gran nombre de mobilitzacions ciutadanes contra plans urbanístics derivats del planejament general vigent aprovat fa més o menys anys.

El debat sobre el model turístic, el creixement urbanístic i la preservació del paisatge al litoral català

El DEBAT SOBRE EL MODEL TURÍSTIC [198] i el desenvolupament urbanístic va trobar l'any 2004 un marc de reflexió social i professional en el DEBAT COSTA BRAVA [68], celebrat entre els mesos de març i abril. Les diferents jornades van alertar sobre la insostenibilitat del model turístic actual, atès que la continuació de la dinàmica present de creixement urbanístic posava en risc els recursos (paisatge, patrimoni) que eren l'atractiu turístic d'aquests comarques.

Alternativament, agents socials i professionals proposaven una aposta per la qualitat del territori i el paisatge com a recurs per a la reconversió cap a un model turístic de major qualitat i valor afegit i menor impacte territorial. Així, les conclusions del debat consideraven que, per tal d'assolir un turisme de qualitat, calia preservar el paisatge i, per tant, contenir el creixement urbanístic.

En paral·lel al Debat Costa Brava, el 2004 es produïa també un debat social sobre el model urbanístic de l'Empordà liderat en bona part per la plataforma Salvem l'Empordà. Així, mentre el DPTOP redactava l'avantprojecte del PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ [136] i celebrava diverses sessions de debat del Pla amb els ajuntaments i amb els agents socials i ciutadans, Salvem l'Empordà desenvolupava una activa campanya de participació i debat. Les conclusions d'aquests debats promoguts per Salvem l'Empordà apuntaven a establir un llindar de creixement per a cada municipi; limitar el nombre de residències secundàries; potenciar la rehabilitació i limitar els nous creixements al voltant dels nuclis; incorporar la gestió de l'aigua i els residus al Pla director; potenciar l'agricultura amb funcions de conservació del territori; millorar el transport públic, i establir mesures per a impedir que durant el tràmit del Pla es realitzin actuacions que en comprometessin els objectius i criteris.

El Pla director urbanístic del sistema costaner fa un esforç per a protegir espais litorals no urbanitzats

Però potser la iniciativa més destacada de l'any, per les seves implicacions concretes i immediates (tot i que limitades) a l'hora de limitar el creixement urbanístic al litoral, va ser la iniciativa del nou Govern de la Generalitat de redactar el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER [138] (PDUSC). El Pla es plantejava l'objectiu de protegir els espais costaners encara no urbanitzats (en una franja de 500 m a partir de la línia de costa), evitar la consolidació d'un continu edificat, preservar els valors paisatgístics i culturals del litoral i potenciar-lo com a recurs social per a la qualitat de vida del conjunt de la població i com a recurs econòmic per al turisme. D'acord amb els estudis del Pla, el 46,5% del litoral estava classificat com a sòl urbà i el 39,6% en tenia garantida la protecció pel fet d'estar inclòs al PEIN. Per tant, el PDUSC es proposava excloure definitivament del procés urbanitzador el 8,2% de sòl classificat com a sòl no urbanitzable però sense una protecció de rang superior i tractar d'incidir, en la mesura que fos possible, en el 5,7% que tenia classificació de sòl urbanitzable d'acord amb els planejaments urbanístics municipals. A aquest efecte, el PDUSC es va diferenciar en dues fases: una primera relativa als sòls no urbanitzables i els urbanitzables no delimitats; i una segona relativa als sectors de sòl urbanitzable programat que encara no tenien aprovat el pla parcial que els desenvolupés.

El mes de maig el DPTOP va aprovar inicialment la primera fase del PDUSC que garantia la protecció de 24.000 ha de sòl no urbanitzable inclosos en la franja de 500 m a la línia de costa. Aquests sòls, en disposar ara d'una protecció de rang superior com a "sistema costaner", ja no podrien ser transformats com a sòl urbanitzable en les futu-

res revisions del planejament municipal; alhora se'n limitaven els usos admesos a funcions agrícoles, ramaderes, forestals i a l'explotació dels recursos naturals.

Posteriorment, al novembre, el DPTOP aprovava els objectius i criteris de la segona fase del PDUSC, referida ara als sectors de sòl urbanitzable delimitat que encara no tenien aprovat el pla parcial que havia de desenvolupar-los. Del total de 211 sectors en aquesta situació, el pla n'excloïa 161 (que atès el grau de consolidació dels drets adquirits dels promotors podrien continuar la seva tramitació normal per a ser urbanitzats) i se centrava en 721 ha, distribuïdes entre 50 sectors, en les quals estimava legalment i econòmicament viable arribar a acords per tal que fossin desclassificades i posteriorment protegides com a sòl no urbanitzable del sistema costaner, tot i que el DPTOP descartava la via de l'expropiació. Aquesta segona fase del PDUSC afectava alguns sectors que havien estat objecte de llargues polèmiques en els darrers anys com ara CAP RAS [146], CALA BANYS [144], LES MADRIGUERES [153], BARENYS [156] o RIUMAR (AL DELTA DE L'EBRE [24]).

El PDUSC va tenir una acollida favorable per la major part d'agents del territori. Tanmateix va comptar amb l'oposició d'alguns ajuntaments que entenien que el pla envaïa competències municipals, defensaven alguns projectes que entenien fonamentals per al seu desenvolupament social i econòmic o advertien de les possibles indemnitzacions als promotors.

D'altra banda, les plataformes de defensa del territori van fer una valoració positiva de la iniciativa, però van lamentar la poca ambició del Pla i alternativament proposaven que s'actués també per a desclassificar aquells sectors de sòl urbanitzable que tenien pla parcial aprovat, fet que va ser eludit pel DPTOP ja que entenia que caldrien importants indemnitzacions als promotors que tenien drets consolidats d'urbanització.

El temor a les indemnitzacions pels drets adquirits procedents de planejaments anteriors porta els ajuntaments a negociar concentracions o trasllats de l'edificabilitat amb els promotors

El tercer punt d'atenció, i més polèmic, sobre el procés d'urbanització del litoral, l'any 2004, va tractar el tràmit d'un bon nombre de plans urbanístics i les mobilitzacions ciutadanes que van suscitar. En efecte, si el PDUSC [138] incidia en aquells sectors no urbanitzables i els urbanitzables en què el grau de consolidació dels drets dels promotors encara en permetia la desclassificació i protecció, en paral·lel continuaven avançant els tràmits d'un bon nombre de plans sota l'empara del planejament municipal vigent i, per tant, plenament d'acord amb la normativa. Bona part d'aquests sectors havien estat classificats com a urbanitzables en revisions del planejament urbanístic municipal dels anys vuitanta o de començament dels noranta (per exemple, la Pineda d'en Gori a Palamós, les Madrigueres al Vendrell, EL PARC SAMÀ A CAMBRILS [158], LA VALL DE SANTA CREU AL PORT DE LA SELVA [176] o fins i tot com a sòl urbà, la Platja Llarga a Vilanova, etc.).

Si bé la consciència social sobre el valor ambiental i paisatgístic d'aquests sectors ha evolucionat substancialment des del moment de l'aprovació dels plans corresponents, el temor a la possibilitat que els tribunals poguessin imposar als ajuntaments importants indemnitzacions per als promotors pels drets que hi havien adquirit ha impedit tots aquests anys que es produïssin iniciatives de desclassificació de sectors urbanitzables, fins i tot en les successives revisions del planejament municipal.

En efecte, l'adequació al planejament vigent i les indemnitzacions als promotors en el cas de la desclassificació del sector és un argument recurrent dels ajuntaments per a continuar tramitant la major part de plans urbanístics que reben una forta contestació per part de plataformes ciutadanes o de defensa del territori que reclamen la protecció dels terrenys. Aquest era el cas, per exemple, de CAP RAS A LLANÇA [146] o DE LA PINEDA D'EN GORI A PALAMÓS [149], com abans ho havia estat FLUMANÀUTIC [147] i VILANERA A L'ESCALA [26].

Alternativament, davant la pressió ciutadana, els ajuntaments han estat recurrent, en aquests darrers anys, a dues vies (alternatives o complementàries) de negociació amb els promotors per a reduir en alguna mesura l'impacte ambiental i paisatgístic d'alguns d'aquests plans; d'una banda, la concentració del sostre edificable en una part del sector per a alliberar el màxim de sòl com a espai lliure de cessió, particularment aquell de major valor ambiental o paisatgístic; i, de l'altra, la transferència del sostre edificable del sector (o part del sostre) a altres sectors del municipi, de manera que el promotor conservés el total del sostre per construir previst en la promoció, però traslladant-lo totalment o parcialment a altres terrenys on l'impacte de la urbanització fos menor. Així, per posar uns pocs exemples, a Lloret, en el conjunt de CALA BANYS, CALA MARCONA I SANT QUIRZE [144] les 84 ha que es preveïen urbanitzar es van reduir a tan sols 10 i es va traslladar la resta d'aprofitament a altres parts del municipi; a Palamós, a la Pineda d'en Gori, s'obrien negociacions entre Ajuntament i promotors per construir només una part del sector i traslladar la resta d'edificabilitat a altres terrenys del municipi; a Vilanova, a la PLATJA LLARGA [150], ja feia anys que s'havia concentrat l'edificabilitat incrementant l'alçada dels edificis previstos en la part interior a canvi d'alliberar d'edificacions el sòl de la primera línia de costa; al Vendrell, a LES MADRIGUERES [153], el pla parcial del 2003 ja preveïa concentrar els edificis en un terç del sector, creant un parc amb llacunes en els altres dos terços; etc. La precarietat de les finances locals ha empès els ajuntaments a eludir qualsevol solució que pogués comportar una compensació econòmica per la desclassificació d'un sector.

Malgrat tot, les plataformes ciutadanes i de defensa del territori s'han continuat mostrant crítiques durant l'any 2004 amb aquests procediments negociadors atès que, d'una banda, reclamen la denegació del Pla i la preservació de tot el sector pels seus valors ambientals i ecològics i, de l'altra, entenen que no serien exigibles indemnitzacions ja que interpreten que els drets dels promotors no queden consolidats fins que s'aprova definitivament el pla parcial.

Cap a un canvi cultural? El valor del paisatge com a recurs econòmic comença a posar en qüestió la urbanització indiscriminada del territori

En qualsevol cas, després d'anys de mobilitzacions ciutadanes, el 2004 sembla que s'albira un incipient canvi de tendència en les polítiques de creixement urbanístic al litoral, no només per l'impacte del PDUSC sinó també pel fet que diversos ajuntaments han denegat, o reduït sensiblement, propostes d'urbanització prou significatives.

En efecte, i com ja s'ha apuntat abans, el PDUSC [138] no només ha suposat excloure definitivament de la incorporació el procés urbanitzador dels sòls no urbanitzables sense especial protecció (evitant que puguin passar a urbanitzables en la revisió dels plans municipals, com en el cas de VILANERA [26]), sinó que, si es confirmen les previsions de l'aprovació inicial del pla referent al sòl urbanitzable delimitat sense pla parcial aprovat, pot suposar el punt final a alguns dels plans urbanístics que han aixecat major oposició ciutadana en els darrers anys com el de CAP RAS [146], DE CALA BANYS [144] O LES MADRIGUERES [153] que, provisionalment, resten pendents de llicències.

D'altra banda, cal destacar que durant l'any 2004 diversos ajuntaments s'han mostrat contraris a executar alguns dels grans plans urbanístics al seu municipi, com és el cas de diversos CAMPS DE GOLF I URBANITZACIONS A L'EMPORDÀ [23]: així, Cistella no va autoritzar un camp de golf amb 280 habitatges, Garrigoles i Santa Cristina d'Aro es mostren favorables a un dels dos projectes de golf en el respecte al municipi si bé s'oposaven a un segon, i Belcaire revisava el seu POUM per a impedir dos projectes de camps de golf, amb 480 i 300 habitatges respectivament. De manera similar, Cambrils modificava el seu POUM per a reduir significativament el projecte d'urbanització al PARC SAMÀ [158]; la Comissió d'Urbanisme de les Terres de l'Ebre denegava la URBANITZACIÓ MONTSIANELL [154] a Amposta; l'any 2003 el DPTOP va acordar desclassificar el sector de FLUMANAUTIC [147], i la resolució definitiva de la PLATJA LLARGA [150] de Vilanova restava pendent, el 2004, d'un informe de l'ACA sobre la inundabilitat del sector.

Un cas excepcional, però d'alt valor simbòlic, era el procés de negociació entre el Ministeri de Medi Ambient i el CLUB MEDITERRANEE [199] per a l'adquisició dels terrenys i el posterior enderroc d'aquest complex turístic de 200 ha, 370 habitatges i diverses instal·lacions de lleure dins del PARC NATURAL DEL CAP DE CREUS [125].

Tanmateix, aquesta tendència a limitar el creixement urbanístic al litoral l'any 2004 encara estava lluny de ser generalitzada i, per exemple, a les Terres de l'Ebre sorgien fins a cinc PLANS URBANÍSTICS AL DELTA DE L'EBRE [24] de grans dimensions que comportarien la instal·lació de quatre camps de golf i més de cinc mil nous habitatges i que comptaven amb el suport dels ajuntaments respectius apel·lant a les necessitats de desenvolupament turístic i econòmic d'aquestes comarques.

En qualsevol cas, les plataformes de defensa del territori mantenien la seva oposició al tràmit dels diferents plans urbanístics al litoral amb una triple estratègia: la

presentació d'al·legacions en el tràmit dels plans i de recursos als tribunals; les mobilitzacions puntuals, i l'acció propositiva de nous principis i criteris d'ordenació del territori que continguin el creixement urbanístic i afavoreixin la preservació dels paisatges i els ecosistemes, com el cas abans esmentat del PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ [136].

URBANITZACIÓ A MUNTANYA I ESTACIONS D'ESQUÍ

S'obre el debat entre el creixement de residències secundàries i l'ampliació d'estacions d'esquí i els seus impactes sobre el medi i el paisatge

L'any 2004 va suposar també l'esclat del debat públic sobre el creixement urbanístic a les comarques del Pirineu associat al MODEL TURÍSTIC [198] i les estacions d'esquí. Durant els darrers anys s'havia produït al Pirineu un important increment de la construcció de residències secundàries vinculades al turisme d'hivern, amb una forta estacionalitat pel que fa a l'ocupació. Diversos col·lectius i plataformes van alertar sobre la insostenibilitat de la creixent pressió urbanística de les residències secundàries i les estacions d'esquí sobre un medi ambient i un paisatge especialment fràgils (que eren, alhora, la seva principal font i actiu de riquesa), i paral·lelament s'oposaven d'una manera activa als nous plans urbanístics que sorgien, molt especialment al Pallars Sobirà i a la Cerdanya.

El projecte que va donar lloc a una major polèmica l'any 2004 va ser el de les ESTACIONS D'ESQUÍ I URBANITZACIONS A LA VALL FOSCA [77]. L'any 2003 s'havia donat a conèixer la primera fase del complex que incloïa una estació d'esquí a Filià, un camp de golf i una zona residencial a Espui. Les obres de totes tres instal·lacions van començar el 2004. Alhora, el 2004 s'anunciava també la segona fase del complex que incloïa un hotel i una urbanització a Xerallo, vinculats a un nou domini esquiable a Llevata, així com la connexió d'aquests dos dominis amb L'ESTACIÓ D'ESQUÍ DE BOI-TAULL [74]. El conjunt del complex comportaria la construcció d'uns mil habitatges de residència secundària i d'unes dues mil tres-cents places hoteleres. Els diferents projectes van trobar l'oposició de diversos col·lectius i plataformes ciutadanes, així com d'entitats ecologistes, que reclamaven un replantejament del model urbanístic i turístic per a frenar el progressiu deteriorament paisatgístic i ambiental del Pirineu i una moratòria per a la construcció de noves pistes d'esquí i residències secundàries.

Alhora, L'AMPLIACIÓ DE L'ESTACIÓ D'ESQUÍ I COMPLEX RESIDENCIAL DE BAQUEIRA-BERET [75], que ja havia comportat conflictes amb les entitats ecologistes els anys anteriors, atès que reclamaven la inclusió de l'ampliació del domini esquiable dins la Xarxa Natura 2000, va continuar sent un altre focus de polèmica. D'una banda, perquè l'entrada en funcionament de la primera fase de l'ampliació al Pallars no semblava comportar un impacte sensible en l'economia del Pallars i, de l'altra, perquè l'impacte ambiental que ocasionava l'inici de les obres del nou complex residencial Baqueira 1.500, a la vall de Ruda, que preveï 500 apartaments, 46 cases unifamiliars, tres hotels i un aparcament per a 1.500 vehicles era inqüestionable.

D'altra banda, dos projectes de revitalització d'estacions d'esquí posaven de manifest que aquestes instal·lacions comportaven pèrdues econòmiques si no anaven vinculades a projectes d'urbanització. Així, a Boi-Taüll es produïa un canvi de propietat de les instal·lacions, ateses les pèrdues en la gestió actual, i els nous propietaris proposaven nous plans de creixement urbanístic i del domini esquiabile. De manera similar, els intents de l'Ajuntament de Vielha de reobrir les pistes DERA TUCA [76], tancades des dels anys vuitanta, preveïen compensar els nous gestors amb aprofitaments urbanístics al nucli de Betren, a peu de pistes, on es projectaven hotels, habitatges i activitats comercials.

Tanmateix, els plans urbanístics per a la construcció de residències secundàries no es limitava només als complexos d'esquí. Un dels plans més controvertits de l'any es produïa al petit nucli de PEDRA [159] (al municipi de Bellver, a la Cerdanya): el nucli compta actualment amb tant sols tretze habitatges, però dos plans urbanístics hi preveïen la construcció de fins a cent trenta nous habitatges per a residències secundàries. La mobilització ciutadana va portar l'Ajuntament a denegar, el 2004, un dels projectes, tot i que els promotors van interposar recurs davant del TSJC. Les plataformes locals alertaven que projectes com aquest posaven en perill el paisatge de la Cerdanya, que constituïa el seu principal recurs econòmic, alhora que advertien del fet que la demanda de residències secundàries havia comportat un extraordinari increment del preu de l'habitatge i hi dificultava l'accés a la població local. Diversos col·lectius ciutadans s'oposaven també a PLANS URBANÍSTICS AL PALLARS [164] (Vall d'Unarre, Ribera de Cardós, Son, Alòs i Isil, etc.) que atemptaven contra el paisatge o el patrimoni construït.

A la Val d'Aran el ràpid creixement urbanístic dels darrers anys havia generat, encara, un nou problema: el col·lapse estacional de les infraestructures viàries i del subministrament d'energia elèctrica.

En aquest context, el Govern de la Generalitat va prioritzar la redacció de diversos documents de planejament territorial i urbanístic per a ordenar la dinàmica constructora i preservar el medi ambient i el paisatge pirinenc. Així, el PLA TERRITORIAL PARCIAL DE L'ALT PIRINEU I ARAN [143] es proposava ordenar el desenvolupament urbà i d'infraestructures de la regió, alhora que mirava de preservar-ne els espais oberts. A aquest efecte, proposava concentrar els nous creixements al voltant dels principals nuclis de població i regular l'increment de residències secundàries afavorint els allotjaments hotelers. La proposta d'afavorir els allotjaments hotelers era benvinguda per bona part de la societat pirinenca, atès que aquests establiments consumeixen menys sòl, suposen una millor eficiència en l'ús estacional i aporten més llocs de treball i valor afegit a l'economia local que les residències secundàries. Aquest fet va donar lloc, també, el 2004, a un debat no resolt sobre la possibilitat d'establir algun tipus de fiscalitat diferencial que penalitzés els habitatges d'ús estacional. El Pla territorial de l'Alt Pirineu i Aran va anar acompanyat també, el 2004, de l'inici dels treballs dels PLANS DIRECTORS URBANÍSTICS D'ERA VAL D'ARAN [139] i del Pallars, així com del pla director d'estacions d'esquí i d'unes normes urbanístiques complementàries d'arquitectura i urbanisme per a regular les ti-

pologies edificatòries i el tractament arquitectònic de les noves construccions.

CREIXEMENT URBANÍSTIC A LA REGIÓ METROPOLITANA

La reflexió sobre els costos del model de creixement urbà de baixa densitat i els conflictes entre grans plans urbanístics i la preservació dels espais agrícoles i forestals metropolitans

En l'àmbit metropolità, l'any 2004 el debat sobre el creixement urbanístic va tenir dos focus destacats d'atenció: d'una banda, la reflexió sobre els costos socials, ambientals i econòmics del model d'URBANITZACIÓ EN BAIXA DENSITAT [200], que ha caracteritzat bona part dels creixements d'ençà 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 Regió Metropolitana. Al llarg de l'any, aquests conflictes es van focalitzar molt particularment entorn de tres territoris i problemàtiques molt específics: les iniciatives de preservació d'espais significatius de la plana agrícola del Vallès (com ara el CENTRE DIRECCIONAL DE CERDANYOLA [58], L'ACTUR DE SANTA MARIA DE GALLECS [137] o el PARC ZOOLOGIC DEL VALLÈS [129]); els projectes residencials i terciaris en el perímetre del Parc de Collserola (com la VALL DE SANT JUST [151], PORTA DE BARCELONA-CAUFEC [161] o CAN BUSQUETS [145]), i el conflicte entre les activitats industrials i logístiques i els paisatges de la vinya al Penedès (PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'ALT PENEDES [135], CARTA DEL PAISATGE DE L'ALT PENEDES [39] o la CENTRAL INTEGRADA DE MERCADERIES DE L'ARBOÇ [42]).

En l'àmbit professional de l'urbanisme, el 2004 va destacar per la presentació de diversos estudis i la celebració de seminaris i exposicions sobre la URBANITZACIÓ DE BAIXA DENSITAT [200] que ha caracteritzat els nous creixements a la Regió Metropolitana de Barcelona des de mitjan anys vuitanta. 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. En aquest sentit, tant el nou ACORD DE GOVERN [2003:5] com la MODIFICACIÓ DE LA LLEI D'URBANISME [105] recollien aquesta preocupació i establien com a objectius 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 tal d'una millor integració en el territori.

En paral·lel, en l'àmbit social i en l'opinió pública el debat es focalitzava en el conflicte entre les propostes de nous creixements residencials o per activitats econòmiques i la preservació d'espais agrícoles i forestals d'especial significat per a les comunitats locals. En particular, els tres espais en què els nous plans urbanístics van generar una

major polèmica eren els espais agrícoles del Vallès, el perímetre del Parc de Collserola i els paisatges de la vinya del Penedès.

Acords entre ajuntaments i Generalitat possibiliten la preservació parcial d'espais agrícoles en grans projectes urbanístics d'iniciativa pública al Vallès

El debat sobre la preservació d'alguns dels darrers espais agrícoles i forestals característics del paisatge tradicional i identitari del Vallès va tenir el 2004 dos principals centres d'atenció (si bé el conflicte s'estenia a altres projectes): el Centre Direccional de Cerdanyola i Gallecs. Tots dos casos presentaven elements molt significatius en comú: es tractava de plans d'iniciativa pública (gestionats per l'INCASOL) que incidien sobre espais en què grups ecologistes i entitats ciutadanes feia llarg temps que reclamaven la preservació dels seus valors paisatgístics i ecològics. Ambdós casos van tenir també, el 2004, una resolució similar: la pressió ciutadana va empènyer els ajuntaments a un complex procés de negociació amb la Generalitat del qual va resultar una substancial modificació dels projectes inicials amb l'objectiu de preservar part d'aquests espais agrícoles, per bé que, en un i altre cas, els grups ecologistes van considerar que la reducció del projecte no era suficient i reclamaven la protecció de tots els terrenys.

Malgrat tot, el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE L'ACTUR DE SANTA MARIA DE GALLECS [137], aprovat inicialment el 2004, ha estat la iniciativa més important fins a la data per a protegir un espai agrari del Vallès amb especial significat per a la societat de la comarca: el PDU posava punt final al procés urbanitzador en aquest sector. Des de la declaració de l'ACTUR, i fins a la data, s'havia urbanitzat el 43% del sector i el PDU proposava preservar el 85% (774 ha) del que encara no estava urbanitzat com a cessions derivades de la urbanització del 15% restant (60 ha), amb la qual cosa quedaria tancat el desenvolupament urbà de Gallecs. El fet d'optar per cessions en sòl urbà en lloc de la desclassificació impedia que els antics propietaris expropiats poguessin reclamar el dret de reversió i garantia la propietat pública del sòl. Per a la gestió de l'espai preservat es constituïria un consorci amb els ajuntaments implicats, que rebria el sòl en cessió i, alhora, gestionaria les activitats agrícoles, paisatgístiques, educatives i de lleure. Tanmateix, grups ecologistes i associacions veïnals continuaven reclamant la desclassificació del sector i s'oposaven a la urbanització de les darreres 60 ha que establia el PDU.

El procés seguit en el cas del CENTRE DIRECCIONAL DE CERDANYOLA [58] va ser una mica diferent: el nou govern de l'Ajuntament de Cerdanyola va establir un conveni amb el DPTOP per tal de modificar el Pla parcial de la Plana del Castell, aprovat el 2002, que afectava 342 ha. El nou conveni reduïa a 1.800 el nombre d'habitatges previstos per tal d'eixamplar el corredor de la "via verda" que connecta Collserola amb Sant Llorenç del Munt. La forma d'obtenció d'aquest espai verd era similar al de Gallecs, en tant que s'obtenia per cessió en el desenvolupament del Pla. Tanmateix, en aquest cas, l'INCASOL va traslladar el sòl edificable que es reduïa a la plana del Castell a altres

municipis de l'àmbit del PGM: el Prat, l'Hospitalet i altres sectors de Cerdanyola.

El 2004 va veure també com els ajuntaments de Sabadell, Castellar i Caldes de Montbui desestimaven definitivament les dues possibles localitzacions del projecte de PARC ZOO-LÒGIC DEL VALLÈS [129], que hauria ocupat entre 92 i 124 ha. Aquest projecte havia rebut una important oposició de grups ecologistes que reclamaven la protecció dels terrenys pels seus valors ecològics i paisatgístics. En el cas del terrenys de Torre Marimon (Caldes de Montbui), la plataforma ciutadana va presentar un projecte de formació, recerca i educació sobre activitats agràries als terrenys on s'havia plantejat la instal·lació del parc i a final d'any s'havia obert un diàleg amb l'Ajuntament per a desenvolupar-lo. Així mateix, a Sant Quirze del Vallès, l'Ajuntament i l'associació de veïns arribaven a un principi d'acord per a la recuperació de l'AIGUAMOLL DE CAN PONSIC [152] (en l'àmbit de la "via verda" Collserola-Sant Llorenç).

Continua avançant la tramitació de plans urbanístics al perímetre del Parc de Collserola malgrat l'oposició veïnal

El debat en el perímetre del Parc de Collserola tenia, però, una natura i unes resolucions molt diferents. Els darrers anys, a la comarca del Baix Llobregat havien sorgit diversos projectes d'urbanització a tocar del Parc de Collserola. Dos plans van centrar la polèmica del 2004: els diversos sectors de la VALL DE SANT JUST [151] al municipi de Sant Just Desvern i el projecte PORTA DE BARCELONA-CAUJEC [161] al sector de Finestrelles, Esplugues.

En el cas de Sant Just Desvern, la qüestió girava entorn de diversos sectors que el 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. Al final del termini, l'Ajuntament proposava una modificació del PGM per a reduir el sostre a una tercera part de les previsions inicials i traslladar-lo a altres sectors del municipi i de municipis veïns, condicionat però a un acord amb els propietaris (s'havia assolit amb el 60% de la propietat) i amb altres ajuntaments. La plataforma ciutadana reclamava l'extensió de la moratòria ja que entenia que aquesta proposta estava lluny de garantir la preservació de tota la Vall de Sant Just i qüestionava l'ajuntament per la seva actitud poc decidida i per condicionar la protecció a un difícil acord amb els propietaris; alhora, la plataforma entenia que en tractar-se d'un sòl urbanitzable de desenvolupament opcional no haurien de generar drets ni indemnitzacions.

D'altra banda, el 2004 es va aprovar definitivament la modificació del PGM en l'àmbit de Finestrelles. El projecte Porta de Barcelona afectava 40 ha a la falda de Sant Pere Màrtir i 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 urbanístics (pas de sistemes a urbanitzable) de fins a 234.000 m² de sostre. El projecte compre-

nia usos residencials, d'oficines, comercials i de lleure i hi destacaven dues torres de 25 plantes i tres de 17 plantes. Els veïns es van mobilitzar contra el projecte, que titllaven d'especulatiu, per l'impacte en l'entorn de Collserola, l'excés de 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. Tanmateix, una sentència judicial dictaminava que si es retirava el pla s'hauria de fer efectiva una indemnització de 42 milions d'euros.

Finalment, en el perímetre de Collserola, a Sant Cugat del Vallès, hi va haver un altre projecte que també va generar mobilitzacions ciutadanes significatives. El pla de l'Ajuntament per a legalitzar noranta habitatges fora d'ordenació en una zona boscosa de **CAN BUSQUETS** [145], classificada com a urbanitzable de desenvolupament opcional, hi preveia la construcció de seixanta-cinc habitatges més. El projecte va generar el rebuig veïnal per l'agressió que suposava en un espai d'especial interès natural i com a resposta es va formular un projecte alternatiu per a legalitzar els habitatges existents sense urbanitzar més el sector i relocalitzar el creixement en altres àmbits més consolidats de la Floresta.

Iniciatives d'ordenació del territori per a limitar l'impacte de les dinàmiques metropolitanes en els paisatges de la vinya al Penedès

El tercer territori on l'any 2004 es produïa un debat destacat sobre les dinàmiques metropolitanes era la comarca del Penedès. En aquest cas, el debat se centrava a fer compatible la creixent pressió de nous projectes d'infraestructures i activitats industrials i logístiques amb la preservació del paisatge de la vinya, en unes comarques on el sector vitivinícola encara suposa un pes molt important per a l'economia de la zona. Al Penedès, però, per damunt de les mobilitzacions ciutadanes en reacció als projectes, va destacar l'esforç anticipat de l'Administració local i dels agents econòmics per a desenvolupar instruments d'ordenació del territori en un context de ràpid creixement de les dinàmiques metropolitanes. Els dos instruments proposats van ser el **PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'ALT PENEDES** [135] i la **CARTA DEL PAISATGE DE L'ALT PENEDES** [39]. El Pla director territorial de l'Alt Penedès s'iniciava el 2002 a proposta del Consell Comarcal per a establir directrius d'ordenació territorial que evitessin els impactes negatius de les transformacions del territori i permetessin compatibilitzar l'economia i el paisatge de la vinya amb les dinàmiques metropolitanes (especialment activitats industrials i logístiques i grans infraestructures). La Carta del Paisatge de l'Alt Penedès sorgia també el 2002 per iniciativa del Consell Comarcal i empresaris vinícoles. La Carta, aprovada pel Consell Comarcal l'any 2004, es proposava protegir i millorar el paisatge mitjançant una gestió dinàmica del territori; introduir criteris paisatgístics en el planejament urbanístic municipal, i establir un codi de bones pràctiques agràries per a preservar el paisatge. Tanmateix, el document va ser criticat per les plataformes de defensa del territori, ja que el document només tenia caràcter de recomanacions però no era vinculant.

Un exemple especialment destacat del tipus d'implantacions que es proposaven al Penedès era la **CENTRAL INTEGRADA DE MERCADERIES DE L'ARBOÇ** [42]. D'acord amb el projecte de l'anterior govern de la Generalitat, la CIM havia d'ocupar 220 ha, dimensions que la convertirien en la més gran del sud d'Europa. El rebuig veïnal es va concretar en la creació d'una plataforma contra el projecte que denunciava que el CIM s'oposava a la voluntat comarcal de preservar el paisatge i reclamava la suspensió del projecte fins que no es fes un plantejament global de les grans infraestructures de la comarca a través d'un pla director urbanístic. L'any 2004, el nou Govern de la Generalitat, tot i que considerava que la CIM de l'Arboç era un projecte prioritari per a les necessitats logístiques de Catalunya (per la seva posició estratègica respecte de les autopistes, els ferrocarrils i els ports de Barcelona i Tarragona), preveia la possibilitat, no concretada, de redimensionar a la baixa el projecte anterior.

En qualsevol cas, els nous projectes de polígons industrials i logístics s'allunyaven cada vegada més del centre de la Regió Metropolitana per la diferència del preu del sòl i per la dificultat de disposar de sectors urbanitzables de grans dimensions. Una mostra d'aquest fet era el projecte impulsat per una associació empresarial del Baix Llobregat de construir un **PARC D'ACTIVITATS ECONÒMIQUES A L'ALBI** [121], a la comarca de les Garrigues, que havia d'ocupar 64 ha.

CENTRES PENITENCIARIS

Aquí no o aquí sí? Entre l'oposició veïnal i els acords amb els ajuntaments

L'any va suposar la reaparició d'una polèmica que feia molts anys que es mantenia apartada del debat públic a Catalunya: la localització de centres penitenciaris. L'increment registrat al llarg dels darrers anys de la població reclusa no s'havia traduït amb un increment de les instal·lacions penitenciàries, la qual cosa feia insostenibles les condicions dels centres existents. L'any 2004, el rebuig veïnal a les primeres propostes puntuals de localització de nous centres, sense el suport d'un pla sectorial de centres penitenciaris, va tornar a portar la qüestió a un lloc destacat de l'actualitat territorial.

L'atenció la va acaparar la polèmica entorn del projecte de construcció d'un **CENTRE PENITENCIARI A SANT JOAN DE VILATORRADA** [60]. En efecte, l'anterior govern de la Generalitat havia adquirit, l'any 2003, 42 ha de sòl rústic en aquest municipi amb la intenció de construir-hi un centre penitenciari, però la decisió es va prendre sense consultar els ajuntaments afectats ni els agents locals. L'anunci del projecte, per part del nou govern, va generar una reacció inicial unànim de rebuig tant de l'Ajuntament i dels veïns de Sant Joan de Vilatorrada com dels municipis de l'entorn. Entre els arguments contraris a la instal·lació de la presó destacaven, d'una banda, el valor paisatgístic dels terrenys, però també l'opacitat del procediment i el sobrepreu que s'havia pagat per la compra dels terrenys. Els veïns es van organitzar a través d'una plataforma *ad hoc* i van realitzar nombroses mobilitzacions de protesta. Tanmateix, a mitjan any, el Departament de Justícia i l'Ajuntament de Sant Joan de Vilatorrada van arribar a un

acord per a aixecar un centre penitenciari al municipi. Aquest acord suposava l'emplaçament del centre en una altra finca del mateix municipi, contigua a la inicialment prevista, i la reducció de les dimensions i capacitat de la instal·lació. L'Ajuntament entenia que el nou emplaçament era més adequat, ja que tant per la localització com per les mesures d'integració paisatgística el centre tindria un impacte visual menor. Tanmateix, els veïns van mantenir el seu rebuig al centre, atesa la contigüitat de les finques i mantenien les mobilitzacions per a anul·lar el projecte. El 2004, el Departament de Justícia va arribar, també, a un principi d'acord amb l'Ajuntament de Sant Llorenç d'Hortons per a construir un altre centre penitenciari a SANT JOAN SAMORA [59], en un sector qualificat de sòl industrial, prop d'un abocador de residus industrials. El projecte també va comportar un fort rebuig per part dels veïns de Sant Joan Samora.

Després de la polèmica, el Departament de Justícia va anunciar la construcció de 6.500 noves places per a reclusos, però en va condicionar la localització a la redacció d'un pla sectorial de centres penitenciaris. Alhora, i per tal d'incentivar entre els municipis la proposta d'acollir presons, el Govern va acordar que els qui s'hi acollissin rebrien un cànon anual en compensació extret directament dels pressupostos de la Generalitat.

TRANSFORMACIÓ URBANA

Entre el reciclatge d'espais obsolets per a la creació de nous barris i les protestes veïnals per l'increment de les densitats i el desequilibri entre benefici privat i interès públic

L'any 2004 va continuar avançant la concreció i les obres d'alguns grans projectes de transformació urbana, molt particularment als municipis de Barcelona i l'Hospitalet. Al centre de l'àrea metropolitana s'intensifica la política de transformació urbana d'espais que han adquirit una nova centralitat i els usos actuals dels quals són obsolets o bé podrien ser més eficients en una lògica metropolitana. Alhora, els ajuntaments de l'àrea metropolitana central van mostrar interès a incrementar l'oferta d'habitatges en uns municipis en què ja no queden nous terrenys per a urbanitzar.

Aquestes intervencions es concentren sobre tres grans tipus d'espais: les grans zones industrials del municipi de Barcelona (POBLENOU [197], MARINA-ZONA FRANCA [190] i BON PASTOR [195]); les grans operacions de transformació associades als nous espais resultants del soterrament o enfonsament d'infraestructures viàries (GRAN VIA DE L'HOSPITALET [189]) o ferroviàries (PLA URBANÍSTIC DE SANT ANDREU-SAGRERA [193] o FAÇANA MARÍTIMA DE TARRAGONA [188]), i, finalment, la substitució de grans equipaments obsolets, com ara les casernes militars (CASERNES DE SANT ANDREU [191], CIUTAT DE LA JUSTÍCIA [187]). En tots aquests casos, coincideix que la nova posició estratègica de centralitat metropolitana dels terrenys fa que el cost d'oportunitat afavoreixi la implantació de noves activitats.

Així, els projectes de l'Ajuntament de Barcelona de transformació de zones industrials (Poblenou, Marina-Zona

Franca i Bon Pastor) persegueixen una renovació del teixit productiu, l'atracció d'activitats denses en coneixement i la introducció de volums significatius d'habitatge per a crear nous barris amb mixicitat d'ús productiu i residencial. En canvi, les operacions associades a la renovació de les infraestructures viàries i ferroviàries (Gran Via de l'Hospitalet), pla urbanístic de Sant Andreu-Sagrera), atesa la seva nova centralitat i proximitat a altres grans projectes (estació FAV, ampliació de la Fira), tendeixen a combinar l'oferta d'habitatge amb l'oferta de sòl per a activitats terciàries, com ara oficines, hotels i comerç.

Molts d'aquests projectes de transformació urbana van generar mobilitzacions veïnals, la major part de les quals entenen que hi havia un excés d'aprofitament privat i consideraven excessives les densitats (i l'alçada dels edificis singulars proposats) amb la qual cosa s'afavoria s'especulació (com ara al Fòrum 2004, Poblenou i 22@, Marina-Zona Franca, Bon Pastor o Sant Andreu-Sagrera) alhora que reclamaven una major proporció d'habitatge públic o protegit i més equipaments de barri.

En qualsevol cas, en l'àmbit de la transformació urbana, l'any 2004 va venir marcat per la celebració del Fòrum Universal de les Cultures i, per tant, per la inauguració del projecte urbanístic del Fòrum 2004 [196]. L'operació urbanística del Fòrum no es limitava, però, a les instal·lacions del Fòrum Universal de les Cultures i, si bé parts del projecte ja estaven en funcionament abans de la celebració de l'esdeveniment (com el complex residencial, comercial i hotelier de Diagonal Mar), el port esportiu quedava encara pendent d'inauguració i sobre altres projectes encara planava un ampli marge d'incertesa, com és el cas del PARC ZOOLOÒGIC MARI [130] o del nou campus universitari. La celebració del Fòrum va revifar durant tot l'any el debat sobre el projecte urbanístic, tant en àmbits professionals com entre els veïns. Des d'àmbits professionals es qüestionava el fet que es tractés d'un sector altament especialitzat i amb poca mixicitat d'usos, cosa que impedia que s'estigués "creant ciutat". També es considerava que el model urbà pel qual havia optat el projecte (l'alçada dels edificis, la prevalença de l'arquitectura sobre l'urbanisme, l'especialització funcional, etc.) no estava acord amb el model de ciutat que havia fet de Barcelona un referent en l'urbanisme mundial. D'altra banda, moviments veïnals qüestionaven l'oportunitat de la inversió (que es podria haver destinat a finalitats socials o d'habitatge protegit) i entenen que el projecte beneficiava només els interessos immobiliaris però no el conjunt de la ciutadania, alhora que reclamaven més habitatge protegit a la zona.

L'altre gran projecte de renovació urbana a Barcelona que va despertar molt interès entre l'opinió pública al llarg del 2004 va ser la transformació del Poblenou i el projecte 22@ que afectava unes 200 ha d'ús principalment industrial, on es proposava una mixicitat d'usos residencials i d'activitats denses en coneixement i noves tecnologies. Tot i que el projecte va ser aprovat l'any 2000, no va ser fins al 2004 que es va aprovar el darrer, i més gran, dels sis plans de millora urbana que el desenvolupaven: el corresponent al sector Lull-Pujades-Ponent, de 32 ha. Aquest any 2004 també s'aprovava

el projecte del Parc Barcelona Media, sector destinat a l'audiovisual i la comunicació. Tanmateix, el balanç del projecte, amb data 2004, constata l'encara escassa implantació del tipus d'activitats que volien atraure, l'excés de dependència de les promocions públiques i l'increment dels habitatges en règim de lliure mercat respecte a les previsions d'habitatge protegit. Però l'any 2004 va destacar també per les mobilitzacions de veïns i professionals en contra de la progressiva desaparició del patrimoni industrial característic del Poblenou. En aquest sentit, des de plataformes ciutadanes es formulaven propostes tant de preservació del patrimoni com de compatibilització d'aquest amb les activitats previstes en el 22@. Un dels principals objectes de debat va ser la demolició del conjunt de Can Ricart, en el sector del Parc Central, que actualment ja acollia activitats d'innovació tecnològica i creació artística. Així mateix, els veïns reclamaven proporcions més altes d'habitatge protegit i l'establiment d'una quota d'aquests habitatges destinada a veïns del barri.

El model d'intervenció del 22@ al Poblenou, combinant la modernització productiva amb l'oferta d'habitatge, inspirava dos nous projectes que l'Ajuntament de Barcelona va fer públics l'any 2004 per la creació del que anomenava "nous barris tecnològics" en dos sectors on actualment predomina l'ús industrial: la Marina-Zona Franca i el Bon Pastor. El projecte Marina-Zona Franca afectava 72 ha i es preveia que entre el 25 i 36% del sòl es destinés a activitats econòmiques i que acollís també entre 9.000 i 11.000 nous habitatges, fet que suposaria unes densitats d'edificació excepcionalment altes a Barcelona. El projecte del Bon Pastor afectava 75 ha i s'hi preveien 10.000 habitatges, a part d'activitats productives i comercials. Ambdós projectes tenien un horitzó aproximat de desenvolupament de deu a quinze anys.

També a Barcelona, el 2004 va ser aprovat definitivament el pla urbanístic de Sant Andreu-Sagrera (les primeres versions del qual es remunten a 1988) que ordena els terrenys de les instal·lacions ferroviàries de la Sagrera que quedaran alliberats amb la construcció de l'estació del FAV a BARCELONA [86] i el soterrament de la infraestructura. Aquesta serà la principal operació urbanística vinculada al FAV a Catalunya. El pla ordena 98,6 ha que es destinaran a habitatges, edificis d'oficines, hotels, equipaments i serveis ferroviaris. Els veïns mostren la seva satisfacció pel fet que el projecte tirés finalment endavant, però criticaven el sostre destinat a hotels i oficines i la construcció d'un edifici de trenta plantes, alhora que entenen que el pla afavoria l'especulació i reclamaven que les plusvàlues generades per l'operació es destinessin a equipaments per al barri. A les proximitats, durant el 2004 també es va executar el desallotjament dels darrers ocupants de les Casernes de Sant Andreu i es va concretar la venda dels terrenys al Consorci de la Zona Franca, on es preveia construir 1.000 habitatges i diversos equipaments pendents de concretar en un pla. Un altre projecte de transformació urbana vinculat al soterrament de la infraestructura ferroviària era el de la façana marítima de Tarragona que afectava un sector de 68 ha i el 82% del cost del qual estava previst que es financés amb la venda de sòl per

a usos residencials. D'altra banda, el 2004 també va ser testimoni del desallotjament i enderroc del poblat experimental de CAN TUNIS [186], que havia estat construït el 1979 per a real·lotjar barraquistes d'ètnia gitana, i el retorn dels terrenys al Port de Barcelona. Can Tunís havia esdevingut un centre de tràfic i consum d'estupefaents i l'enderroc va suposar el desplaçament de molts toxicòmans a altres barris de la ciutat, la qual cosa va provocar protestes de veïns, especialment notòries al barri de Porta, a Nou Barris.

Un altre municipi en profunda transformació durant l'any 2004 va ser el de l'Hospitalet de Llobregat. La seva situació en l'accés a Barcelona des de l'aeroport i la localització d'instal·lacions metropolitanas com l'ampliació de la Fira van crear les condicions per a una forta aposta d'enfonsament de la Gran Via i d'ordenació urbanística de l'entorn. El projecte preveia un espai de nova centralitat amb habitatge, oficines, hotels, equipaments i nous serveis de transport públic, que tindria com a element central la plaça Europa, a la cruïlla entre la Gran Via i Amadeu Torner. Tot i que l'acord datava de 2001, el 2004 es va veure un significatiu avanç en la concreció del projecte i de les obres. Una de les operacions singulars més destacades en aquest àmbit era el projecte de Ciutat de la Justícia a les 5 ha de les antigues casernes de Lepant, ja al límit amb el municipi de Barcelona. Davant les crítiques veïnals per l'excés d'edificabilitat del sector, l'any 2004 el Departament de Justícia va revisar el projecte de l'anterior Govern i en va reduir l'edificació en un 36%, alhora que diversificava els usos previstos amb la introducció de més habitatge i comerç. Aquest fet endarreriria la finalització del projecte, prevista per al 2007 fins al 2009, i generava una controvèrsia sobre la concentració o dispersió dels serveis i dependències judicials. També a l'Hospitalet, el 2004 es produïa l'aprovació inicial de la modificació puntual del PGM a CAN RIGALT [185]. Can Rigalt és un sector de 25 ha qualificat en el PGM com a parc i equipaments metropolitans, l'execució dels quals s'havia mostrat inviable pels elevats costos de les expropiacions i la urbanització. Un conveni entre l'Ajuntament i els principals propietaris (F.C. Barcelona i Endesa) garantia la viabilitat econòmica del projecte basat en la introducció dels usos residencials (1.000 habitatges), inicialment no previstos, i la compensació de la pèrdua de zones verdes a l'Hospitalet en un sector de sòl urbanitzable no programat a Gavà.

RENOVACIÓ URBANA DE CENTRES HISTÒRICS I BARRIS

S'aprova la Llei de millora de barris mentre continuen les polèmiques sobre les intervencions a la zona de Ciutat Vella de Barcelona

Un dels fets més destacats de l'any 2004 en relació amb les polítiques urbanes va ser l'aprovació de la LLEI 2/2004 DE MILLORA DE BARRIS, ÀREES URBANES I VILES QUE REQUERIXEN ATENCIÓ ESPECIAL [103]. La Llei, la primera aprovada en la nova legislatura, perseguia la rehabilitació integral d'espais urbans amb greus problemàtiques socials, econòmiques i urbanístiques per tal de millorar les condicions de vida dels ciutadans que hi resideixen i

partia del principi que calia una intervenció pública de caràcter integral i en col·laboració entre la Generalitat i les administracions locals. La Llei creava un fons de foment del programa per a finançar projectes d'intervenció integral de millora urbanística, social i econòmica en nuclis històrics, polígons d'habitatge o àrees d'urbanització marginal amb dèficits urbanístics i problemàtiques socials. El tipus d'inversions previstes incloïen la millora d'espais públics i zones verdes, la rehabilitació d'espais comuns d'edificis, equipaments socials, actuacions per a la sostenibilitat ambiental, etc. La Generalitat preveia una aportació de 248 milions d'euros duant el període 2005-2008, amb els quals es pensava finançar quaranta projectes amb una dotació màxima de 20 milions d'euros per projecte. El mateix 2004 es va resoldre la primera de les quatre convocatòries del programa: el DPTOP va seleccionar tretze projectes d'entre els més de seixanta presentats, que suposaven una inversió total de 198 milions d'euros (el 50% finançat per la Generalitat). Els projectes seleccionats van ser els centres històrics de Balaguer, Manresa i Olot, i els barris del Carme (Reus), Collblanc-la Torrassa (l'Hospitalet), SERRA D'EN MENA (BADALONA I SANTA COLOMA DE GRAMENET) [111], Salt Setanta (Salt), Ca n'Anglada (Terrassa), l'Erm (Manlleu), la Mariola (Lleida) i Roquetes i Santa Caterina (Barcelona). L'anunci del programa va despertar grans expectatives entre els municipis i la resolució de la primera convocatòria va comportar una certa polèmica en alguns barris amb problemes urbans i socials que no hi van ser inclosos, com ara Camp Clar (Tarragona) i Sant Cosme (el Prat).

Paral·lelament, però, el 2004 van continuar les polèmiques entre l'Ajuntament de Barcelona i entitats veïnals i ciutadanes sobre algunes de les intervencions de renovació urbana a Ciutat Vella, particularment L'ILLA DE ROBADORS [192] del Raval i al BARRI DE SANTA CATERINA [194]. El projecte d'Illa Rambla del Raval, o Robadors, era una de les principals intervencions de renovació del Raval que hauria de culminar la reforma iniciada amb l'obertura de la Rambla del Raval. L'operació afectava 1,2 ha en les quals es preveïen 40.000 m² de sostre i incloïa un hotel de luxe (inicialment de catorze plantes però retallat a nou per l'oposició veïnal), 280 habitatges, un bloc d'oficines i un centre comercial, als qual després es va afegir la localització de la nova Filmoteca de Catalunya. Tot i que el pla va ser aprovat el 2001, els darrers desallotjaments i l'inici de les obres el 2004 van comportar la represa de les mobilitzacions ciutadanes que entenien que el projecte no s'adeïa amb el model de barri desitjat pels veïns i que l'operació afavoria l'especulació i la substitució de la població del barri per activitats i nous residents amb major capacitat adquisitiva, alhora que denunciaven casos de *mobbing* immobiliari a llogaters d'habitatges del sector i l'entorn. D'altra banda, una de les actuacions de reforma urbana que majors polèmiques havien despertat els darrers anys, la del barri de Santa Caterina i l'anomenat forat de la vergonya, va ser inclosa en el programa de la Llei de millora de barris [103], mentre persistien les protestes dels veïns sobre el model d'intervenció que, a parer seu, prioritzava la construcció sobre la voluntat de les persones, afavoria els enderrocs d'edificis i l'ús definitiu del solar del forat de la vergonya.

HABITATGE

El preu i la producció d'habitatges continua incrementant, si bé sembla que es percep una desacceleració

El debat sobre les dificultats d'accés a L'HABITATGE [99] ha continuat essent un dels principals protagonistes territorials i urbans tant als mitjans de comunicació com entre l'opinió pública. L'any 2004 l'atenció es va centrar, d'una banda, en la continuació de l'increment dels preus i, per tant, de les dificultats per accedir-hi entre bona part de la població; i, de l'altra, en els nous plans i polítiques per a facilitar l'accés a l'habitatge sorgits arran dels canvis dels governs de l'Estat i la Generalitat.

L'any 2004 els preus de l'habitatge van continuar incrementant, si bé hi havia discrepàncies entre els diferents informes sobre si el ritme d'increment es mantenia o es desaccelerava moderadament. Segons el DMAH, el preu a la ciutat de Barcelona es situava en 4.194 €/m² per a l'habitatge nou i 3.178 €/m² per al de segona mà, la qual cosa suposaria un increment del 20% respecte del 2003, unes taxes d'increment superiors a les de l'any anterior. En canvi, la Societat de Taxació situava el preu de l'habitatge nou en 3.442 €/m² a Barcelona i de 3.100 €/m² al Conjunt de Catalunya. Segons aquestes dades, l'increment de preus respecte del 2003 se situaria entorn del 12%, inferior al 16% de l'any anterior. Tanmateix, diversos organismes econòmics internacionals alertaven de la sobrevaloració del preu de l'habitatge a Espanya, que podia conduir a una caiguda de preus a mitjà termini. El Banc d'Espanya situava aquesta sobrevaloració entorn del 20%.

Aquest increment de preus comportava també un important increment de l'esforç econòmic de les llars per a accedir a un habitatge i, per tant, deixava desatesa bona part de la demanda. Segons l'Institut Nacional d'Estadística, l'increment del preu de l'habitatge entre 1999 i 2003 havia estat del 83% i multiplicava per cinc l'increment dels salaris, que se situava entorn del 15% en el mateix període. El DMAH situava l'esforç econòmic de les llars al municipi de Barcelona per a accedir a un habitatge en el 60,3% dels ingressos familiars i, segons la Societat de Taxació, l'esforç econòmic s'hauria multiplicat per vuit des de 1985. Aquestes xifres contrastaven amb les recomanacions del Banc d'Espanya segons el qual, per a evitar la morositat en matèria de préstecs hipotecaris, l'esforç econòmic de les famílies no hauria de superar en cap cas el 33%. En aquest context, però, la producció d'habitatge protegit es mantenia en el conjunt de l'estat entorn de tan sols un 10% del total de nous habitatges.

L'any 2004 també va ser notícia el continuat increment de la producció d'habitatges, que a Catalunya va tornar a assolir un nou màxim històric amb 96.481 habitatges iniciats i 71.101 habitatges acabats, amb uns increments respectius del 8,8% i el 3,3% respecte de l'any anterior. Tanmateix, un estudi del Centre de Política de Sòl i Valoracions estimava que fins a l'any 2011 a Catalunya caldria construir entre 375.000 i 570.000 nous habitatges per a atendre la demanda esperada. Aquest increment de

demanda s'atribuïa a la formació de noves llars, la reducció de la dimensió de les llars i l'arribada d'immigració. Tanmateix, altres estudis indicaven que aquests factors tan sols explicaven la meitat de la producció actual i que l'altre meitat es destinava a residències secundàries o bé a la inversió, facilitada pels baixos tipus d'interès, els llargs períodes d'amortització i els alts percentatges de cobertura de les hipoteques sobre el valor de l'habitatge.

Els canvis en els governs de l'Estat i la Generalitat comporten noves polítiques i plans per a facilitar l'accés a l'habitatge

En matèria d'HABITATGE [99], l'any 2004 es va caracteritzar també per la formulació de noves polítiques i plans de les administracions públiques per a facilitar-hi l'accés. Els canvis en els governs de la Generalitat i de l'Estat van comportar una major prioritització de les qüestions d'habitatge en l'agenda política, fet que ja es va manifestar en primers instància amb una nova organització de l'Administració: la creació d'un Ministeri de l'Habitatge a l'Estat i d'una Secretaria de l'Habitatge, dependent del DMAH, a la Generalitat.

Així, el nou Ministeri de l'Habitatge mantenia el compromís electoral de fer 180.000 actuacions anuals per a facilitar l'accés a l'habitatge, la meitat de les quals correspondrien a la construcció de nous habitatges protegits i, alhora,

aprojava un pla de mesures de xoc previ a la redacció d'un nou pla d'habitatge per al període 2005-2008. Aquestes mesures incloïen l'impuls del lloguer i l'estímul de la producció d'habitatges protegits.

A Catalunya, el DMAH aprovava el Pla per al dret a l'habitatge 2004-2007 que preveia la construcció en aquest període de 42.000 habitatges protegits, el 50% destinats a lloguer; la rehabilitació de 40.000 habitatges; l'impuls del mercat de lloguer, i la creació de la nova figura d'habitatge a preu taxat (superior al protegit però inferior al de preu lliure) per a fer més atractiu als promotors la producció d'habitatge accessible. Alhora, la MODIFICACIÓ DE LA LLEI D'URBANISME [105] aprovada el 2004 establia l'obligació de destinar un 20% del sòl residencial a habitatge protegit (amb un 10% addicional d'habitatge concertat en els municipis de més de 10.000 habitants i caps de comarca), reserva que s'hauria de fer efectiva en tot el planejament derivat que s'aprovés inicialment a partir de l'entrada en vigor de la Llei. Finalment, l'Ajuntament de Barcelona aprovava també un pla d'habitatge 2004-2010 que preveia la construcció d'entre 65.000 i 100.000 nous habitatges, el 35% dels quals de preu assequible.

Ara bé, tot i aquestes noves iniciatives, el 2004 encara no n'eren perceptibles els efectes i el nombre d'habitatges de protecció iniciats el 2004 va ser de tan sols 6.390, només un 6,6% del total d'habitatges iniciats durant l'any.

ORDENACIÓ DEL TERRITORI I ORGANITZACIÓ TERRITORIAL

LEGISLACIÓ SOBRE POLÍTICA TERRITORIAL

L'ACORD PER A UN GOVERN CATALANISTA I D'ESQUERRES [2003:5] va donar especial importància al planejament territorial com a instrument per a ordenar de manera eficient un territori en forta transformació. El nou Govern apostava per un model territorial caracteritzat per la compacitat dels creixements urbans, la complexitat de funcions en el territori i la cohesió social i, a aquest efecte, es comprometia a redactar els sistemes territorials parcials pendents i a revisar el Pla territorial general de Catalunya. A principi d'any, el DPTOP va fer pública una AGENDA DE 50 ACCIONS PRIORITÀRIES [12] per tal de concretar els instruments i les actuacions vinculats a aquests objectius. Entre d'altres, destacaven tres iniciatives legislatives urgents (la MODIFICACIÓ DE LA LLEI D'URBANISME [105], LA LLEI DE MILLORA DE BARRIS [103] i LA LLEI DEL PAISATGE [104]) i el desenvolupament del PROGRAMA DE PLANEJAMENT TERRITORIAL [177] que incorporava un calendari per a l'aprovació dels diferents plans territorials parcials i d'una sèrie de plans directores urbanístics, entre els quals destacava el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER [138].

Les tres iniciatives legislatives es proposaven crear el marc normatiu i els nous instruments necessàries per a assolir el model territorial acordat: el creixement compacte, la sostenibilitat territorial i l'accés a l'habitatge (LLEI D'URBANISME, 105), la renovació integral urbana orientada també a la cohesió social (LLEI DE BARRIS, 103) i la preservació dels valors ambientals, patrimonials i identitaris del conjunt del territori (LLEI DEL PAISATGE, 104). L'acció del Govern en matèria legislativa va ser decidida i a final de 2004 ja estaven aprovades la modificació de la Llei d'urbanisme i la Llei de millora de barris, mentre que la Llei del paisatge ja es trobava en fase d'avantprojecte.

Modificació de la Llei d'urbanisme per al foment de l'habitatge assequible, la sostenibilitat territorial i l'autonomia local

La MODIFICACIÓ DE LA LLEI D'URBANISME [105], aprovada el mes de desembre, es plantejava tres objectius principals: fomentar l'habitatge assequible, la sostenibilitat territorial i l'autonomia local. En relació amb l'habitatge assequible s'establia una reserva del 20% d'habitatge protegit que seria efectiva immediatament en el moment que s'aprovés el planejament derivat (fins i tot dels plans ja vigents) i, per

tant, sense necessitat d'esperar la revisió del POUM. Aquesta reserva incrementava un 10% addicional d'habitatge concertat en els municipis de més de 10.000 habitants i les capitals de comarca. A més es preveia la possibilitat d'expropiació en cas d'incompliment de l'execució de l'habitatge protegit i s'introduïa en els POUM una memòria social que havia d'establir previsions de necessitats d'habitatge. Respecte a la sostenibilitat territorial, d'una banda s'introduïen millores per a la gestió del sòl no urbanitzable, es condicionava la reclassificació del sòl no urbanitzable a l'avaluació ambiental (i en determinats casos a la declaració d'impacte ambiental), s'establien tipologies de sòl d'especial valor que haurien de classificar-se com a no urbanitzable i, de l'altra, s'integraven més consideracions de caràcter ambiental i paisatgístic en el planejament urbanístic, entre d'altres l'avaluació estratègica ambiental. Finalment, pel que fa a l'autonomia municipal, s'oferia la possibilitat als municipis que així ho volguessin d'aprovar definitivament el planejament derivat del seu municipi a partir de la revisió del POUM o si el POUM havia estat aprovat recentment.

Un marc legislatiu per a la intervenció integrada en barris amb problemàtiques especials

LA LLEI DE MILLORA DE BARRIS, ÀREES URBANES I VILES QUE REQUEREIXEN ATENCIÓ ESPECIAL [103] va ser la primera llei aprovada en la nova legislatura. El seu objectiu era crear instruments per a la intervenció pública integrada en barris amb importants problemàtiques socials, econòmiques i urbanístics (particularment nuclis històrics, polígons d'habitatge i àrees d'urbanització marginal) per tal de millorar les condicions de vida dels ciutadans que hi resideixen, que assolissin condicions equiparables a la mitjana catalana i evitar la segregació social dins les ciutats. A aquest efecte, es va crear un fons per a finançar un programa de projectes d'intervenció integral de millora urbanística i social que preveia actuacions en la millora de l'espai públic, la rehabilitació d'elements comuns dels edificis, equipaments socials, actuacions per a la sostenibilitat ambiental, etc. L'any 2004 ja es van concedir els ajuts corresponents a la primera convocatòria del programa, amb una aportació de la Generalitat de 99 milions d'euros distribuïda entre tretze municipis.

Un marc legislatiu per a la protecció, gestió i ordenació del paisatge

Finalment, a la darrera d'any es va publicar l'avantprojecte de la LLEI DE PROTECCIÓ, GESTIÓ I ORDENACIÓ DEL PAISATGE [104]. Aquesta llei partia de la constatació de les transformacions i degradació del paisatge per l'extensió dels processos d'urbanització, l'impacte de les infraestructures i l'esquix d'usos periurbans –particularment fora dels nuclis urbans i els espais protegits– i de la creixent sensibilitat i demanda social en relació amb la qualitat del paisatge i la preservació dels seus valors culturals, ambientals, identitàris i com a recurs econòmic. La llei partia dels principis del Conveni Europeu del Paisatge –al qual el Parlament de Catalunya ja s'havia adherit l'any 2000. L'objectiu de la llei era establir instruments per tal que les administracions i altres entitats poguessin intervenir de manera eficaç en la gestió del paisatge. Així es creaven dos instruments de

gestió: els catàlegs de paisatge –efectuaven una diagnosi i uns objectius de qualitat– i les directrius de paisatge, que determinaven normatives que calia incorporar en el planejament territorial. La llei preveia la creació d'un Observatori del Paisatge; instruments de concertació d'estratègies sobre el paisatge –com les cartes de paisatge; polítiques de sensibilització, ensenyament i formació. La llei creava, també, un fons per a la conservació i gestió del paisatge per al finançament d'actuacions específiques. Tanmateix, l'avantprojecte de llei descartava la possibilitat d'establir una taxa de l'1% sobre les actuacions urbanístiques i d'infraestructures en sòl no urbanitzable com a forma de finançament d'aquest fons.

L'any 2004, i abans de l'aprovació de la llei, es va constituir el consorci de L'OBSERVATORI CATALÀ DEL PAISATGE [112], integrat per diferents departaments de la Generalitat, les quatre diputacions, les dues associacions de municipis, universitats, col·legis professionals, l'Ajuntament d'Olot –on s'establí la seua operativa– i la Fundació Territori i Paisatge.

PLANEJAMENT TERRITORIAL

L'impuls del programa de planejament territorial de Catalunya: l'aposta pel planejament territorial i urbanístic supramunicipal

El nou govern de la Generalitat apostava també per la necessitat del planejament supramunicipal per a ordenar eficientment el territori d'acord amb els objectius abans indicats. A aquest efecte, el DPTOP va crear un programa de planejament territorial i durant el 2004 va donar un fort impuls a la redacció de diversos plans territorials parcials, plans directors territorials i plans directors urbanístics. El contingut d'aquests tres instruments –a diferents escales i, per tant, amb diferents nivells de detall– abraçaven l'ordenació dels creixements urbans, el sistema d'espais oberts i l'encaix territorial de les infraestructures de transport.

El DPTOP va redactar, l'any 2004, un document de CRITERIS DEL PLANEJAMENT TERRITORIAL [177] que establia quinze principis en què es basarien els diferents plans. El programa de planejament partia de l'assumpció d'una important demanda d'habitatges i de sòl per a activitats econòmiques durant els vint anys vinents, fet pel qual caldria preveure la incorporació de nou sòl urbanitzable. Per tal que aquest creixement es produís d'acord amb el model territorial desitjat, el planejament territorial hauria de garantir: el creixement urbà compacte i en continuïtat; la polarització del creixement en ciutats mitjanes ben comunicades amb transport públic; el reforçament de l'estructura nodal del territori; la moderació del consum de sòl; la protecció dels espais naturals i agraris, així com del paisatge; evitar la segregació social de la població en les àrees urbanes; la promoció de polítiques eficaces d'habitatge, o la potenciació de teixits urbans mixtos amb activitat i residència.

Alhora, el procediment de realització dels plans es modificava per a garantir la informació pública i l'assoliment d'acords amb l'Administració local i entitats ciutadanes: així, al llarg del procés de redacció de l'avantprojecte, s'esta-

blirien contactes amb el món local i se celebrarien diversos debats públics i, un cop presentat l'avantprojecte, s'obriria un termini d'entre dos i quatre mesos de consulta institucional i pública per a recollir aportacions abans de l'aprovació inicial del document i la consegüent informació pública.

El DPTOP va prioritzar la redacció dels plans corresponents a territoris on el ritme del creixement urbà podia suposar un major impacte territorial i així previa que al llarg de l'any 2005 s'haurien enllestit els avantprojectes dels plans territorials parcials de L'ALT PIRINEU I ARAN [143], a les comarques centrals i Ponent; els plans directors territorials de L'EMPORDÀ [136], L'ALT PENEDES [135] i la Garrotxa; i els plans directors urbanístics de VAL D'ARAN [139], el Pallars Sobirà, la Cerdanya, la Conca d'Òdena, el Pla de Bages, GALLECS [137] –aprovat inicialment ja el 2004– i la Vall d'en Bas, el Ges i Bisaura. (Els plans territorials de l'Alt Pirineu i Aran, l'Empordà i l'Alt Penedès i els plans directors urbanístics de Val d'Aran i Gallecs ja han estat referides en les parts d'aquest text que tractava el creixement urbà).

Finalment, l'any 2004, el DPTOP va redactar les dues fases del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER [138] (tractat en l'apartat d'urbanització litoral d'aquest text). L'objectiu del Pla era protegir els espais costaners encara no edificats en una franja de 500 m des de la línia de costa i preservar els valors paisatgístics, culturals i econòmics del litoral. El PDUSC relatiu al sòl no urbanitzable va ser aprovat inicialment el mes de maig i garantia que les futures revisions del planejament municipal no poguessin transformar-lo en urbanitzable, alhora que en limitava els usos admesos en aquests sectors. Al novembre s'aprovaven els criteris i objectius de PDUSC relatiu als sectors de sòl urbanitzable delimitat sense pla parcial aprovat. Dels 211 sectors en aquest estat de tramitació, el PDUSC en seleccionava 50 –amb un total de 721 ha– en les quals estimava viable assolir acords amb els propietaris per a la seva desclassificació total o parcial i la posterior protecció com a sòl no urbanitzable del sistema costaner. Entre aquests sectors s'inclouien alguns plans que havien estat objecte d'importants mobilitzacions ciutadanes propreservació.

En un altre ordre de coses, l'any 2004 va viure un impuls significatiu d'un nou instrument de concertació territorial, tot i que sense valor normatiu: les cartes del paisatge. Les cartes del paisatge són un instrument de concertació d'estratègies entre agents públics i privats per al manteniment dels valors del paisatge. La CARTA DEL PAISATGE DE L'ALT PENEDES [39] havia estat impulsada pel consell comarcal i empresaris del sector vinícola i va ser finalment aprovada el 2004. La CARTA DE PAISATGE DEL PRIORAT [40] es va iniciar el 2004, impulsada també pel Consell Comarcal i les dues denominacions d'origen de la comarca –Priorat i Montserrat. En ambdós casos es partia de la preocupació social per les transformacions territorials de les noves dinàmiques econòmiques i urbanístiques, els processos de degradació del paisatge i la constatació que el paisatge era un recurs per al desenvolupament econòmic de la comarca per la identificació entre la qualitat del vi i el paisatge on es produïa. En ambdós casos, la carta proposava recomanacions de criteris paisatgístics que

caldrà introduir en els plans urbanístics municipals; recomanacions de gestió agrària respectuosa amb el paisatge, i actuacions concretes de recuperació i millora del paisatge i el patrimoni. Tanmateix, malgrat la seva importància com a instrument de concertació entre agents, aquests documents no tenien caràcter normatiu ni vinculant.

REFORMA DEL MODEL D'ORGANITZACIÓ TERRITORIAL

El debat sobre la REFORMA DE L'ORGANITZACIÓ TERRITORIAL DE CATALUNYA [114] va continuar present, també, al llarg del 2004, si bé la seva intensitat era sensiblement inferior a la d'anys anteriors, pendent sens dubte de reobrir-se en un futur immediat quan el Govern de la Generalitat presenti una proposta més concreta. L'ACORD DE GOVERN [2003:5] incloïa l'impuls de la reforma de l'organització i, a aquest efecte, el mes de febrer es va constituir una comissió interdepartamental formada pels consellers de Governació i Administració Pública (DGAP), Relacions Institucionals i Participació (DRIP) i Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP). L'objecte de la Comissió era elaborar un projecte de llei per presentar al Parlament durant la legislatura vigent. El fet que els treballs es desenvolupessin durant el 2004 va comportar que el debat tingués menys ressò tant als mitjans com en el territori. Al desembre, la comissió va presentar un document de bases per a la reforma de l'organització territorial, si bé encara poc concret.

L'any 2004 es va caracteritzar, d'una banda, pel creixent acord institucional sobre el caràcter i les funcions de les vegueries i les comarques, mentre que, de l'altra, continuava obert el debat sobre quin havia de ser l'àmbit territorial de les regions o vegueries i sobre la CREACIÓ DE NOVES COMARQUES [116].

S'avança en la definició de les funcions i caràcter de les regions i comarques

Els treballs de la comissió interdepartamental partien d'un MODEL D'ORGANITZACIÓ TERRITORIAL [114] basat en els tres nivells de govern proposats a l'informe Roca de l'any 2001: les vegueries o regions, les comarques i els municipis. Els treballs de la comissió van permetre avançar en un consens dins del nou Govern de la Generalitat per a la concreció del caràcter i funcions de les regions i vegueries.

Així, les vegueries o regions haurien de ser el principal element d'estructuració del territori amb l'objecte que en el seu àmbit territorial coincidissin, d'una banda, l'administració descentralitzada dels diferents departaments de la Generalitat i, de l'altra, les funcions de coordinació i cooperació entre els municipis que actualment desenvolupen les diputacions provincials. Alhora, aquests haurien de ser àmbits de planejament territorial i de representació de les veus del territori. La qüestió de l'encaix entre les regions i l'administració perifèrica de l'Estat i les circumscripcions electorals quedava, però, temporalment ajornat.

En relació amb la REFORMA DELS CONSELLS COMARCALS [117], el Govern coincidia a defensar que aquests òrgans tinguessin, en el futur, un caràcter més tècnic i que complissin la funció principal de prestació i gestió coordinada de serveis entre els municipis –amb competències delegades per a les regions i els municipis– i menys representa-

ció política que actualment –prioritzant, així, en els òrgans rectors la representació dels municipis i no la dels partits polítics.

El debat continuava, però, obert pel que feia a les funcions i a l'àmbit del nou ENS METROPOLITÀ DE BARCELONA [115]. L'Acord de govern preveia la creació d'un ens de govern metropolità a l'àrea de Barcelona susceptible de ser concretat en el marc de la reforma de l'organització territorial; tanmateix, l'Ajuntament de Barcelona i la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana (MMAMB) en reclamaven la urgent constitució. El DGAP proposava que aquest ens acumulés les funcions de gestió dels actuals ens metropolitans de transport i del medi ambient i de la MMAMB, mentre que l'Ajuntament de Barcelona i la MMAMB entenien que també hauria de tenir competències en habitatge i urbanisme. Pel que fa al seu àmbit territorial, aquest restava encara indeterminat, si bé les propostes del DGAP, l'ajuntament i la MMAMB semblaven coincidir en un àmbit que inclouria els municipis de l'actual MMAMB i de les entitats de transport i medi ambient –àmbit similar al del Pla estratègic de Barcelona– i que podria incloure uns trenta-sis municipis, aproximadament. Quedava oberta, també, la possibilitat que l'ens metropolità substituís, en aquest àmbit, les comarques.

En un altre ordre de coses, l'any 2004 es va constituir L'EUROREGIÓ PIRINEUS-MEDITERRÀNIA [78] (integrada pels governs regionals de Catalunya, les Illes Balears, Aragó, el Migdia-Pirineus i el Llenguadoc-Rosselló), amb la voluntat d'esdevenir un espai de cooperació entre administracions i agents econòmics i socials per a la recerca i la innovació, la millora de les infraestructures, l'intercanvi cultural i la participació comuna a les institucions europees.

Continua el debat sobre el nombre i la delimitació de les regions i comarques

Al llarg de l'any 2004, els treballs de la comissió interdepartamental anaven confirmant la voluntat del Govern que el mapa de regions o vegueries estigués finalment compost per set àmbits territorials (metropolità de Barcelona, Girona, Catalunya Central, Camp de Tarragona, Lleida o Ponent i Alt Pirineu i Aran). Aquesta progressiva confirmació va fer sorgir diferents reclamacions ciutadanes i d'ens locals en relació amb tres qüestions: la reclamació de dues noves vegueries inicialment no previstes (l'Alt Ter i el Penedès); la capitalitat de les vegueries, i l'encaix del règim especial de la Val d'Aran en la divisió regional.

Així, alguns consells comarcals, ajuntaments i entitats ciutadanes reclamaven, a través de diversos manifestos i declaracions, reconeixement d'una regió o VEGUERIA DEL PENEDÈS [120], que inclouria l'Alt Penedès, el Baix

Penedès i el Garraf i, en algunes de les propostes, part de l'Anoia –territori que, en les primeres propostes de divisió regional, quedaria dividit entre tres vegueries. D'altra banda, ajuntaments i agents socials i econòmics d'Osona i el Ripollès –comarques previsiblement adscrites a la VEGUERIA DE LA CATALUNYA CENTRAL [118] – van constituir una plataforma per la creació de la vegueria de l'Alt Ter. L'àmbit de la vegueria de la CATALUNYA CENTRAL [118] era precisament el més obert al debat: a part de la reivindicació de l'Alt Ter (Osona i el Ripollès), a l'Anoia alguns municipis suggerien la possibilitat d'adscriure's a la Regió Metropolitana de Barcelona i en menor mesura a la proposta de VEGUERIA DEL PENEDÈS [120], mentre que al Solsonès es creava una comissió per a estudiar la voluntat comarcal d'adscripció a la Catalunya Central, a la plana de Lleida o a l'Alt Pirineu.

Un segon debat que s'obria el 2004 tenia a veure amb les capitalitats de les futures vegueries de la CATALUNYA CENTRAL [118] i de L'ALT PIRINEU I ARAN [119]. En ambdós casos, el DGAP proposava que la capitalitat fos compartida amb la distribució de funcions i serveis del nou ens regional entre tres ciutats en cadascun dels àmbits: Igualada, Manresa i Vic, a la Catalunya Central; i Puigcerdà, la Seu i Tremp, a l'Alt Pirineu.

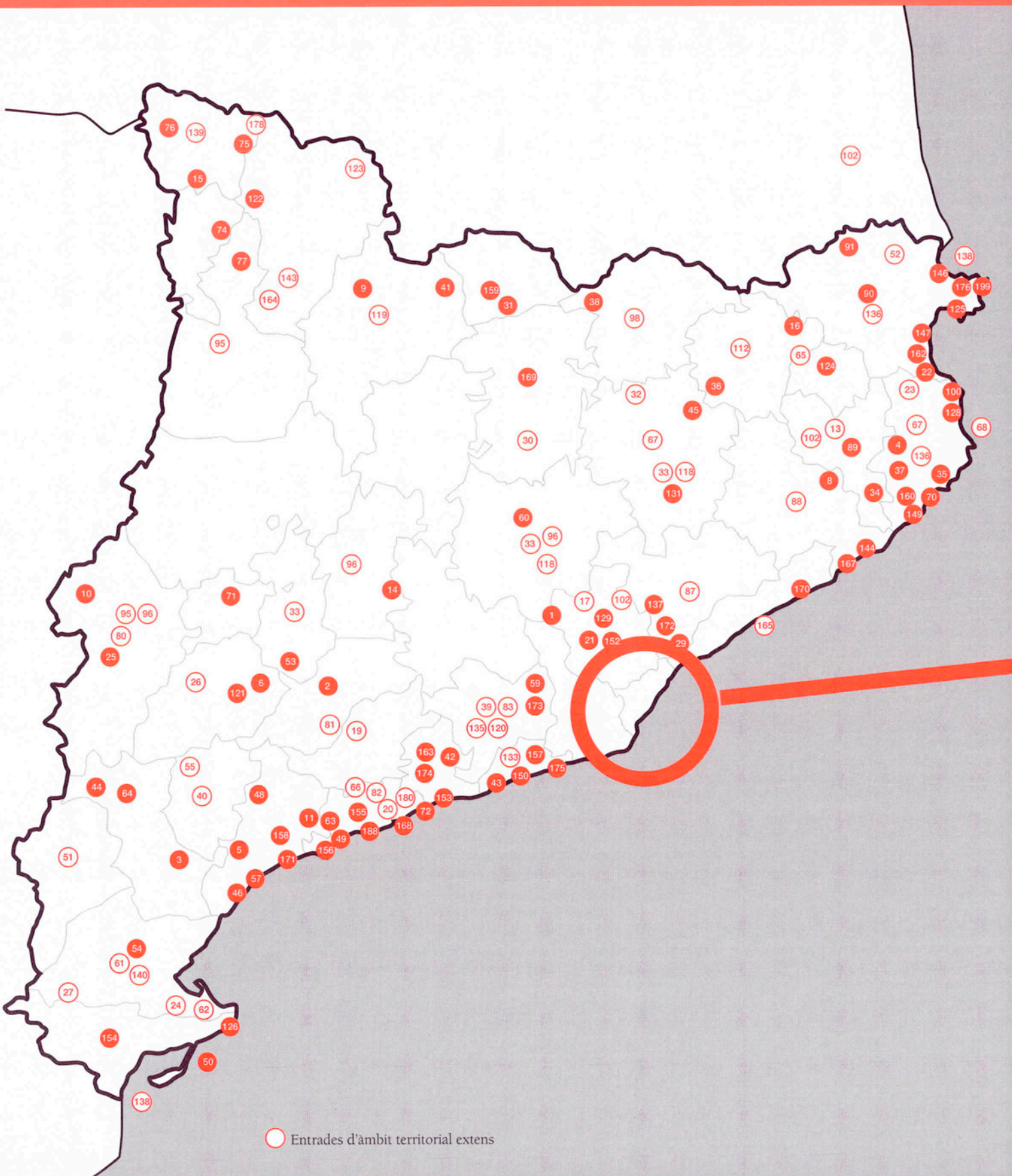
Finalment, a Val d'Aran diverses agrupacions polítiques entenien que la divisió en vegueries no respectava l'especificitat d'Aran i demanaven que la comarca quedés exclosa de la vegueria de L'ALT PIRINEU [119], amb un règim especial i un major grau d'autonomia.

El 2004, agafaven també una renovada actualitat les reclamacions de CREACIÓ DE NOVES COMARQUES [116], atades en part pels anuncis del DGAP sobre la possibilitat d'ampliar entre sis i dotze el nombre de comarques actuals, si bé la Comissió Interdepartamental matisava que encara no s'havia arribat a cap acord sobre la qüestió i que el document de bases presentat al desembre esmentava la creació d'entre sis i vuit comarques però sense especificar quines. En qualsevol cas, el DGAP es mostrava partidari de recollir les reclamacions d'ajuntaments per a la creació de, si més no, sis noves comarques (l'Alta Segarra, el Lluçanès, el Moianès, el Segre Mitjà, la Vall de Camprodon i la Vall de Ribes). En tots els casos es tractava d'àmbits de poca població i en entorns de caràcter rural o de muntanya i amb un alt grau d'acord entre els municipis afectats favorable a la constitució de les noves comarques. Aquests anuncis van revitalitzar les reivindicacions de creació de noves comarques en altres àmbits, com ara, una comarca entorn de Terrassa, el Baix Llobregat Nord –o plana de Montserrat– (al voltant de Martorell), el Delta de l'Ebre, la Baixa Segarra (Santa Coloma de Queralt), la Ribera de Sió (Agramunt), la Baixa Llitera (Almacelles), el Segrià Sud o Guàrdies-Montseny.

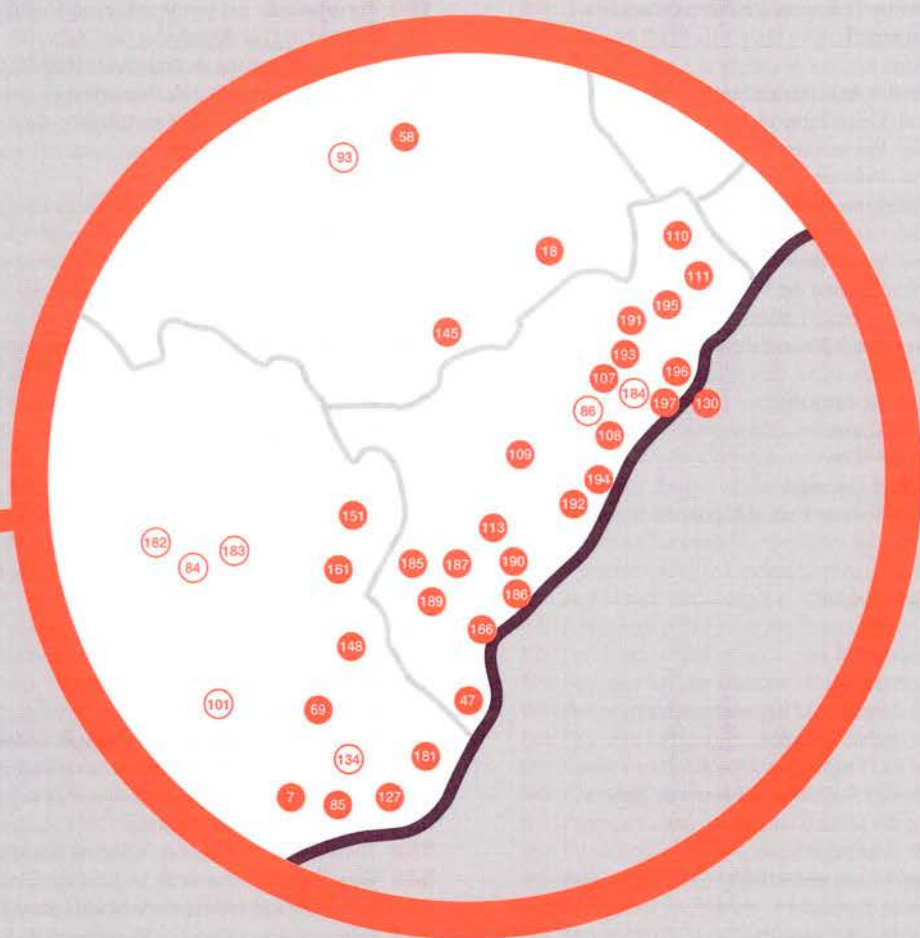
200
TRANSFORMA-
CIONS I
PROJECTES
TERRITORIALS

2004

Mapa de localització



de les entrades



Àmbits temàtics dels articles



Aeroports i ports



Carreteres



Ferrocarrils



Gestió de recursos hídrics



Gestió de residus, contaminació



Producció i transport d'energia



Creixement urbà



Transformació urbana



Equipaments turístics, de lleure i diversos



Espais naturals protegits



Espais oberts



Documents, estudis, manifestos i trobades



Legislació



Mobilització ciutadana



Organització territorial de l'administració



Planejament territorial i urbanístic

de les entrades



- 101** Jornades Europees d'Agricultura Periurbana
- 102** Línia de molt alta tensió Sentmenat-Bescanó-Baixàs
- 103** Llei de millora de barris
- 104** Llei de protecció, gestió i ordenació del paisatge
- 105** Llei d'urbanisme. Modificació
- 106** Metro
- 107** Metro. Línia 9 i intercanviador de la Sagrera
- 108** Millora urbana de la plaça de les Glòries (Barcelona)
- 109** Millora urbana de la plaça de Lesseps (Barcelona)
- 110** Millora urbana del centre de Santa Coloma de Gramenet
- 111** Millora urbana dels barris de la serra d'en Mena (Badalona i Santa Coloma de Gramenet)
- 112** Observatori del Paisatge
- 113** Okupació. Desallotjament de la fàbrica HAMSA (Barcelona)
- 114** Organització territorial. Debat sobre el model
- 115** Organització territorial. Ens metropolità de Barcelona
- 116** Organització territorial. Reforma de la divisió comarcal
- 117** Organització territorial. Reforma dels consells comarcals
- 118** Organització territorial. Vegueria de la Catalunya Central
- 119** Organització territorial. Vegueria de l'Alt Pirineu i Aran
- 120** Organització territorial. Vegueria del Penedès
- 121** Parc d'activitats econòmiques de l'Albi
- 122** Parc Nacional d'Aiguestortes i l'Estany de Sant Maurici
- 123** Parc Natural de l'Alt Pirineu
- 124** Parc Natural de l'Estany de Banyoles
- 125** Parc Natural del Cap de Creus
- 126** Parc Natural del Delta de l'Ebre
- 127** Parc Natural del Delta del Llobregat
- 128** Parc Natural dels Aiguamolls de Pals, el Massís del Montgrí i les Illes Medes
- 129** Parc zoològic del Vallès
- 130** Parc zoològic mari de Barcelona
- 131** PAUM de Vic
- 132** Peatges a la xarxa viària
- 133** Pedreres al Penedès i el Garraf
- 134** Pla Delta. Conveni de cooperació i infraestructures
- 135** Pla director territorial de l'Alt Penedès
- 136** Pla director territorial de l'Empordà
- 137** Pla director urbanístic de l'ACTUR Santa Maria de Galles
- 138** Pla director urbanístic del sistema costaner
- 139** Pla director urbanístic de la Val d'Aran
- 140** Pla hidrològic nacional i Programa AGUA
- 141** Pla nacional d'assignació d'emissions
- 142** Pla sectorial de cabals de manteniment
- 143** Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran
- 144** Pla urbanístic de cala Banyes, cala Marcona i Sant Quirze (Lloret de Mar)
- 145** Pla urbanístic de Can Busquets (Sant Cugat del Vallès)
- 146** Pla urbanístic de Cap Ras (Colera/Llança)
- 147** Pla urbanístic de Fluvianàutic (Sant Pere Pescador)
- 148** Pla urbanístic de la ciutat esportiva del RCD Espanyol (Cornellà de Llobregat i el Prat de Llobregat)
- 149** Pla urbanístic de la Pineda d'en Gori (Palamós)
- 150** Pla urbanístic de la Platja Llarga (Vilanova i la Geltrú)
- 151** Pla urbanístic de la Vall de Sant Just (Sant Just Desvern)
- 152** Pla urbanístic de l'aiguamoll de Can Ponsic (Sant Quirze del Vallès)
- 153** Pla urbanístic de les Madrigueres (el Vendrell)
- 154** Pla urbanístic de Montsianell Residencial (Ampostà)
- 155** Pla urbanístic de Terres Cavades (Tarragona)
- 156** Pla urbanístic del barranc de Barenys (Salou)
- 157** Pla urbanístic del Parc Central de Roquetes (Sant Pere de Ribes)
- 158** Pla urbanístic del Parc Samà (Cambrils)
- 159** Pla urbanístic del Prat del Cirerer i la Pastoral de Pedra (Bellver de Cerdanya)
- 160** Pla urbanístic del sector industrial Molí d'en Reixac (Santa Cristina d'Aro)
- 161** Pla urbanístic Porta de Barcelona-CAUFEC (Esplugues de Llobregat)
- 162** Pla urbanístic SAU 2 de l'Armentera
- 163** Pla urbanístic sector 15 de Bellvei
- 164** Plans urbanístics del Pallars
- 165** Platges. Regeneració
- 166** Port de Barcelona
- 167** Port de Blanes
- 168** Port de Roda de Bera
- 169** POUM de Berga
- 170** POUM de Calella
- 171** POUM de Cambrils
- 172** POUM de Mollet del Vallès
- 173** POUM de Sant Llorenç d'Hortons
- 174** POUM de Santa Oliva
- 175** POUM de Sitges
- 176** POUM del Port de la Selva
- 177** Programa de planejament territorial de Catalunya
- 178** Reintroducció de l'ós a l'Alt Pirineu i Aran
- 179** Residus. Gestió i declaració de Molins de Rei
- 180** Riu Gaià. Cabal de manteniment
- 181** Riu Llobregat. Desviament
- 182** Riu Llobregat. Recuperació ambiental
- 183** Tramvia del Baix Llobregat
- 184** Tramvia del Besòs
- 185** Transformació urbana de Can Rigalt (l'Hospitalet de Llobregat)
- 186** Transformació urbana de Can Tunis (Barcelona)
- 187** Transformació urbana de la Ciutat de la Justícia (l'Hospitalet de Llobregat)
- 188** Transformació urbana de la façana marítima de Tarragona
- 189** Transformació urbana de la Gran Via (l'Hospitalet de Llobregat)
- 190** Transformació urbana de la Marina-Zona Franca (Barcelona)
- 191** Transformació urbana de les casernes de Sant Andreu (Barcelona)
- 192** Transformació urbana de l'illa Robadors (Barcelona)
- 193** Transformació urbana de Sant Andreu-Sagrera (Barcelona)
- 194** Transformació urbana de Santa Caterina (Barcelona)
- 195** Transformació urbana del Bon Pastor (Barcelona)
- 196** Transformació urbana del Fòrum 2004 (Barcelona)
- 197** Transformació urbana del Poblenou i 22@ (Barcelona)
- 198** Turisme. Debat sobre el model turístic de Catalunya
- 199** Urbanització Club Méditerranée (Cadaqués)
- 200** Urbanització de baixa densitat a Catalunya. Debat

de les entrades

- 1 Abocador de Colcardús (Vacarisses)
- 2 Abocador de l'Esplugu de Francolí
- 3 Abocador de Tivissa
- 4 Abocador de Vacamorta (Cruïlles)
- 5 Abocador de Vilanova d'Escornalbou
- 6 Abocador de Vinaixa
- 7 Aeroport de Barcelona (el Prat)
- 8 Aeroport de Girona-Costa Brava
- 9 Aeroport de la Seu d'Urgell
- 10 Aeroport de Lleida (Alguaire)
- 11 Aeroport de Reus
- 12 Agenda PTOPI: 50 actuacions prioritàries
- 13 Autovia A-2 i Autopista AP-7, comarques de Girona
- 14 Autovia A-2, tram de la Panadella
- 15 Autovia A-14 Lleida-Vielha i túnel de Vielha
- 16 Autovia A-26 eix Pirinenc, tram Figueres-Besalú-Castellfollit de la Roca
- 17 Autovia B-40 Quart cinturó
- 18 Autovia Horta-Cerdanyola, túnel d'Horta
- 19 Autovia N-240 Tarragona-Montblanc
- 20 Autovia N-340, desdoblament a Tarragona
- 21 Camp de golf de Torrebonica (Terrassa)
- 22 Camp de golf i urbanització de Vilanera (l'Escala)
- 23 Camps de golf de l'Empordà
- 24 Camps de golf i urbanització del delta de l'Ebre
- 25 Campament d'acollida de temporers d'Alcarràs
- 26 Canal Segarra-Garrigues i zones d'especial protecció d'aus
- 27 Canal Xerta-la Sénia
- 28 Cànon de l'aigua
- 29 Carretera B-500 per la Conreria
- 30 Carretera C-16 eix del Llobregat
- 31 Carretera C-16, túnel del Cadí
- 32 Carretera C-17, Vic-Ripoll
- 33 Carretera C-25 eix Transversal, desdoblament
- 34 Carretera C-25 eix Transversal, prolongació a la Costa Brava
- 35 Carretera C-31, desdoblament Palamós-Palafugell
- 36 Carretera C-37 Vic-Olot pel túnel de Bracons
- 37 Carretera C-66, anella de les Gavarres
- 38 Carretera N-260 eix Pirinenc, collada de Toses
- 39 Carta del paisatge de l'Alt Penedès
- 40 Carta del paisatge del Priorat
- 41 Central hidroelèctrica del Pont de Bar
- 42 Central Integrada de Mercaderies de l'Arboç
- 43 Central tèrmica de Cubelles
- 44 Central tèrmica de Riba-roja d'Ebre
- 45 Central tèrmica de Sant Pere de Torelló
- 46 Central tèrmica de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant
- 47 Central tèrmica del port de Barcelona
- 48 Central eòlica del Collet dels Feixos
- 49 Central eòlica del port de Tarragona
- 50 Central eòlica marítima del delta de l'Ebre
- 51 Centrals eòliques de la Terra Alta
- 52 Centrals eòliques de l'Alt Empordà
- 53 Centrals eòliques de les serres del Tallat i de Vilobí
- 54 Centrals eòliques del Coll de l'Alba i la Serra del Boix
- 55 Centrals eòliques del Priorat. Acord comarcal
- 56 Centrals eòliques. Mapa de recursos eòlics
- 57 Centre de Recerca d'Energies Renovables de Catalunya (Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant)
- 58 Centre Direccional de Cerdanyola del Vallès
- 59 Centre penitenciari de Sant Joan Samora (Sant Llorenç d'Hortons)
- 60 Centre penitenciari del camp de Lledoner (Sant Joan de Vilatorrada)
- 61 Congrés Ibèric de Gestió i Planificació de l'Aigua
- 62 Consorci per a la Protecció Integral del Delta de l'Ebre
- 63 Contaminació atmosfèrica al Camp de Tarragona
- 64 Contaminació del riu Ebre a Flix
- 65 Contaminació del riu Fluvià
- 66 Contaminació del riu Francolí
- 67 Contaminació per nitrats d'origen agrari
- 68 Debat Costa Brava
- 69 Depuradora del Baix Llobregat
- 70 Espai d'Interès Natural de Castell-Cap Roig
- 71 Espai d'Interès Natural de l'Estany d'Ivars
- 72 Espai d'Interès Natural del Gorg de Creixell
- 73 Espais naturals protegits. Avaluació
- 74 Estació d'esquí Boi-Taüll
- 75 Estació d'esquí i complex residencial Baqueira-Beret
- 76 Estació d'esquí i urbanització dera Tuca
- 77 Estacions d'esquí i urbanitzacions de la Vall Fosca
- 78 Euroregió Pirineus-Mediterrània
- 79 Ferrocarril d'alta velocitat. Introducció
- 80 Ferrocarril d'alta velocitat. Saragossa-Lleida
- 81 Ferrocarril d'alta velocitat. Lleida-Tarragona
- 82 Ferrocarril d'alta velocitat. Estacions del Camp de Tarragona
- 83 Ferrocarril d'alta velocitat. Alt Penedès
- 84 Ferrocarril d'alta velocitat. Baix Llobregat
- 85 Ferrocarril d'alta velocitat. Aeroport de Barcelona
- 86 Ferrocarril d'alta velocitat. Barcelona
- 87 Ferrocarril d'alta velocitat. Vallès
- 88 Ferrocarril d'alta velocitat. Selva i Gironès
- 89 Ferrocarril d'alta velocitat. Girona
- 90 Ferrocarril d'alta velocitat. Figueres
- 91 Ferrocarril d'alta velocitat. Figueres-Perpinyà
- 92 Ferrocarril de rodalies
- 93 Ferrocarril de rodalies. Papiol-Mollet
- 94 Ferrocarril del corredor mediterrani
- 95 Ferrocarril Lleida-la Pobla de Segur
- 96 Ferrocarril Lleida-Manresa
- 97 Ferrocarril Transversal de Catalunya
- 98 Ferrocarril Vic-Puigcerdà
- 99 Habitatge
- 100 Incendi forestal al massís del Montgri

Àmbits temàtics dels articles



Aeroports i ports



Carreteres



Ferrocarrils



Gestió de recursos hídrics



Gestió de residus, contaminació



Producció i transport d'energia



Creixement urbà



Transformació urbana



Equipaments turístics, de lleure i diversos



Espais naturals protegits



Espais oberts



Documents, estudis, manifestos i trobades



Legislació



Mobilització ciutadana



Organització territorial de l'administració



Planejament territorial i urbanístic

BREUS NOTES METODOLÒGIQUES

L'Anuari 2004 continua el treball iniciat l'any anterior amb l'Anuari Territorial de Catalunya 2003: el recull, descripció i sistematització de les transformacions territorials de l'any, partint de la selecció de casos concrets de l'actualitat catalana.

Enguany hem ampliat la selecció a 200 casos. La tria definitiva d'entrades intenta oferir una panoràmica de les transformacions i els projectes del territori, amb una intenció de poder disposar d'una perspectiva de l'evolució en el temps. Malgrat que la intenció és abordar casos concrets alguns temes que tot i ser generals tenen forta transcendència territorial, com ara l'habitatge, s'ha decidit recollir-los, alhora que s'ha afegit una petita selecció també dels esdeveniments professionals de l'any, com ara seminaris o trobades. L'Anuari Territorial de Catalunya 2004 inclou un nou apartat anomenat Diàlegs, un espai per a la opinió. També hi ha, com l'any passat, un article introductori que recull els fets més destacats de l'any.

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

Després del títol i el nom, cada article s'inicia amb un abstract-resum al costat del qual hi ha un petit mapa de localització del tema. El text s'articula mitjançant una primera part introductòria o de context referida sovint als antecedents i l'origen de la qüestió; a continuació un bloc de descripció del projecte; els agents que intervenen i el seu posicionament; la descripció i evolució cronològica dels fets al llarg de l'any; l'estat de la qüestió a final d'any, amb les perspectives o expectatives de futur; i les fonts addicionals emprades que puguin ser d'utilitat per ampliar informació. En el cas dels articles que continuen temes de l'Anuari del 2003 s'ha afegit el número de l'any anterior a sota l'abstract.

Les entrades es presenten per ordre alfabètic, a la manera dels diccionaris enciclopèdics, amb algunes excepcions en favor de la llegibilitat. Els títols però estan pensats per ajudar a que l'estructura final tingui una certa coherència i tenen

dues parts: la primera introdueix el tipus de projecte o transformació –abocador, aeroport, carretera, pla urbanístic etc.–, la segona el topònim del lloc on es situa el projecte –Tivissa, Reus, la Panadella, el barranc de Barenys–. Amb aquest criteri, els temes similars apareixen seguits, però sense formar compartiments estancs. Ha estat necessari establir descriptors generals i per exemple es troba 'pla urbanístic' per a les transformacions d'espais oberts, i 'transformació urbana' i 'millora urbana' per a les transformacions de teixits urbans consolidats, tractant de distingir entre les transformacions d'ús i les millores urbanes.

La **VERSALETA** en color gris seguida d'un claudàtor i un número d'article, és una crida a un altre article de l'anuari (només apareix la primera vegada que es cita el tema). Quan la crida fa referència a un article de l'any anterior, el número de l'article va precedit del de l'any [2003:XXX].

Al lateral de la primera plana de cada article hi trobem també els pictogrames. Els pictogrames són un assaig d'adjectivació de les entrades, una manera de remetre-les a temes més generals sense haver de classificar-les per apartats estancs. La lectura de la columna de pictogrames ha de permetre fer-se una primera idea de les diferents problemàtiques o temes presents en cadascun dels articles. S'han identificat 16 qüestions, de distinta natura, que permeten caracteritzar els diferents tipus d'entrades i apareixen combinades de diferents maneres. El pictograma situat en primer lloc marca el tema principal de l'article. En color negre s'han marcat els pictogrames que fan referència a accions.

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

Les fonts de l'Anuari provenen bàsicament de la llista de correu electrònic [Territori] que al seu temps es nodreix d'informacions aparegudes als mitjans llistats als crèdits d'aquest llibre.

Molts articles han necessitat recerca d'informació complementària i de la consulta amb experts i professionals, tant d'empreses i administracions, com de les universitats o d'organitzacions ecologistes i plataformes.

ABOCADOR DE COLLCARDÚS (VACARISSES) 1



L'abocador de Collcardús, situat al municipi de Vacarisses (Vallès Occidental), recull la major part dels residus municipals generats a la comarca. Un informe fet públic a principi de 2004 dóna a aquesta infraestructura una vida útil fins a final de 2005 i proposa quatre ubicacions alternatives per a nous dipòsits de residus controlats. Els municipis on es planteja la possibilitat de situar el nou abocador hi mostren oposició i es creen plataformes contràries. Per a substituir l'abocador, el Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya proposa quatre plantes de tractament de les diverses fraccions de les deixalles i un dipòsit controlat dels residus inerts resultants. La decisió sobre la ubicació d'aquestes instal·lacions, però, queda posposada fins a l'any 2005.

L'abocador de Collcardús està situat al sud-est del municipi de Vacarisses (Vallès Occidental), al vessant oriental del turó de Cardús, entre les serres dels Cupots i de Collcardús. Rep un 90% dels residus municipals generats a la comarca del Vallès Occidental, amb grans ciutats generadores com Terrassa o Sabadell. Aquest dipòsit controlat va entrar en funcionament a mitjan anys vuitanta i està gestionat per l'empresa Tratesa Tractament Tècnic, del grup Hera. A final de l'any 1999 es va aprovar el Pla especial d'ordenació i tancament de l'abocador de Collcardús. L'any 2003 el Consell Comarcal del Vallès Occidental, preveient l'esgotament de l'espai útil de l'abocador de Collcardús, va encarregar a l'Institut Cerdà un informe sobre el futur del tractament i la gestió dels residus de la comarca.

L'informe de l'Institut Cerdà, fet públic pel Consorci de Gestió de Residus del Vallès Occidental (CGRVO) a principi de 2004, proposava augmentar tant com es pogués la recollida selectiva en origen i construir una planta amb dos tractaments (un de mecànic i un de biològic) per a separar-hi els materials reciclables que no s'haguessin separat en origen, inclosa la matèria orgànica. Els materials de rebuig resultants d'aquest procés s'haurien de portar a un dipòsit controlat alternatiu al de Collcardús. L'informe, que preveia l'esgotament de l'abocador de Collcardús per a final de 2005, proposava quatre indrets alternatius: la finca del Mimó, al costat de l'abocador actual de Collcardús; el paratge del Ginebral, a Rellinars; un sector comprès entre diverses urbanitzacions de Castellbisbal, Rubí i Ullastrell, i una zona boscosa cremada l'estiu de 2003 entre Sant Llorenç Savall [2003:69] i Gallifa.

Alternatives en relació amb la compleció de l'abocador de Collcardús

Fruit de l'informe, al llarg de l'any es van anar succeint diverses reaccions. A mitjan abril, el Consell d'Alcaldes del Vallès Occidental es va reunir per a discutir l'informe i debatre el model de gestió de residus de la comarca. A més, es volia consensuar una proposta per a ubicar l'abocador alternatiu a Collcardús i per a resoldre la deposició dels residus durant el període de transició fins que es construís el nou dipòsit. Com que no hi va haver consens, el Consell d'Alcaldes va acabar decidint que fos el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i l'Agència de Residus de Catalunya (ARC) els qui n'escollissin la ubicació definitiva.

A mitjan maig, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, va explicar que el seu Departament apostava per construir més ecoparcs i plantes de compostatge en lloc de construir nous abocadors. A final de maig, el gerent de l'ARC, Manuel Hernández, va apostar per la reducció en origen de la generació de residus i per la instal·lació de petits dipòsits de residus inerts distribuïts pel territori en funció del nombre d'habitants. També va instar els ajuntaments a instaurar la recollida selectiva de matèria orgànica, obligatòria des de l'any 1999 per als municipis de més de 5.000 habitants.

Finalment, a principi d'octubre el conseller de Medi Ambient es va reunir amb el Consell d'Alcaldes del Vallès Occidental i els va anunciar la presumible opció definitiva per a fer front al tancament de l'abocador de Collcardús: es construïren al Vallès Occidental dues plantes de compostatge, una o dues plantes de tractament secundari (les que apliquen processos mecànics i biològics com ara la metanització) i un dipòsit controlat per dur-hi el rebuig inert i estabilitzat (és a dir, el que no reacciona químicament) procedent de les plantes de tractament secundari.



Les previsions apunten que a finals del 2005 l'abocador de Collcardús haurà exhaurit tot el seu espai útil. Foto: Marta Casas.



Plataformes contra un nou abocador i propostes ecologistes

Als municipis on es planejava la possibilitat d'ubicar el nou abocador comarcal, d'acord amb les propostes de l'informe de l'Institut Cerdà, també es van produir reaccions contràries. Les dues forces majoritàries de l'Ajuntament de Rellinars; Convergència i Unió (CIU) i Units per Rellinars-Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), van estar d'acord a oposar-se a la instal·lació del nou abocador, malgrat que no es va poder aprovar un acord al ple municipal. Per la seva part, el ple municipal de l'Ajuntament de Vacarisses va aprovar per unanimitat una moció per la qual s'acordava no modificar la qualificació urbanística de la finca del Mimó. La moció també descartava la instal·lació en aquesta paratge de qualsevol tipus d'instal·lació de deposició, tractament, triatge, digestió i emmagatzematge de residus. Malgrat aquesta moció, el grup municipal d'ERC de Vacarisses va alertar de la possibilitat que la zona del mas del Mimó pogués acollir una de les quatre plantes de tractament de residus anunciades pel conseller de Medi Ambient. L'alcalde de Vacarisses va negar aquesta possibilitat i a més va reconèixer errors en el càlcul de la vida útil de l'abocador de Col·cardús, de manera que es posava en dubte el tancament de l'abocador a final de 2005. A final d'any, el president del CGRVO va fixar la vida útil de l'abocador en tres anys.

A Rellinars es va crear la Plataforma Cívica No a l'Abocador com a reacció d'oposició davant la possible instal·lació del nou dipòsit al municipi. Aquesta plataforma, que també englobava entitats de Sant Vicenç de Castellet i Castellbell i el Vilar (Bages), va celebrar un acte a mitjan abril que va aconseguir reunir uns tres-cents veïns. El manifest que es aprovar considerava la instal·lació del nou abocador com un "atemptat ecològic" per al futur Parc Natural de Sant Llorenç del Munt i l'Obac.

A Rubí, la Plataforma contra els Abocadors, integrada per Alternativa Ciutadana de Rubí i associacions de veïns, va alertar també de la possibilitat que el municipi acollís el nou dipòsit comarcal de residus inerts. Aquestes sospites es basaven en una sentència del Tribunal Suprem per la qual l'Ajuntament de Rubí estava obligat a tramitar una llicència per a un abocador de residus inerts a Can Balart. Aquesta sentència era el final de deu anys de litigis entre l'Ajuntament i l'empresa Arrins. L'alcalde va negar aquesta vincula-

ció. A final de 2004, el ple municipal de Rubí es va oposar per unanimitat a la instal·lació d'un abocador o una planta de tractament al municipi. Una de les raons principals de l'Ajuntament per oposar-se a l'abocador era la presència al municipi de nombroses activitats extractives d'àrids i argiles, que ja hi causaven un greu impacte ambiental.

D'altra banda, a mitjan mes de juny, la xarxa Salvem el Vallès, integrada a la Plataforma Cívica per a la Reducció de Residus, i l'Associació per l'Estudi i la Defensa de la Natura (ADENC) van presentar un pla integral de gestió dels residus municipals al Vallès Occidental. L'objectiu d'aquest pla, alternatiu al proposat per l'informe de l'Institut Cerdà, era reduir en sis anys el residu que anaven directament als abocadors, passant del 85% de l'any 2004 al 48% el 2010. El nou model, anomenat de residu mínim, prioritzava la minimització dels residus i la recollida selectiva en origen i proposava la construcció de deu plantes de compostatge i d'onze de triatge per al 2008.

Previsions de futur

A final d'any, l'Agència de Residus de Catalunya va entrar a formar part del CGRVO per a debatre conjuntament el procés de substitució de l'abocador de Col·cardús.

Les previsions del DMAH eren que a principi del 2005 s'anunciés la situació de les cinc noves instal·lacions i que abans de l'estiu comencessin les obres. Amb aquest calendari, i si les decisions avançaven a bon ritme, les noves plantes de tractament començarien a funcionar coincidint amb la clausura de l'abocador de Col·cardús. El DMAH també es va comprometre a assumir els costos de la construcció d'aquestes instal·lacions, sempre que els municipis implantessin la recollida selectiva al cent per cent.

XBR, XSR i JRL

Més informació:

www.adenc.org/notes/2004/20040329residu.htm
www.adenc.org/estudis_documents/residus.pdf
www.ajterrassa.es

ABOCADOR DE L'ESPLUGA DE FRANCOLÍ 2



Després d'uns mesos de funcionament en període de proves, s'inaugura l'abocador de l'Espluga de Francolí, anomenat també Centre de Tractament de Residus de la Conca de Barberà, tot i l'oposició de la Plataforma Alternativa al Centre de Tractament de Residus de la Conca de Barberà. El conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, es compromet a encarregar a un tècnic independent un estudi hidrogeològic dels terrenys per analitzar si la instal·lació es troba sobre un aqüífer, tal com sostenen els membres de la Plataforma.

Antecedents | 2003:1

El 22 de setembre, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, va inaugurar el Centre de Tractament de Residus (CTR) Municipals de la Conca de Barberà a l'Espluga de Francolí, instal·lació que responia a les previsions del Programa de gestió de residus municipals de Catalunya (PROGREMIC).

El centre va costar més de 3,7 milions d'euros i havia de donar servei a 57.000 habitants de la comarca de la Conca de Barberà. El CTR disposava de les instal·lacions següents: un dipòsit controlat de 60.000 m³ de capacitat amb possibilitat de tractar unes 7.000 tones de residus l'any i una vida prevista de cinc anys i mig; una planta de compostatge preparada per a tractar-ne 7.000 tones més; una planta de tractament de components de lixiviació per a la recollida dels sucus generats al dipòsit; una aula d'educació ambiental per a les campanyes de sensibilització destinades principalment als escolars, i una deixalleria per a la recollida selectiva.

Les obres es van iniciar el novembre de 2002 i van finalitzar el desembre de 2003. Un cop acabades les obres, el dipòsit controlat i la planta de compostatge van començar a funcionar en fase de proves.

En la concepció del CTR es van adoptar criteris de sostenibilitat quant a l'estalvi energètic i l'ús de les energies renovables. Així, l'edifici de serveis disposava d'una placa solar tèrmica per a l'aigua

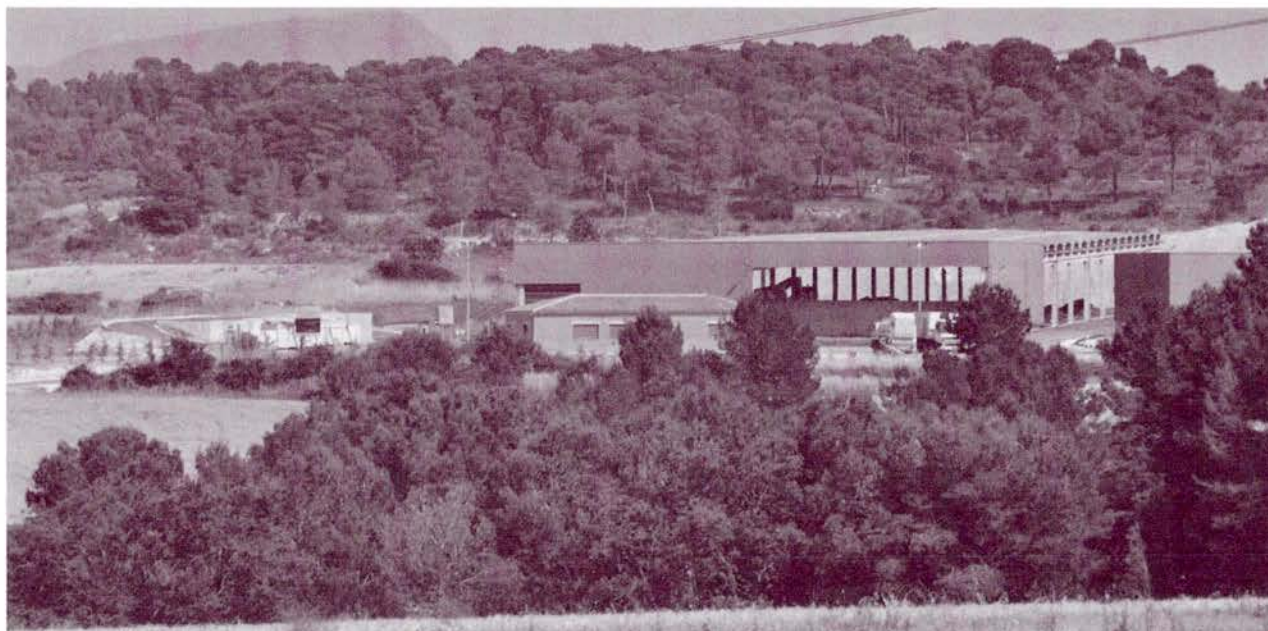
calenta i la calefacció. Per a l'abastament d'aigua potable, es va construir un pou i es van instal·lar un molí de vent i un dipòsit d'aigua.

Des de l'anunci de la construcció de la planta l'any 2002, es van començar a escoltar veus contràries a la instal·lació del CTR vehiculades a través de la Plataforma Alternativa al CTR de la Conca (PACTRC). Aquesta plataforma va interposar diversos contenciosos davant el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya i la Comissió de Peticions de la UE per exigir que es complís la normativa. En aquest sentit, uns dies després de la inauguració, el conseller Salvador Milà es va comprometre, en una reunió amb membres de la PACTRC, a encarregar a un tècnic independent de mútua confiança un estudi hidrogeològic dels terrenys, una de les principals reivindicacions dels opositors, que van sostenir que l'abocador es trobava sobre un aqüífer. Tal com va admetre Milà, en cas que es confirmés l'existència de l'aqüífer, l'abocador potser s'hauria de clausurar perquè seria il·legal. D'altra banda, el conseller també es va avenir a crear un pulmó verd d'uns 30 metres d'amplada al voltant del centre.

JRL, XSR i XBR

Més informació:

www.pangea.org/cepa/conca.html



Un informe encarregat pel DMAH haurà d'establir si l'abocador s'ha construït sobre un aqüífer. Foto: Àlex Tarroja



3 ABOCADOR DE TIVISSA



Continuen avançant les obres del nou abocador de Tivissa. La Plataforma per a la Defensa de la Ribera d'Ebre demana l'aturada de les obres per presumptes irregularitats administratives i per una possible afectació sobre el principal aqüífer de la comarca. Els informes tècnics i jurídics encarregats pel Departament de Medi Ambient i Habitatge confirmen la legalitat de les instal·lacions i neguen que pugui afectar l'aqüífer. Això permet que el mes d'octubre entri en funcionament el nou abocador, amb pràcticament les mateixes característiques que es definien en el projecte original.

Antecedents | 2003:2



A començament d'any, les obres del nou abocador de Tivissa (Ribera d'Ebre) continuaven al ritme previst. L'empresa promotora d'aquest abocador, Gestió i Recuperació de Terrenys SL, tenia la intenció d'iniciar l'activitat el mes d'agost, just quan estava previst tancar l'abocador existent a Tivissa. Aquest abocador havia iniciat la seva activitat el 1994 i tenia una vida útil de deu anys. Des del 1996 estava gestionat pel Consorci per a la Gestió de Residus Municipals de la Ribera d'Ebre, la Terra Alta i el Priorat. El nou abocador s'estava construint al costat del que ja existia (al mateix terme municipal de Tivissa) i tenia prevista una capacitat de tractament de quasi quatre milions de tones de residus.

La Plataforma per a la Defensa de la Ribera d'Ebre (PDRE) va denunciar durant l'any 2003 el projecte del nou abocador per presumptes delictes ambientals i irregularitats urbanístiques. A principi de 2004 l'expedient va ser enviat al jutjat de Falsedat després d'un llarg periple per les fiscalies de Reus i Tortosa. Les principals irregularitats denunciades eren la manca dels permisos necessaris per a la canalització del barranc del Brull, la construcció de l'abocador damunt de l'aqüífer al·luvial més important de la comarca i el traspass dels límits de l'emplaçament legal del projecte. Per aquests motius, la PDRE demanava la paralització de les obres i la restauració dels terrenys afectats.

Uns informes confirmen la legalitat de les obres de l'abocador i neguen que pugui afectar l'aqüífer

A mitjan gener, es van reunir el president del Consell Comarcal de la Ribera d'Ebre (CCRE), Pere Muñoz, i el delegat de la Generalitat a les Terres de l'Ebre, Lluís Salvadó. D'aquesta trobada, en va sorgir la demanda de Salvadó al Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) de revisar l'expedient administratiu del projecte i de la situació de la llicència atorgada per l'anterior conseller, Ramon Espadaler. També es va apuntar la necessitat de disposar de dictàmens tècnics i jurídics per decidir si calia o no replantejar el projecte.

A començament de febrer, el nou conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, es va reunir per primera vegada amb els representants de la PDRE i els alcaldes de la comarca per tractar la problemàtica del nou abocador. Malgrat que Iniciativa per Catalunya-Els Verds (ICV) s'havia compromès a aturar l'abocador abans d'arribar al Govern de la Generalitat, el conseller Milà va descartar la paralització immediata de les obres perquè no hi havia motius legals per a revocar la llicència d'obres que tenia l'empresa constructora.

Tanmateix, el conseller va anunciar que s'encarregarien informes tècnics i jurídics per a estudiar l'expedient administratiu i per saber si afectaria l'aqüífer al·luvial. En funció dels resultats, es decidiria si s'atorgava la llicència d'activitat de l'abocador a l'empresa

promotora. Mentre s'esperaven els informes, el conseller va apostar per protegir l'aqüífer i ajustar les dimensions de l'abocador a les necessitats de les Terres de l'Ebre i el Priorat en matèria de gestió dels residus. En la reunió es va acordar també crear una comissió tècnica de seguiment del projecte de l'abocador integrada pels diversos actors implicats: DMAH, Agència de Residus de Catalunya (ARC), Agència Catalana de l'Aigua (ACA), alcaldes, Consell Comarcal, PDRE, grups ecologistes, etc.

Un dia abans de la primera reunió d'aquesta comissió tècnica de seguiment, i després que els resultats de les eleccions municipals de 2003 canviessin la composició del govern del CCRE, aquest ens es va posicionar en relació amb l'abocador. El CCRE es va comprometre a intentar aturar les obres si es demostrava que afectava l'aqüífer sobre el qual se situava.

La primera reunió de la comissió de seguiment, celebrada el 19 de febrer, va confirmar les posicions de totes les parts. La Generalitat evitava pronunciar-se sobre la viabilitat de l'abocador fins que no disposés dels informes tècnics encarregats. Pocs dies després, i per evitar possibles suspicàcies, el gerent de l'ARC, Manel Hernández, va donar a conèixer el nom d'un dels redactors dels informes tècnics que determinarien la possible afectació de l'aqüífer, l'hidrogeòleg independent Antoni Canicio.

La imminent obertura del nou abocador provoca propostes i reaccions diverses

El tancament de l'abocador existent a Tivissa estava previst per a l'1 d'agost i per tant Gestió i Recuperació de Terrenys SL pretenia obrir el nou abocador en aquesta data. A mitjan maig, la PDRE va considerar que l'única manera d'evitar l'obertura del nou abocador era que la Generalitat adquirís les instal·lacions. Ramon Roig, portaveu de la PDRE, assumia que l'empresa no acceptaria el redimensionament de l'abocador i per tant la compra s'apuntava com l'única solució. El CCRE, però, va manifestar les dificultats que suposaria una operació com aquesta, ja que la indemnització necessària podria arribar a ser inassolible. Segons estimacions del CCRE, l'empresa preveia guanyar uns 120 milions d'euros durant els vint anys que estaven previstos com a període d'explotació de l'abocador. Seguint amb el posicionament fet públic mesos abans, el CCRE no va descartar la dimissió en bloc del govern si la l'abocador entrava en funcionament.

A començament de juny, el delegat de la Generalitat a les Terres de l'Ebre, Lluís Salvador, va donar a conèixer els resultats dels informes tècnics elaborats per l'ACA, l'ARC i experts independents. Segons aquests estudis, l'abocador s'ajustava al marc legal i les seves instal·lacions no tindrien cap afectació directa sobre l'aqüífer. Tanmateix, Salvador va explicar que la Generalitat estava negociant amb Gestió i Recuperació de Terrenys, SL per a intentar re-

dimensionar l'abocador i restringir l'entrada de residus de fora de les Terres de l'Ebre i el Priorat.

A principi de juliol, la PDRE es va reunir en assemblea per analitzar la situació després de saber-se els resultats dels informes tècnics. La PDRE va instar totes les parts a trobar una solució consensuada abans del 30 de novembre, intentant evitar que l'abocador entrés en funcionament l'1 d'agost. Les entitats membres de la Plataforma Cívica per la Reducció dels Residus de Catalunya van emetre una declaració en la qual s'oposaven a l'obertura del nou abocador, donant suport així a la demanda de la PDRE. Altres entitats ecologistes, com el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC)-Ecologistes de Catalunya, Grup Ecologista de les Terres de l'Ebre i l'Escrucó, van donar suport a la PDRE en les seves reivindicacions.

Els partits d'esquerres de les Terres de l'Ebre també van intentar evitar la posada en funcionament del nou abocador. Tant Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) com ICV van demanar al Govern català que prorrogués la vida útil de l'abocador existent, que redimensionés el nou abocador a les necessitats reals del territori i que procurés adquirir-lo per tal que la seva gestió fos pública.

Per la seva part, Gustavo Buesa, administrador de Gestió i Recuperació de Terrenys SL, va desmentir que l'empresa mantingués negociacions amb la Generalitat per a reduir les dimensions del projecte, ni que estigués estudiant la possibilitat de vendre les instal·lacions. Així mateix, va confirmar que l'abocador rebria residus de les totes les comarques de la província de Tarragona, i no únicament de les Terres de l'Ebre i del Priorat.

Davant d'aquestes pressions, el conseller Milà va decidir a mitjan juliol ajornar l'obertura del nou abocador fins que no s'aconseguís un ampli acord amb els agents polítics i socials del territori. Si bé va reconèixer que l'abocador entraria en funcionament tard o d'hora, Milà va apostar per reduir les seves dimensions per ajustar-se a les necessitats de la zona i cercar mesures de control públic que garantissin l'interès general (com ara la gestió compartida entre l'empresa i la Generalitat). Pocs dies després, i en el marc de dues reunions amb els alcaldes de la Ribera d'Ebre, la Terra Alta i el Priorat primer, i representants de la PDRE després, Milà va descartar la compra de les instal·lacions del nou abocador, però va seguir apostant pel seu redimensionament i el control públic, sense concretar amb quines mesures.

Tenint en compte que l'abocador existent a Tivissa es tancaria l'1 d'agost, la Generalitat va negociar amb diversos agents per tal que l'abocador de l'Aldea (Baix Ebre) rebés de manera provisional els residus municipals de la Ribera d'Ebre, la Terra Alta i el Priorat fins que no entrés en funcionament el nou abocador. L'entitat ecologista Mediterrània va lamentar aquesta solució. Un mes abans, aquesta entitat havia interposat una denúncia per un possible cas de contaminació greu provocat per l'abocador de l'Aldea.

El nou abocador es posa en funcionament

El dia 1 d'octubre es va signar un protocol on s'establien les bases per a la gestió del nou abocador de Tivissa. Aquest document va ser signat pel Consorci de Gestió de Residus Municipals de la Ribera d'Ebre, Terra Alta i Priorat, l'Ajuntament de Tivissa, l'Ajuntament de Móra la Nova, l'empresa titular del dipòsit, Gestió i Recuperació de Terrenys, SL i l'Agència de Residus de Catalunya. Fruit d'això, l'empresa titular va obtenir el número de gestor per al nou abocador, l'últim requisit necessari que li mancava per a obrir la instal·lació. El dia 7 d'octubre els primers camions van començar a portar residus al nou abocador. Això va implicar, a més, que les comarques de la

Ribera d'Ebre, la Terra Alta i el Priorat deixessin de portar els seus residus a l'abocador de l'Aldea.

Un dels aspectes previstos en el protocol del nou abocador eren l'origen i la quantitat de residus a tractar en el nou abocador. Es va acordar que s'admetrien residus municipals procedents de les comarques de la Ribera d'Ebre, Terra Alta i Priorat, i també d'una part del Baix Camp i de la comarca del Baix Ebre (en aquest darrer cas, només per a aquells municipis que portaven els residus a l'abocador de l'Aldea). Quant als residus industrials, s'acceptarien els procedents de les comarques de la Ribera d'Ebre, la Terra Alta i el Priorat, el Baix Ebre, l'Alt i el Baix Camp, i puntualment del Tarragonès.

Pel que fa a la quantitat, es va acordar que el dipòsit rebria un màxim de 102.515 tones de residus a l'any (52.515 tones de residus municipals i 50.000 tones de residus industrials que no requerissin un tractament especial). La primera fase de les instal·lacions (d'uns 5 anys de durada) tindria una capacitat per a 592.000 m³, mentre que la capacitat total es mantenia en els 3,3 milions de m³, una xifra pràcticament igual que la prevista al projecte inicial.

El protocol també establia la participació pública en la gestió del dipòsit, com a mesura de control de la iniciativa privada. S'establia una nova comissió de seguiment constituïda per les parts signants del protocol i s'obria la porta perquè, en un futur, l'Agència de Residus de Catalunya pogués participar en el capital social de l'empresa promotora fins a un màxim del 10%. Tot i això, es mantenia la titularitat privada de les instal·lacions.



Després que els informes encarregats van concloure que no afectava l'aqüífer, l'abocador va entrar en funcionament al mes d'octubre. Foto: Marta Casas

Segons el delegat de la Generalitat a les Terres de l'Ebre, Lluís Salvadó, l'acord era una solució intermèdia que satisfia part de les exigències de l'empresa, però també part de les reclamacions dels agents del territori. Salvadó també va destacar que les Terres de l'Ebre i el Priorat produïen 70.000 tones de brossa anuals, i que l'abocador rebria un màxim d'unes 100.000 tones, ja que la Generalitat havia aconseguit limitar l'entrada anual de brossa.

La Plataforma en Defensa de la Ribera d'Ebre presenta una nova denúncia i decideix dissoldre's

La PDRE va declarar sentir-se decebuda amb l'actuació de la Generalitat perquè malgrat les promeses, el nou Govern havia mantingut pràcticament intacte el projecte inicial de l'abocador. Ramon Roig, portaveu de la plataforma, va recordar que la primera fase del nou abocador tindria la capacitat prevista inicialment i que el protocol signat tampoc modificava la resta de fases del projecte, amb una capacitat total de 4 milions de tones de residus. Poc després de fer-se públics els continguts del protocol, la PDRE es va reunir en assemblea i va decidir presentar una nova denúncia al jutjat de Falset per reobrir les diligències sobre l'abocador. Segons la PDRE, la primera fase de les instal·lacions no estava acabada (mancava el 30% de les obres i completar la impermeabilització de la superfície) i hi havia indicis de delictes de falsedat documental i de prevaricació en el protocol signat dies abans.

A petició de la PDRE, el 3 de novembre es va reunir per tercera vegada la Comissió de Seguiment de l'Abocador. La PDRE va lliurar al gerent de l'ARC, Manel Hernández, un informe sobre disset irregularitats detectades durant la tramitació, la construcció i la posada en funcionament de l'abocador. La Plataforma també va confirmar que el jutjat de Falset havia obert diligències per a investigar les presumptes irregularitats en la signatura del protocol de funcionament de l'abocador i per a verificar sobre el terreny si les obres de la primera fase havien acabat. L'ARC, per la seva part, es va limitar a explicar les decisions pactades en el protocol.

A començament de desembre, la PDRE va decidir dissoldre's després de quatre anys d'activitat intensa contra els diversos projectes que afectaven la comarca. Aquesta decisió va ser fruit del desencís per l'obertura del nou abocador i també de les divergències d'objectius entre diversos membres fundadors del moviment.

XBR, JRL i XSR

Més informació:

<http://aeec.pangea.org/modules.php?name=News&file=print&sid=246>

www.gepec.org/print.php?sid=166

ABOCADOR DE VACAMORTA (CRUÏLLES) 4



L'abocador industrial de Vacamorta torna a aixecar controvèrsies durant el 2004. Davant de les contínues reclamacions de tancament de l'abocador per part de la plataforma opositora, el nou Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) realitza inspeccions a l'abocador per verificar si s'adequa a les exigències de l'autorització ambiental atorgada per l'anterior Govern. El DMAH considera que no hi ha afectacions als aqüífers i que per tant no hi ha motius per clausurar l'abocador.

Antecedents | 2003:3

L'abocador de residus industrials de Vacamorta, situat al municipi de Cruïlles, Monells i Sant Sadurn de l'Heura (Baix Empordà), va ser novament autoritzat per l'anterior Govern de la Generalitat l'abril de 2003, malgrat que uns mesos abans n'haguessin ordenat el tancament acatant una sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya. Els partits que aleshores estaven a l'oposició i que el 2004 van formar part del Govern de coalició tripartit de Partit dels socialistes de Catalunya, Esquerra Republicana de Catalunya i Iniciativa per Catalunya - Verds (PSC, ERC i ICV) van qüestionar la legalitat de la decisió.

Inspeccions a l'abocador i interpretacions diferents

Durant el mes de març i d'abril del 2004, tècnics del nou Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), acompanyats per responsables de Recuperació de Pedreres SL, l'empresa que gestiona l'abocador de Vacamorta, i membres de la Plataforma Alternativa a l'Abocador de Cruïlles (PAAC) van realitzar noves inspeccions a la zona de l'abocador. L'objectiu d'aquestes inspeccions era comprovar si l'activitat complia els requisits ambientals establerts per l'autorització atorgada l'abril de 2003.

Els resultats d'aquestes inspeccions van ser interpretats de diverses maneres. Segons el DMAH, l'abocador no presentava filtracions que poguessin contaminar el subsòl i els aqüífers. Si bé el gruix de les làmines que cobrien el fons de l'abocador era insuficient aquesta limitació quedava compensada per una franja d'argiles compactades i impermeables. En canvi, la plataforma opositora a l'abocador va denunciar que s'incomplien els requeriments d'impermeabilitat establerts per l'autorització ambiental i que, a més, es produïen vessaments en una de les fases. Per tot plegat, la plataforma considerava que existia el risc que l'abocador contaminés els aqüífers.

L'abocador no es clausurarà

El DMAH va decidir no tancar l'abocador ja que, tenint en compte els resultats de les inspeccions, complia totes les exigències legals. Tanmateix, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, va admetre que la proximitat de l'abocador a zones habitades feia pensar que hi havia ubicacions millors.

Si bé es va decidir no tancar l'abocador, el Govern de la Generalitat va aturar un parell d'intents d'ampliar-lo. D'una banda, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona va denegar el mes de febrer el permís per a una extracció propera a l'abocador sota la sospita que derivés en una ampliació de l'espai per a abocar. D'altra banda, el DMAH va requerir dues vegades (al juliol i al setembre) a l'empresa Recuperació de Pedreres SL que aturés uns moviments de terres per a la preparació de la segona fase d'explotació, atès que s'estaven realitzant fora del perímetre autoritzat.

A mitjan desembre, una desena d'entitats ecologistes i plataformes cíviques van presentar al DMAH una declaració on denunciaven la política del nou Govern en matèria de residus. La PAAC va criticar que durant la passada legislatura representants d'Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) demanessin el tancament de l'abocador i, un cop al govern, haguessin decidit no clausurar-lo.

XBR, JRL i XSR

Més informació:

www.xtec.es/ieslabisbal/vacamorta
www.pangea.org/aec/index.php



5 ABOCADOR DE VILANOVA D'ESCORNALBOU



L'empresa Expectativas Gracisel 21 proposa obrir un abocador de residus industrials a Vilanova d'Escornalbou (Baix Camp). Després d'avaluar el projecte i les dades complementàries, el Departament de Medi Ambient i Habitatge no autoritza l'activitat. Tanmateix, al costat d'on es pretén instal·lar l'abocador, l'Ajuntament de Vilanova autoritza l'inici d'una activitat extractiva que, segons el GEPEC-Ecologistes de Catalunya, podria esdevenir un abocador encobert de residus industrials.



El Diari Oficial de la Generalitat (DOGC) del 10 de maig va publicar un anunci del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) que sotmetia a informació pública el projecte i l'estudi d'impacte ambiental d'un nou abocador de residus industrials de classe II, inerts i no especials, de 19,6 hectàrees, situat a Vilanova d'Escornalbou (Baix Camp), amb una capacitat de tractament de 50.000 tones l'any. El Centre de Gestió de Materials i Subproductes Miners Industrials, tal com s'anomenava l'abocador, estava promogut per l'empresa Expectativas Gracisel 21 i incloïa tres línies de procés: classificació de residus, tractament de llixiviats i dipòsit controlat.

L'anunci d'aquest projecte va despertar ràpidament fortes oposicions. D'una banda, els grups ecologistes encapçalats pel Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC)-Ecologistes de Catalunya i l'agrupació ecologista Eскурçó van presentar al·legacions argumentant que al recinte generaria residus industrials altament contaminants i que afectaria una valuosa zona de muntanya. De l'altra, el principal grup de l'oposició (independents) va criticar el "secretisme total" de l'equip de Govern municipal. Francesc Dalmau, alcalde de Vilanova d'Escornalbou, va negar-ho i va recordar que era el DMAH qui donava el vistiplau definitiu.

A mitjan juny, es va crear una plataforma –Vilanova d'Escornalbou Neta– que va iniciar una recollida de signatures en contra de l'abocador amb un suport de més de 300 persones. Segons aquesta plataforma, l'afectació de l'abocador es produiria més enllà de Vilanova. Així, el poble veí de Mont-roig del Camp també en sortiria afectat per l'augment del trànsit de camions de gran tonatge per les carreteres locals, l'afectació dels aqüífers que nodreixen Mont-roig o la mala imatge que donaria a l'oferta turística. L'Ajuntament de Mont-roig es va posicionar en contra de l'abocador en un ple ordinari celebrat a principi de juliol. Tots els grups del consistori, fins i tot Convergència i Unió (CiU), que governava a Vilanova, van votar en contra de l'abocador.

Finalment, el 3 de juliol, després d'avaluar el projecte i les dades complementàries, el DMAH va desestimar la proposta d'instal·lació de l'abocador en considerar que no reunia el contingut mínim exigint per la normativa vigent sobre dipòsits controlats. A més, el DMAH va constatar mancances d'estudis i d'informes previs, així com una certa contradicció en el projecte mateix

que feien inviable l'aprovació de l'abocador en les condicions presentades.

L'activitat extractiva de Rifà a Vilanova d'Escornalbou

Al mateix municipi, hi havia, en curs d'aprovació, l'expedient administratiu per a instal·lar una activitat extractiva al costat d'on es volia instal·lar l'abocador desestimat. Segons el projecte i l'estudi d'impacte ambiental, la pedrera de granit anomenada Rifà, promoguda per l'empresa Centre de Recollida de Residus S.L., tindria una superfície d'unes 31 ha i una durada prevista d'exploració de 30 anys. L'aparició d'aquesta pedrera se sumaria a la problemàtica derivada de la implantació de les activitats extractives arreu de Catalunya, com és el cas de les PEDRERES AL PENEDES I EL GARRAF [133].

Segons el GEPEC, la reposició del sòl afectat per l'activitat extractiva es faria per mitjà de llots de depuració d'aigües industrials, procedents, majoritàriament, de l'àrea metropolitana de Barcelona. L'agrupació ecologista va presentar al·legacions al projecte, on s'enumeraven les principals afectacions de l'activitat sobre el medi, entre les quals destacaven: a) l'excessiva proliferació d'activitats extractives al terme municipal de Vilanova i en unes altres d'adjacents; b) l'extensió considerable de l'activitat; c) l'afectació de l'Espai d'Interès Natural (EIN) de la Serra de Llaberia, Serra de Pradell - l'Argentera i Mare de Déu de la Roca; d) l'afectació sobre un dels aqüífers més importants del Baix Camp, afectat per problemes de nitrificació, i, per últim, e) la possibilitat que l'activitat de restauració esdevingués una activitat de gestió i d'abocament de residus. Quant a l'últim punt, el GEPEC va al·legar que calia un compromís per escrit de l'empresa de Rifà per tal que l'activitat extractiva no esdevingués un abocador encobert de llots de residus industrials.

Amb tot, en acabar l'any els processos administratius per a autoritzar l'activitat extractiva de Rifà continuaven avançant.

JRL, XSR i XBR

Més informació:

www.gepec.org
www.gencat.es:8000/diari/4129/04093066.htm



L'empresa Tractament Industrial de Residus Sòlids SA anuncia la voluntat d'instal·lar un nou macroabocador de residus industrials al municipi de Vinaixa (les Garrigues). La proposta topa amb l'oposició dels veïns i d'entitats ecologistes. Finalment, el Consell Comarcal de les Garrigues i l'Ajuntament de Vinaixa rebutgen el projecte.

Poc abans de les eleccions municipals del 2003, l'empresa Tractament Industrial de Residus Sòlids, SA (TIRSSA) va fer pública una proposta d'instal·lació d'un abocador de residus industrials al municipi de Vinaixa (les Garrigues). El projecte del nou abocador ocuparia 218 hectàrees i tindria una capacitat per a 25 milions de metres cúbics de residus de classe II (residus industrials). Aquesta categoria engloba molts tipus de residus, des dels materials que s'utilitzen per al tractament de la pell i el cuir fins als productes derivats d'esmalts i pintures.

Les Garrigues ha estat, històricament, una comarca sustentada en l'activitat agrícola i amb una presència testimonial d'instal·lacions industrials. Entitats i veïns de la comarca feia anys que denunciaven que les empreses gestores de residus l'escollissin per ubicar-hi els seus projectes. Durant l'any 2000 se'n va intentar instal·lar un al municipi de Juncosa. En aquell cas es tractava de residus tòxics, de classe I. El rebuig popular va fer que l'empresa promotora desestimés el projecte.

L'oposició al nou abocador

El 14 d'agost es va crear la Plataforma Antiabocador de Vinaixa, integrada per una cinquantena de veïns, membres d'Unió de Pagesos, de l'Institut de Ponent per a la Conservació i l'Estudi de la Natura (Ipcena) i entitats i associacions d'àmbit comarcal, com l'Ateneu Popular Garriguenc o el Centre Excursionista Borges-Garrigues. La principal finalitat d'aquesta plataforma va ser engregar una campanya de sensibilització a la ciutadania de Vinaixa, amb l'objectiu que els veïns coneguessin la realitat que, segons ells, amagava el projecte d'abocador que s'havia presentat al municipi. Ricard Bonet, portaveu de la plataforma, va criticar el consistori per la seva falta de posicionament i va explicar la intenció de la plataforma d'aturar, d'una banda, el procés que l'Ajuntament havia iniciat per a realitzar un referèndum veïnal en la localitat sense haver-ne informat prou la població, i, de l'altra, d'exigir la celebració d'una votació popular oberta a mà alçada.

Membres de la plataforma van assegurar que la capacitat de l'abocador suposaria un tractament de 1.000 tones diàries i un trànsit de més de 100 camions al dia. Tanmateix, van declarar que l'abocador podia contaminar les aigües subterrànies i els conreus i que afectaria, a més del municipi de Vinaixa, els de l'Albi, Tarrés i la Floresta. A més, van mostrar la seva preocupació perquè les deixalles tractades a l'abocador del Garraf es poguessin traslladar a Vinaixa quan aquest es clausurés l'any 2006. Finalment, van con-

siderar les elevades compensacions que preveia l'empresa TIRSSA (empresa de serveis de Fomento de Construcciones y Contratas) "com una manera de comprar voluntats i no terrenys i, per tant, com una pràctica poc ètica".

Els promotors van oferir 2,5 milions d'euros als 26 propietaris de les 134 hectàrees de terrenys on l'empresa preveia construir l'abocador de residus. A més, les previsions de la companyia incloïen la compra de 83 hectàrees, propietat de 20 persones, per 1,4 milions per construir-hi l'accés a la planta, segons dades del projecte que va fer públiques l'Ajuntament de Vinaixa a final d'agost.

L'Ajuntament de Vinaixa rebutja l'abocador de residus

El 27 de setembre es va celebrar un ple extraordinari on l'Ajuntament de Vinaixa va acordar per unanimitat rebutjar el projecte d'abocador unes hores després que el Consell Comarcal de les Garrigues aprovés un manifest en què es declarava contrari a tota activitat que pogués perjudicar el medi de la comarca. Aquesta decisió va ser coherent amb el compromís que l'Ajuntament havia pres quan, en el moment de presentar el projecte a la població, va anunciar que s'oposaria a l'abocador si aquest no era acceptat ni per la població de Vinaixa i municipis veïns, ni pel Consell Comarcal de les Garrigues. El mateix ple va decidir també desconvocar la consulta popular que l'alcalde, Francesc Bonet (independents), s'havia compromès a organitzar per saber si la població acceptava el projecte.

El manifest del Consell Comarcal tenia un abast més ampli que el municipi de Vinaixa, ja que impossibilitava que l'empresa promotora pogués trobar un altre emplaçament per a l'abocador a la comarca de les Garrigues.

El portaveu de la Plataforma Antiabocador de Vinaixa, Ricard Bonet, va manifestar que aquesta es mantindria activa per fer front a futurs projectes d'instal·lació de nous equipaments o d'activitats que poguessin afectar el municipi o la comarca.

JRL, XSR i XBR

Més informació:

www.ipcena.org
www.fcc.es



7 AEROPORT DE BARCELONA (EL PRAT)



L'ampliació de l'Aeroport de Barcelona continua al llarg de l'any amb l'inici de les obres de la terminal sud, la finalització de la construcció de la nova torre de control i l'entrada en funcionament de la polèmica tercera pista. El sorolls dels avions que fan servir aquesta pista provoquen les queixes veïnals a Gavà i Castelldefels i fan revifar la vella demanda de gestionar l'aeroport de manera compartida entre l'Estat i les administracions catalanes. L'arribada del ferrocarril d'alta velocitat a l'aeroport resta pendent de concretar, tot i l'evidència d'un dèficit d'accés en transport públic a les instal·lacions aeroportuàries.

Antecedents | 2003:7



Pla Barcelona: vers l'aeroport intercontinental

El Pla director de l'aeroport de Barcelona, també conegut com Pla Barcelona, va ser aprovat l'octubre de 1999 pel Ministeri de Foment amb l'objectiu d'ampliar la capacitat de l'aeroport del Prat. Tant el Govern espanyol, com la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i la Cambra de Comerç de Barcelona consideraven imprescindible aquesta ampliació, ja prevista al PLA DELTA [134], de l'any 1994. El president d'Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA, l'empresa pública que gestiona l'aeroport), José Eladio Seco, va destacar el paper de l'aeroport com a plataforma essencial al sud d'Europa, amb més de 70 companyies, una vintena de les quals de baix cost. En aquest sentit, Vueling Airlines es va convertir l'1 de juliol en la primera companyia aèria amb seu a l'aeroport del Prat. Els principals accionistes de la nova aerolínia eren Apax Partners, Inversiones Hemisferio (Grupo Planeta) i JetBlue, que van invertir-hi uns 30 milions d'euros. Les previsions de Vueling eren convertir-se en el segon operador de l'aeroport de Barcelona l'hivern del 2006-2007, i arrabassar aquest lloc a Spanair.

A principi de setembre es va presentar un estudi de la revista nord-americana *Air Transport World* (ATW), que situava l'aeroport en el 36è lloc mundial en nombre de passatgers i en el 49è lloc en operacions comptabilitzades durant el 2003. Segons ATW, l'aeroport era el desè més important d'Europa i un dels que creixia més ràpidament. Les tres terminals de l'aeroport es trobaven l'any 2004 al límit de la seva capacitat.

La finalitat de l'ampliació de l'aeroport era constituir el *hub* mediterrani occidental. Un *hub* és una plataforma distribuïdora de vols intercontinentals capaç d'absorbir grans fluxos de passatgers, on es potencien els transbordaments i les connexions tant de viatgers com de mercaderies. Quan la infraestructura ho permetés, el percentatge de passatgers en trànsit, és a dir, aquells que fan escala a l'aeroport, podria anar d'un 14% fins a un 30%. L'ampliació significaria passar de 23 milions de passatgers a l'any a 40 milions l'any 2015. La consolidació de l'aeroport com un *hub* europeu també potenciarà el lideratge del PORT DE BARCELONA [166] com a primer port de creuers d'Europa.

El Pla Barcelona preveia entre les grans obres construir la tercera pista de l'aeroport, la nova torre de control i la terminal Sud, o terminal entre pistes. Actuacions ja realitzades eren l'ampliació de les terminals actuals i la construcció de nous aparcaments, mentre que la ciutat aeroportuària per donar servei a l'aeroport encara no s'havia començat a construir. De totes les obres previstes, a la darrera de 2004 més del 80% es trobava en funcionament o en fase de construcció.

Fi de la primera fase de construcció de la nova torre de control i inici de la nova terminal sud

El setembre de 2003, el llavors ministre de foment Francisco Álvarez-Cascos, col·locava la primera pedra de la nova torre de control del Prat. Aquesta torre va ser dissenyada per l'arquitecte Bruce Fairbanks, el mateix que va fer les torres de l'aeroport de Barajas i de Màlaga. L'edifici va acabar de construir-se a mitjan setembre de 2004 quan una grua de 450 tones va col·locar les tres plantes superiors de la torre. La torre té una alçada de 62 m i el punt des d'on treballen els controladors ocupa un disc de 21 m de diàmetre, amb capacitat per a quinze posicions de control. Segons el director de l'obra, Manuel Pascual, la torre seria operativa al cap de deu mesos, temps necessari per afegir els equipaments de navegació aèria. El conjunt significaria una inversió de 13 milions d'euros.

L'any 2004 van començar els treballs d'aplanament del terreny per a la construcció de la terminal Sud, projectada per Ricardo Bofill, el mateix arquitecte de la resta de les terminals. La nova terminal, que es preveia que s'inaugurés a la darrera de 2007, s'ubicaria entre les dues pistes paral·leles i els aiguamolls de Filipines, pròxims a la llacuna del Remolar.

De tots els projectes que formaven el Pla Barcelona, la construcció de la nova terminal era el que requeria una inversió més gran, més de 478 milions d'euros aportats pel Ministeri de Foment. Tindria cinc plantes i una superfície de més de 500.000 m², més de la meitat del que ocupen les tres terminals existents. La nova terminal podria atendre 8.500 passatgers per hora, és a dir, més de 25 milions l'any. Tindria també una gran plaça intermodal on confluirien diversos mitjans de transport. Les obres preveien igualment la construcció de dos aparcaments en alçada, la urbanització d'accessos i espais per a autobusos i taxis i la instal·lació d'una nova central elèctrica per donar servei a la terminal.

Posada en funcionament de la tercera pista

Després de vint mesos d'obres, inclosos dos de retard, i una inversió de 320 milions d'euros, el 28 de setembre es va inaugurar la tercera pista de l'aeroport del Prat. La pista no estaria en ple rendiment fins que s'acabés la nova terminal sud, però a principi de novembre l'aeroport ja funcionava amb 56 vols cada hora, quan el màxim sense tercera pista es trobava en els 52 moviments per hora. Es preveia un màxim de 90 moviments de cara a l'any 2015. La nova pista, de 60 m d'ample, està adaptada per rebre vols intercontinentals i està dotada de l'instrumental ILS (*instrument landing system*), que permet operar en cas de visibilitat escassa i autoritza els aterratges a cegues si els avions i els pilots disposen de la tecnologia i la formació necessàries.

La ubicació de la tercera pista va ser objecte d'anys de discussions. Un cop descartades diverses opcions, es va optar per situar-la entre dues llacunes naturals, la de la Ricarda i la del Remolar, a uns 1.350 m de la pista principal, a la qual és paral·lela. La tercera pista té 2.660 metres de llarg i és sensiblement més curta que la pista principal per no afectar aquestes dues zones humides.

La construcció de la tercera pista va implicar un important impacte sobre el **PARC NATURAL DEL DELTA DEL LLOBREGAT** [127]. A més del tram asfaltat, als dos extrems de la rampa i al costat més pròxim al mar comença una zona de seguretat on no hi pot haver cap element que pugui dificultar ni la visibilitat ni l'operativitat dels vols. Per aquest motiu, els arbres de la pineda litoral més pròxims van ser retallats o talats i van ser substituïts per espècies arbustives de menor altura. Aquesta actuació va afectar una superfície de més de 22 hectàrees de pineda, en especial del paratge de la Ricarda. Els tècnics d'AENA van reconèixer que aquesta tala tindria efectes sobre l'ecosistema, però defensaven que no suposaria la desaparició dels espais qualificats com a zona d'especial protecció per a les aus (ZEPA).

Queixes i mobilitzacions pel soroll de la tercera pista

Només cinc dies després d'entrar en servei, la tercera pista ja va provocar les queixes veïnals, especialment a la zona residencial de Gavà Mar, i en menor mesura a Castelldefels. En canvi, el Prat va sortir-ne beneficiat, ja que la pista transversal, la que més afectava la població d'aquest municipi, deixaria d'utilitzar-se de manera habitual.

Les molèsties pel soroll eren conseqüència de l'ús que fan els avions quan aterren a la tercera pista, venint des de Castelldefels i sobrevolant Gavà Mar. L'Ajuntament de Gavà sempre havia defensat que els aterratges es fessin per la tercera pista venint de Barcelona i els en-

lairaments per la pista principal, en direcció Castelldefels, aprofitant el corredor agrícola. Al seu torn, Castelldefels proposava que els enlairaments es fessin per la tercera pista, seguits d'un gir en direcció al mar. AENA va declarar que la ruta criticada per Gavà s'utilitzava només quan la meteorologia no donava més opcions, i que normalment es faria servir la pista transversal per enlairar-se i la principal per aterrar.

Segons els veïns i l'Ajuntament de Gavà, AENA no complia els requisits en relació amb la contaminació acústica que marcava la Declaració d'Impacte Ambiental (DIA) aprovada l'any 2002. Concretament, no es va fer un pla d'aïllament acústic, tampoc era operativa la xarxa de mesuradors de soroll i les operacions de vol no s'ajustaven a la DIA. La ministra de Medi Ambient, Cristina Narbona, va reconèixer aquest fet i va demanar explicacions a AENA sobre la configuració de les rutes dels avions que estaven provocant molèsties. AENA va declarar que complia les prescripcions de la DIA i que estava treballant en un pla de vols alternatiu, que preveia enllestir abans de l'estiu de 2005.

Els veïns de Gavà Mar i de Castelldefels es van manifestar diverses vegades per protestar contra el soroll dels avions. Les principals mobilitzacions van tenir lloc els dissabtes 30 d'octubre, 20 de novembre i 18 de desembre. La primera manifestació la van protagonitzar més de 200 vehicles que circulant lentament van tallar els accessos a l'aeroport durant més d'una hora. La situació va provocar grans retencions de trànsit, i molts passatgers van perdre el vol. A mitjan desembre, es va organitzar una caravana lenta prop de l'aeroport, amb uns 50 veïns, que després van abandonar els cotxes a les sortides i accessos de l'aeroport, amb el consegüent caos circulatori. D'altra banda, també es van llançar diversos coets pirotècnics al pas dels avions, un acte que ningú va reivindicar.



Un avió enlairant-se a la tercera pista de l'aeroport del Prat. Foto: Marta Casas

Els ajuntaments de Castelldefels i de Gavà van presentar al llarg de l'any dos recursos contenciosos administratius contra AENA, amb l'objectiu de demanar el tancament cautelar de la tercera pista fins que no es complís amb la DIA. Com a alternativa, els alcaldes de Castelldefels, Antoni Padilla, i de Gavà, Didac Pestanya, van proposar a final de novembre que s'allargués la tercera pista uns 500 metres cap a Barcelona, per reduir els sorolls en aquestes poblacions. Padilla va afirmar que l'espècie humana havia de ser considerada en primer lloc, en referència a l'afectació que l'ampliació de la pista tindria sobre la llacuna de la Ricarda. Aquest era un dels temors dels membres de la Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural (Depana), ja que segons ells, AENA mantenia l'esperança inconfessada que algun dia les reserves naturals es poguessin descatalogar com a figures de protecció i així fer-hi de veritat la tercera gran pista.

En l'àmbit polític, tots els grups parlamentaris de Catalunya van acordar reclamar a l'Estat que s'adoptessin les accions adequades per fer compatible l'activitat de l'aeroport amb les prescripcions de la

DIA. A més, Convergència i Unió (CiU) va presentar una proposició no de llei en què instava el Govern estatal a trobar una solució definitiva per als sorolls, i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va presentar-ne una altra on instava a posposar el funcionament de la pista. Finalment, la Fiscalia de Medi Ambient va obrir d'ofici diligències per investigar si AENA estava cometent un delictes continuat de contaminació acústica i contra la salut pública.

Desviament de l'autovia C-31 i expropiació dels càmpings

Una altra de les actuacions que va comportar el Pla Barcelona va ser el desviament de l'autovia de Castelldefels (C-31), per poder construir la terminal Sud de l'aeroport. Les obres disposaven d'un pressupost de 57,4 milions d'euros i era previst que s'enllestissin a la tardor de 2006. El tram desviat seria el comprès entre la connexió amb la pota sud de la Ronda de Dalt i el camí de les Filipines, a Viladecans, i tindria 5,3 quilòmetres de longitud. La nova calçada disposaria de tres enllaços, un que permetria la connexió del nucli



urbà de Viladecans amb la platja, un altre per on s'accediria directament a la zona de càrrega de l'aeroport i una tercera sortida que seria la porta de la futura terminal.

D'altra banda, dos camps històrics de l'autovia de Castelldefels, La Ballena Alegre i Filipinas, van deixar d'existir com a conseqüència de la construcció de la tercera pista. Les dues parcel·les van ser incloses en l'àrea de protecció de l'aeroport, on no hi pot haver edificacions residencials ni obstacles, a fi d'assegurar el funcionament correcte dels aparells de navegació i comunicació. Les expropiacions dels camps permetrien comunicar el nucli de Viladecans amb la platja.

Accessos a l'aeroport

Uns 300 delegats de Comissions Obreres (CCOO) van reclamar el 19 d'octubre millores en l'accés en transport públic a l'aeroport, on treballen unes 12.000 persones. El secretari general de CCOO a Catalunya, Joan Coscubiela, va exigir a totes les parts implicades que fessin un pla de mobilitat. El sindicat entenia que no es podia esperar l'arribada del metro i va demanar la millora tant de la freqüència com dels horaris dels FERROCARRILS DE RODALIES [92] de RENFE i que els autobusos que connectaven l'aeroport amb el centre de Barcelona i amb els municipis del Baix Llobregat milloressin la freqüència de pas i disposessin de tarifa integrada.

El juny de 2004 el president de la Generalitat, Pasqual Maragall, i la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, van pactar que es donaria màxima prioritat a les obres de la línia principal del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [79]. En una primera fase de construcció del FAV AL BAIX LLOBREGAT [84], es faria passar el tren pel centre urbà del Prat de Llobregat, perquè arribés el 2007 a BARCELONA [86]. La connexió del FAV AMB L'AEROPORT [85] quedaria pendent per a una segona fase i no es va concretar a quina terminal es faria. Si arribés a la vella, s'aprofitaria l'estació de Rodalies, però, si arribés a la nova, això permetria crear una estació intermodal.

Mentre s'esperava la concreció de l'arribada del FAV a l'aeroport, les administracions estudiaven com a gran element de connexió el tren de rodalies de RENFE, que podria assolir una freqüència de pas de sis minuts, almenys en hores punta. A més, el Govern de la Generalitat va presentar com a alternativa per apropar l'aeroport al centre de Barcelona l'ampliació de la Línia 2 de METRO [106], que des de l'estació de Pedrosa (recinte Fira II) aprofitaria

el tram previst per a la LÍNIA 9 [107] per arribar a l'aeroport, de manera que la Línia 9 tindria el seu extrem a Pedrosa i no a l'aeroport.

La gestió compartida

La participació en la gestió aeroportuària ha estat una vella reivindicació d'empresaris, municipis i administracions de Catalunya davant la gestió unitària de tots els aeroports de l'Estat per part d'AENA. Segons la Generalitat, la gestió compartida permetria aconseguir una certa autonomia dels aeroports i optimitzar-ne l'eficiència.

Pasqual Maragall va defensar abans de les eleccions estatals una gestió mixta de l'aeroport, amb la participació de l'Estat, la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona pel que fa a la part pública, i amb un percentatge de capital privat. La ministra Álvarez va respondre el mes de maig que les comunitats autònomes participarien en les decisions que es prenguessin sobre els aeroports dels territoris de la seva competència. Aquestes declaracions van despertar les esperances de les velles reivindicacions catalanes.

Durant la inauguració de la tercera pista de l'aeroport, Maragall i l'alcalde de Barcelona, Joan Clos, van insistir en la gestió compartida, però en aquella ocasió la ministra Álvarez no es va pronunciar sobre la qüestió. El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va indicar que la gestió compartida asseguraria una millora substancial del tractament de qüestions com l'arribada del FAV a l'aeroport i la gestió de la tercera pista, amb tots els problemes i queixes que havia comportat per la contaminació acústica.

A l'acabament de l'any 2004, continuaven els treballs de la terminal sud, es posava a punt la nova torre de control i tant el conflicte pels sorolls com el debat sobre l'arribada de FAV a l'aeroport continuaven oberts.

XSR, JRL i XBR

Més informació:

www.gencat.net/ptop/europorta
www.aena.es

8 AEROPORT DE GIRONA-COSTA BRAVA

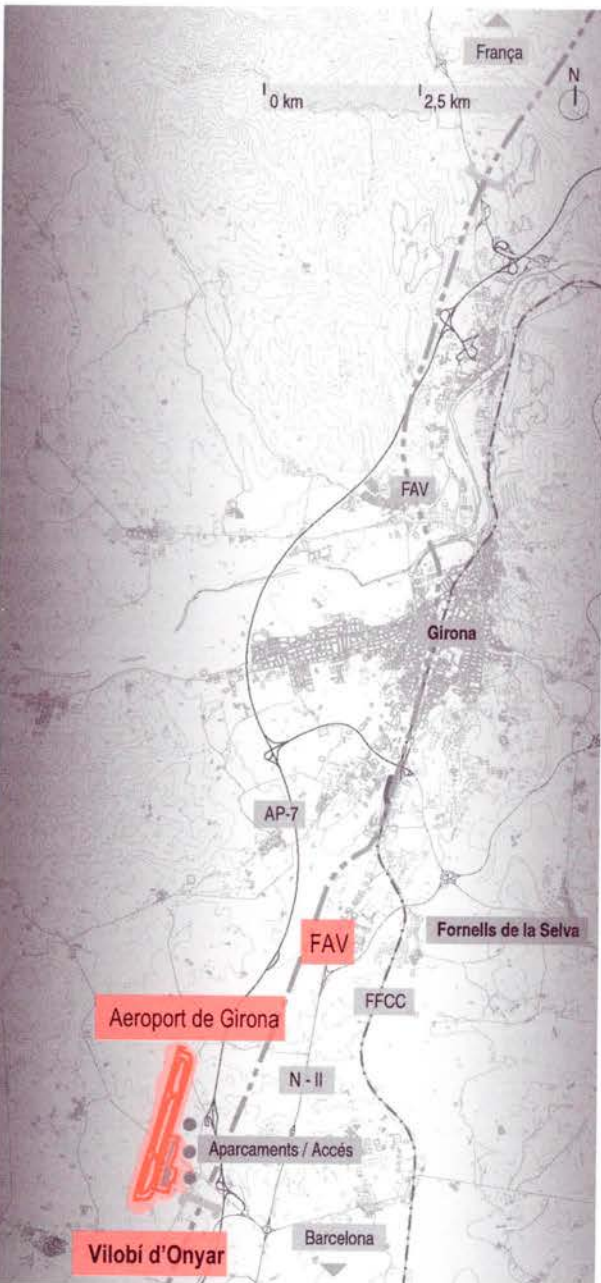


El creixement del trànsit de passatgers a l'aeroport de Girona derivat de l'arribada el 2002 de la companyia de vols de baix cost Ryanair continua i es consolida durant el 2004. Després d'un acord amb diverses institucions catalanes, Ryanair estableix a Girona la seva base al sud d'Europa, obrint un total de vint-i-una rutes. L'augment del trànsit planteja qüestions com la revisió del Pla director, la regulació dels vials d'accés, l'augment de les places d'aparcament i l'ampliació de l'horari d'obertura de les instal·lacions.

Antecedents | 2003-8



L'aeroport de Girona-Costa Brava es va inaugurar el 1965 en uns terrenys situats 10 km al sud de Girona, als municipis d'Aiguaviva i Vilobi d'Onyar. L'any 2004 disposava d'una pista de 2.400 m, una plataforma amb disset places d'estacionament d'aeronaus i deu d'aviació general i una terminal de 27.274 m².



Durant dècades, l'activitat de l'aeroport va estar lligada a l'estacionalitat turística, amb grans variacions entre anys i, sobretot, entre l'estiu i l'hivern. L'any 2002 Ryanair, una de les més importants LCC (*low cost carriers*) o companyies aèries de baix cost europees, es va establir a l'aeroport, fet que va engegar un procés exponencial de creixement que va fer tancar l'any amb un milió de viatgers. El 2003 van arribar a funcionar a l'aeroport dotze línies regulars a Frankfurt, Brussel·les, Londres, Birmingham, Bournemouth, Milà, Dublín i Glasgow, entre altres destins, i es va superar el milió i mig de passatgers. Durant el mes de març, i després d'haver sondejat també la disponibilitat de l'AEROPORT DE REUS [11] la companyia va arribar a un acord amb la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Girona, la Federació d'Hostaleria i la Cambra de Comerç, agrupades en l'associació Girona Centre Logístic, per a establir a l'aeroport de Girona la seva base al sud d'Europa i consolidar-lo definitivament com el segon aeroport de Catalunya, a canvi d'ajuts econòmics.

Continua l'expansió de Ryanair

Ryanair havia anunciat que invertiria 140 milions d'euros quan fixés la seva base logística a Girona i calculava crear mil dos-cents llocs de treball directes i indirectes a Catalunya. Com a resultat de l'operació, el 5 de febrer va obrir vuit noves rutes regulars a París, Roma, Liverpool, Eindhoven, Venècia, l'Alguer, Torí i Karlsruhe Baden i va arribar a servir quaranta vols diaris a setze destinacions diferents.

La renovació del primer acord entre Girona Centre Logístic i Ryanair es va produir poc després que la Comissió Europea declarés il·legals els ajuts rebuts per Ryanair a l'aeroport de Charleroi (Bèlgica) per part d'organismes públics. Es va signar l'1 d'abril de 2004 per a dos anys, prorrogables a quatre, i preveia un finançament de 6'22 milions d'euros en concepte de màrqueting i publicitat en pàgines web i anuncis als avions. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), a través de l'empresa pública Centre Integral de Mercaderies i Activitats Logístiques, S. A., el Departament de Comerç, Turisme i Consum, a través de Turisme de Catalunya, i la Diputació de Girona aportaven un milió d'euros cadascun per al 2004 i mig milió per al 2005. El 2004, les aportacions es completaven amb 0'72 milions d'euros repartits entre la Cambra de Comerç de Girona i la Federació d'Hostaleria i, el 2005, amb un milió d'euros a càrrec de Turisme de Barcelona i la Diputació de Barcelona.

Al llarg de l'any, Ryanair va anunciar l'obertura de set noves rutes: Liverpool (11 d'octubre), Düsseldorf-Niederrhein (8 de novembre), Londres Luton (19 de gener de 2005), Estocolm (21 de febrer de 2005), Pisa (1 de març de 2005), Blackpool (31



Vista aèrea de les instal·lacions de l'Aeroport de Girona-Costa Brava. Foto Anna Jimenez

de març de 2005) i Shannon (maig de 2005) i preveia cent mil nous viatgers anuals en cadascuna. Torí fou anul·lat a partir de març de 2005 perquè no satisfieia les expectatives generades. D'altra banda, la companyia mostrava la voluntat d'establir rutes nacionals en un termini de dos o tres anys, ja que operava a dotze aeroports peninsulars.

La satisfacció de la companyia era evident a final d'any quan els 2,5 milions de viatgers previstos van resultar ser més de 3 milions i va manifestar que era l'expansió de més èxit de la seva història. Segons un estudi de la Universitat de Girona encarregat pel Patronat de Turisme-Costa Brava, el perfil de l'usuari dels vols de Ryanair era un europeu menor de 29 anys amb un nivell socioeconòmic i d'estudis mitjà-alt, que treballava i viatjava per vacances i lleure. Els principals països d'origen eren el Regne Unit (25%), Alemanya (11,5%), Itàlia (10,9%), Holanda (9,5%), França (8,4%) i Bèlgica (7,9%). Barcelona era la gran beneficiària de l'augment de trànsit: en temporada baixa, el 42% de viatgers s'hi dirigia directament, mentre que un 31,7% escollia la Costa Brava; en temporada alta la proporció era del 28% davant del 39%.

El 7 d'octubre es va crear l'Associació per al Desenvolupament de les Comarques Gironines, que assumia els compromisos de promoció turística adquirits per Girona Centre Logistic, principalment amb Ryanair, i preveia redactar un pla estratègic per a potenciar l'oferta i la demanda turístiques i contactar noves companyies.

L'augment de l'activitat obliga a redimensionar els serveis

El 5 de febrer, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona va desencallar el procés aturat el juliol de 2002 per un conflicte competencial entre el Departament de Medi Ambient i Habitatge i Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA), a fi d'ampliar la pista de l'aeroport i construir una zona d'estacionament d'aeronaus, previstes en el Pla director.

Des d'institucions polítiques i econòmiques catalanes feia anys que es reclamava la descentralització de la gestió dels aeroports, exclusivament d'AENA. A l'abril, la nova titular del Ministeri de Foment, Magdalena Álvarez, va anunciar que estudiaria la possibilitat de permetre la participació autonòmica en la gestió aeroportuària.

D'altra banda, des de l'abril, la Cambra de Comerç de Girona reclamava que es milloressin els accessos a l'aeroport, perquè amb l'augment de vols, els aparcaments i els vials havien quedat petits. Al juliol la Generalitat de Catalunya, AENA i l'Ajuntament de Vilobí van signar un conveni de col·laboració per a regular i ordenar la circulació, que preveia establir un servei de retirada de vehicles i posar en marxa un pla de xoc per a augmentar el nombre de places disponibles. El pla va suposar doblar la capacitat de l'aparcament, que va arribar a 1.428 places, després que AENA fes una inversió de 500.000 euros. AENA es mostrava partidària d'establir tarifes dissuasòries en lloc de plantejar futures ampliacions. La inauguració es va fer el 31 de desembre, després de quatre mesos d'obres.

L'increment de vols va motivar també que el president del Consell Comarcal de la Selva i alcalde de Fornells de la Selva, Gabriel Casas (Convergència i Unió, CIU) es reunís al setembre amb el director de l'aeroport per a demanar que es respectés la normativa que obligava els avions a volar per sobre de 1.500 m, ja que veïns del municipi s'havien queixat a causa del soroll.

El desembre el DPTOP de la Generalitat va acordar amb AENA la revisió del Pla director recent del 2001, ja que l'augment de trànsit feia necessari decidir si calia una segona pista i plantejar l'ampliació de la terminal i la zona d'aparcament. Entre les actuacions fetes, en marxa o previstes per al període 2002-2006, que sumaven 19 milions d'euros, AENA comptava instal·lar-hi el 2006 un nou sistema d'aproximació d'avions, demanat per la direcció de l'aeroport i els sindicats.

Els sindicats també reclamaven que l'aeroport estigués obert vint-i-quatre hores al dia durant tot l'any i no només a l'estiu i a la primavera, ja que el fet que entre novembre i març hi hagués vols de Ryanair fora de l'horari de treball del personal responsable no garantia la seguretat de les instal·lacions. El 17 de novembre els sindicats Comissions Obreres (CCOO) i Unió General de Treballadors (UGT) van presentar una demanda pel conflicte col·lectiu davant el Jutjat Social de Girona.

La Generalitat, per la seva banda, no descartava la ubicació d'una estació del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [89] prop de l'aero-

port, tot i que seguia considerant prioritària la construcció de les estacions a les ciutats. Aquesta possibilitat havia estat defensada repetidament per CIU, que havia presentat una proposició no de llei al Congrés a l'octubre i també havia estat estudiada al Consell Comarcal de la Selva per una moció presentada pel Partit Popular.

Per a l'any 2005 es preveia que continués l'augment del trànsit de passatgers a l'aeroport, atès que Ryanair tenia pendent l'obertura de les cinc noves línies programades i l'Associació per al Desenvolupament de les Comarques Gironines havia iniciat contactes amb altres companyies aèries de baix cost per diversificar l'oferta de l'aeroport. La revisió del Pla director de l'aeroport –que havia de plantejar la necessitat de l'ampliació de les instal·lacions– i la resolució del conflicte entre els sindicats i la direcció de l'aeroport –que n'havia de determinar la necessitat de l'ampliació de l'horari d'obertura– eren alguns dels assumptes pendents de ser tractats al llarg de l'any 2005.

JRT

Més informació:

www.aena.es
www.girona.com



Els governs d'Andorra i Espanya signen una declaració i comencen a treballar en la reobertura de l'aeroport de la Seu d'Urgell. L'aeroport, que és tancat fa vint-i-dos anys i que encara és de titularitat privada, comptarà amb finançament dels dos governs, que encara no han concretat com es gestionarà la infraestructura. El Govern andorrà vol que el nou Aeroport Andorra-Pirineus entri en funcionament l'any 2006.

Una infraestructura d'origen privat

L'antic aeroport de la Seu d'Urgell fou construït per l'industrial Josep Betriu l'any 1976 als municipis de Montferrer-Castellbò i Ribera d'Urgellet, veïns de la Seu d'Urgell. L'industrial aleshores era propietari de l'empresa d'electrodomèstics Taurus i afecionat a l'aviació.

L'aeroport es va posar en funcionament l'any 1982, el mateix any de les fortes inundacions a Catalunya, que van afectar severament la vall del Segre i que van deixar l'àrea de la Seu d'Urgell pràcticament incomunicada. L'aeroport va ser, en aquella ocasió, la principal via de comunicació per on arribaven els recursos de salvament. Un any més tard l'aeroport es va tancar perquè no podia garantir vols regulars a causa d'unes infraestructures inadequades.

Acord entre el Govern d'Andorra i el d'Espanya per a reobrir l'aeroport

A mitjan anys noranta el Govern del Principat d'Andorra i les autoritats locals de la Seu d'Urgell van començar a demanar al Govern de l'Estat la reobertura de l'aeroport de la Seu. Finalment, l'1 de març de 2004, reunits al Principat d'Andorra Ramon de Miguels, secretari d'Estat d'Afers Europeus del Govern Espanyol i, Juli Minoves, ministre d'Afers Exteriors del Principat d'Andorra, acompanyats també del ministre d'Economia andorrà Miquel Álvarez van signar la Declaració comuna sobre l'Aeroport Internacional Andorra-Pirineus. La Declaració establia que l'instrument jurídic que s'utilitzaria per a reobrir la instal·lació seria el tractat internacional que en aquelles dates les dues administracions estaven redactant. També s'hi va concretar el nom de l'aeroport, que seria Aeroport Andorra-Pirineus, i alhora la categoria internacional que tindria. La Declaració també establia que el finançament de les instal·lacions i la corresponent actualització serien competència de tots dos governs, mentre que l'explotació i la gestió comercial seria competència de la part andorrana. Per la seva banda, el Govern espanyol s'encarregaria de gestionar els serveis públics relacionats amb l'aeroport i també els serveis tècnics de la navegació aèria. Una comissió bilateral de seguiment vetllaria per la correcta aplicació del tractat.

El 4 d'octubre el president del Govern espanyol, José Luis Rodríguez Zapatero, en una reunió mantinguda a Madrid amb el cap del Govern andorrà, Marc Forné, va manifestar el seu suport a la reobertura de l'aeroport. Segons Forné el Govern espanyol s'havia compromès a acabar el Pla director de l'aeroport i a aportar-hi el 50% del finançament.

L'acord de Madrid

El grup d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va oferir al mes d'octubre suport als pressupostos de l'Estat a canvi d'un seguit de contrapartides en forma d'inversions al Pirineu. L'acord de

Madrid el van subscriure Joan Puigercós, portaveu del grup d'ERC al Congrés, i Alfredo Pérez Rubalcaba, portaveu del grup del Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE) el 21 d'octubre.



El document de mínims elaborat per ERC i acceptat pel PSOE establia per a l'aeroport de la Seu d'Urgell una partida econòmica oberta i ampliable, que s'havia de quantificar en el transcurs del debat de les esmenes parcials i que la formació republicana calculava en uns quinze milions d'euros. El ministre d'Economia andorrà, Miquel Álvarez, va valorar que "es tracta d'una posició clara de suport al projecte i ens dóna esperances de tancar aviat el tractat". Per la seva banda l'alcalde de la Seu, Jordi Ausàs (ERC), va manifestar la seva satisfacció per l'acord assolit, amb els diners del qual confiava que es podrien comprar els terrenys de l'aeroport. Teresa Cunillera, diputada socialista, opinava que la partida podia servir per a desencallar el tema, però que tot just s'iniciava un procés llarg, en què caldria declarar una infraestructura privada com a figura d'interès general i, després, arribar a tot un seguit d'acords entre els governs d'ambdós estats.

Potencial turístic i comunicacions

Segons estudis encarregats pel Govern andorrà, l'aeroport comptava amb un potencial de 41.000 passatgers anuals. De moment, diverses companyies d'aviació de baix cost ja havien parlat d'establir-hi línies entre la Seu d'Urgell i Londres, Ginebra, Madrid i València, entre altres ciutats, i també de programar vols a les Illes Balears per a oferir paquets turístics de platja i muntanya.

El mes de novembre Marc Forné manifestava la seva confiança que l'aeroport entrés de nou en funcionament l'any 2006. A final d'any els governs andorrà i espanyol treballaven en la redacció del pla director que havia de regular la posada a punt i la gestió posterior de les instal·lacions. En paral·lel s'havien iniciat els contactes amb la família Betriu per a comprar els terrenys de l'antic aeroport. La reobertura de l'aeroport s'estimava que tindria un cost aproximat de quaranta milions d'euros.

Per al 2005 s'espera que es concreti el model de gestió de l'aeroport. El Govern andorrà ja ha manifestat que està disposat a assumir la gestió de la infraestructura, encara que comporti pèrdues.

MPB

Més informació:

www.laseu.org/turisme/cat/arribar/index.asp
www.guiand.com/Cat/Comunica/comunicaint.htm
www.costabrava.org/cat/natura/p_cadmo7.htm
www.tvcatalunya.com/bondia/Seu.htm
www10.gencat.net/probert/comarques/alt_urgell2.htm

10 AEROPORT DE LLEIDA (ALGUAIRE)



El 28 de juliol de 2004 el conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, Joaquim Nadal, fa pública la decisió d'ubicar el futur aeroport de Lleida al terme municipal d'Alguaire. L'anunci posa fi a una llarga polèmica sobre la possible ampliació de l'aeròdrom d'Alfés, a tocar de l'espai protegit de la timoneda d'Alfés, una possibilitat que comptava amb l'aprovació de l'anterior govern de la Generalitat. El nou projecte suposa dotar les comarques ponentines d'un aeroport de segon ordre, amb capacitat de vols tant de passatgers com de mercaderies.

Antecedents | 2003:6



Els antecedents. La polèmica de l'aeròdrom d'Alfés

L'única instal·lació aeroportuària amb què comptaven el 2004 les comarques del pla de Lleida era l'aeròdrom del Reial Aeri Club de Lleida, emplaçat al municipi d'Alfés des de l'any 1929. L'antic anhel de la capital lleidatana i de les comarques de ponent de dotar-se d'una instal·lació de major envergadura va fer que durant anys s'especulés sobre la possibilitat d'ampliar l'aeròdrom d'Alfés. La idea, però, topava amb l'oposició d'un ampli espectre de la societat civil, encapçalat per diversos grups ecologistes, atès que l'aeròdrom es trobava ubicat a tocar d'una zona d'elevat valor ecològic: la timoneda d'Alfés.



La timoneda s'estén sobre una superfície aproximada de 107 ha i presenta les característiques d'una estepa àrida continental, amb una cobertura vegetal de formació herbàcia arbustiva adaptada a les condicions del sòl i al clima àrid. El timó (*thymus vulgaris*), que dona nom a l'indret, és una de les espècies més ben representades, mentre que de la fauna hi destaquen els ocells, amb algunes espècies estepàries que tenen aquí un dels espais de nidificació més importants de Catalunya.

L'any 1983 es va descobrir a la zona la presència de l'única població a Catalunya (i al límit septentrional de distribució) d'Alosa becuda (*Chersophylus duponti*), un ocell que des d'aleshores va esdevenir l'espècie més emblemàtica de la timoneda. Aquella troballa i, en general, els nombrosos valors naturals (florístics i fàunics) que s'hi van anar catalogant, van fer augmentar l'interès científic i ecològic de la zona, i es van anar sumant veus al moviment ecologista que demanava la conservació de l'espai, fins que es va crear la plataforma Salvem la timoneda d'Alfés. Amb la pressió del moviment popular i les successives directrius europees que regulaven la conservació dels ambients esteparis, l'any 1990 Alfés fou catalogat per la Generalitat de Catalunya com a reserva de fauna salvatge, una figura la finalitat de la qual era assegurar la protecció de la zona, encara que quedés al marge el sector ocupat per l'aeròdrom.

S'inicià aleshores una llarga i variada etapa de conflictes que enfrontava el moviment ecologista amb les administracions i els propietaris del Reial Aeri Club de Lleida. D'una banda, el 1992 el Govern català va aprovar el Pla d'espais d'interès natural (PEIN), en el qual s'inclouia la timoneda d'Alfés, i el 1997 l'Ajuntament de Lleida va aprovar el Pla general de Lleida, en el que s'instava a cercar una alternativa a l'aeròdrom. L'any 1991 i el 1995 el Reial Aeri Club va dur a terme unes segues de vegetació a bona part de l'espai protegit, i el 1994 la Comissió Europea va obrir un expedient disciplinari a la Generalitat davant la proposta del Govern català de potenciar i ampliar l'aeròdrom. L'any 1996 la Generalitat demanava el traspass de competències sobre la propietat de la timoneda, amb l'objectiu de

garantir-ne una més bona protecció, i dos anys més tard va aprovar el Pla especial de protecció del medi natural i del paisatge d'Alfés; però el desembre de 2000 la Generalitat va comprar definitivament l'aeròdrom al Ministeri de Defensa, amb la finalitat expressa de construir-hi el futur aeroport de Lleida. Novament, tot i que un informe del Consell de Protecció de la Natura fet públic el maig de 2001 recomanava aturar qualsevol actuació a l'aeròdrom i traslladar-lo a un altre emplaçament, només un mes més tard la Direcció General d'Aviació Civil i la comissió intergovernamental integrada pels departaments de Medi Ambient i de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat donaven llum verd a la remodelació de les instal·lacions. Aquella decisió fou portada als tribunals pels grups ecologistes.

Tota aquesta cronologia de decisions i actuacions arribaren a un punt culminant l'any 2002, quan el Pla d'aeroports de Catalunya va incloure la proposta de construcció de l'aerport regional de Lleida en els terrenys de l'aeròdrom d'Alfés. El projecte va sortir a informació pública el febrer del 2003, i plantejava convertir l'antic aeròdrom en un aeroport regional comercial. Els mesos següents els grups contraris a l'obra van organitzar nombrosos actes públics de protesta, però també interposaren una denúncia davant la Comissió Europea per l'incompliment de la legislació ambiental europea en el projecte de l'aerport, i una altra denúncia davant el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya arguint que la Direcció General de Ports i Transports havia autoritzat la construcció d'un heliport amb caràcter eventual a Alfés sense haver presentat prèviament cap projecte a exposició pública ni cap estudi d'impacte ambiental. Abans de finalitzar l'any, la suspensió dels vols a l'heliport ja era efectiva.

El 2004, un nou emplaçament

El 2004, amb el canvi de govern a la Generalitat, els grups ecologistes esperaven un gir radical en la resolució del conflicte, atès que els partits polítics que constituïen el nou executiu, Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Els Verds (ICV), s'havien manifestat reiteradament en desacord amb el projecte de l'anterior govern. Així, en iniciar-se l'any alguns municipis del pla de Lleida, com Almacelles i Alguaire (Segrià), Balaguer (Noguera) o Juneda (Garrigues) ja es postularen com a alternatives a l'emplaçament del nou aeroport. El president de la Diputació de Lleida, Isidre Gavín (Convergència i Unió), apostava per mantenir l'opció del municipi d'Alfés, proposta compartida per altres vuit municipis del Segrià (Albatàrrec, Alfés, Montoliu, Sunyer, Sudanell, Torres de Segre, Alcanó i Aspa) que proposaven un nou emplaçament dins el municipi d'Alfés, concretament en uns terrenys situats a més de cinc quilòmetres de la timoneda.

A final de gener de 2004 el Govern de la Generalitat va descartar definitivament Alfés per acollir el futur aeroport de Lleida. Així ho va fer públic en compareixença parlamentària el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal. El conseller va manifestar que cercarien un altre emplaçament. "Hem de buscar una nova ubicació que tingui la dimensió i les característiques adequades al nou aeroport", va explicar Nadal, alhora que citava un informe del Departament de Medi Ambient de l'anterior govern en què es desestimava situar la instal·lació a Alfés pel fort impacte ambiental que suposaria. Es tancaven així gairebé setze anys de polèmica sobre l'aeroport d'Alfés, però se n'encetava una altra: la de la localització del nou aeroport.

Candidats per al nou aeroport

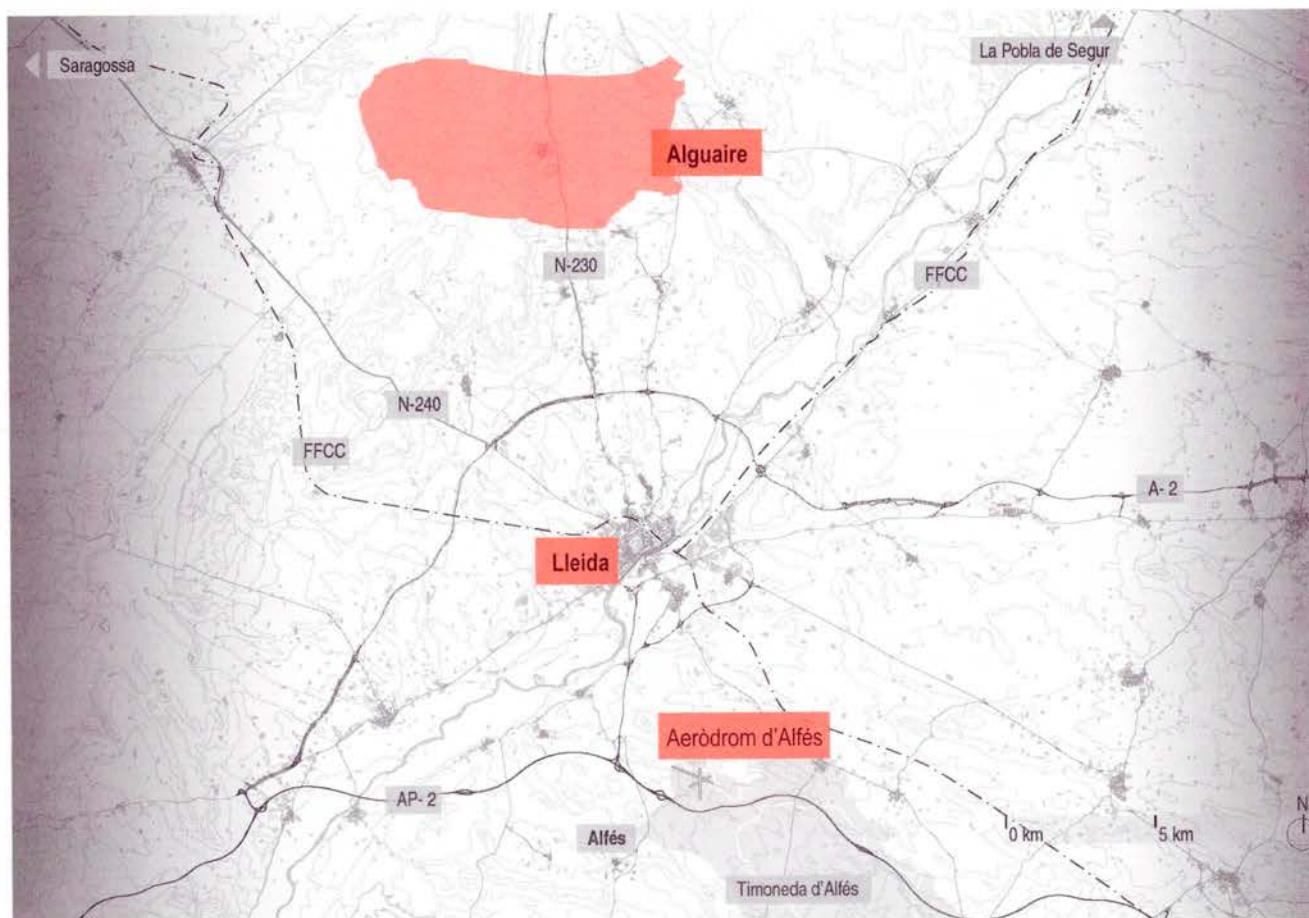
Pocs dies després de les declaracions del conseller, dos municipis més del Segrià (Puigverd i Artesa de Lleida) se sumaven a la proposta de cercar una alternativa dins el municipi d'Alfés. La Paeria, per la seva banda, es va limitar a subratllar la importància que l'equipament estés ubicat a prop de la capital del Segrià, a l'hora que ofería uns terrenys dintre del municipi de Lleida. Els dies següents, diversos municipis de l'entorn de Lleida es van afanyar a oferir terrenys per instal·lar-hi el nou aeroport. En canvi, per al president de la Diputació de Lleida, Isidre Gavin, el rebuig del projecte d'Alfés suposaria "perdre entre 8 i 10 anys", ja que, segons afirmà, per a una nova ubicació serien necessaris nous estudis i moltes més obres.

El 12 de febrer el conseller Nadal anunciava, al llarg d'una visita a Lleida, que l'estudi per a l'emplaçament del futur aeroport estaria enllestit abans de l'estiu. També manifestava la seva voluntat d'obrir vies de diàleg amb les institucions de ponent per arribar a un consens sobre la qüestió, i assegurava que s'intentaria implicar l'Estat en el finançament de la instal·lació.

Alguaire, l'emplaçament elegit

Finalment, el 28 de juliol el conseller Nadal va anunciar la decisió d'ubicar l'aeroport de Lleida al terme municipal d'Alguaire, a uns quinze quilòmetres de la capital del Segrià. Nadal afegia en la seva al·locució que aquest tindria categoria regional, amb vols de viatgers i de càrrega, i que les obres començarien el 2005, amb data prevista de finalització per a l'any 2008. El conseller va afirmar que l'aeroport "és una prioritat estratègica per a la Generalitat" i va explicar que l'elecció s'havia fet a partir d'un estudi en què s'havien analitzat deu ubicacions possibles a partir de tres paràmetres bàsics: la relació urbanística, els aspectes aeronàutics i els ambientals. Alguaire va obtenir la valoració més favorable, per davant d'Almacelles, Alcarràs, Alfés, Bell-lloc, Bellpuig, Magraners, Menàrguens, Torrefarrera i Algerri. El conseller va destacar les facilitats d'accés a Alguaire, pròxim a dues futures *AUTOVIES*, l'*A-14 LLEIDA-VIELHA*[15], antiga N-230, la N-240, de Tarragona cap a Osca, i al sistema ferroviari.

Els passos que el conseller Nadal indicava que calia seguir eren començar el pla urbanístic de la zona, negociar amb els propietaris la compra dels terrenys (sense descartar-ne l'expropiació) i encarregar el pla especial aeroportuari. Alhora recordava que el Govern català ja disposava d'una dotació pressupostària per a la compra de terrenys i que el 2005 es destinarien nous recursos. Nadal també es va felicitar perquè el secretari d'Estat d'Infraestructures, Víctor Morlán, havia deixat la porta oberta a una possible col·laboració econòmica del Govern central. En aquest sentit, proposava que per primera vegada es pogués fer una gestió mixta d'un aeroport amb la intervenció del govern estatal, de l'autonòmic i de les cambres de comerç en matèria d'exploració.



L'aeroport, les característiques previstes i l'entorn

L'aeroport de Lleida tindrà categoria regional i acollirà aparells turbohèlix i reactors de dimensions mitjanes, tant de passatgers, amb avions amb capacitat fins a noranta persones, com de transport de mercaderies. Disposarà d'una pista de 300 m d'ample i 2 km de llargada, mentre que el conjunt de les instal·lacions s'allargarà fins a 6 km, amb un total d'1,8 km² de superfície.

A final d'agost el municipi d'Alguaire ja desplegava els plans d'expansió que havia de comportar l'elecció, i que preveien un fort creixement demogràfic i urbanístic.

El 18 d'octubre les institucions de Lleida, en una cimera que va comptar amb el delegat de la Generalitat a Lleida, Jaume Gilibert, l'alcalde de Lleida, Àngel Ros, el president de la Diputació de Lleida, Isidre Gavin, i el president de la Cambra de Comerç de Lleida, Joan Simó, van pactar encarregar a la Cambra de Comerç de Lleida un estudi sobre l'impacte del futur aeroport, per analitzar-ne les potencialitats turístiques i de comunicacions i el creixement industrial i immobiliari a l'àrea d'influència. El mateix dia es va reunir també, de forma plenària, la Mesa Sectorial del Transport Aeri de Catalunya, amb representants de diversos departaments de la Generalitat i de nombroses entitats relacionades amb el sector del transport aeri; en la reunió es va avançar el calendari de desenvolupament de l'aeroport de Lleida al llarg del bienni 2005-2006, en el qual es va incloure la tramitació del projecte i l'establiment del model de gestió.

El dia 7 de novembre el conseller Nadal manifestava, en una visita a Lleida, que volia impulsar una gestió mixta de l'aeroport i va oferir als ajuntaments i als empresaris de la demarcació la possibilitat de participar, de manera compartida amb la Generalitat, en aquesta gestió. Afirmava també que el Govern esperava que els terrenys on s'havien d'ubicar les noves instal·lacions passessin a ser de titularitat pública durant l'any 2005 i que de moment es desconeixia l'emplaçament exacte de la infraestructura "perquè encara estem estudiant qüestions tècniques, com l'orientació de la pista i les característiques de les



Les instal·lacions de l'aeròdrom d'Alfés, en la imatge, seguiran dedicades a l'aviació esportiva. Foto: Àlex Tarroja

instal·lacions auxiliars", va assenyalar Nadal, que va evitar parlar sobre possibles ubicacions "per evitar especulacions".

D'altra banda, a final del mateix mes de novembre el conseller Nadal també recordava que hi havia un acord per a mantenir l'activitat aèria a l'aeròdrom d'Alfés, només per a l'aviació esportiva, i que des del Departament vetllaria per una gestió ambiental que preservés la timoneda com a espai natural esteparí protegit, ja inclòs dins la Xarxa Natura 2000 de la Unió Europea, la qual prohibia la realització d'obres o d'intervencions que artificialitzessin la zona.

MPB

Més informació:

www.egrell.org

www.ipcena.org

www.webpersonal.net/rutas/catala/rutes/timoneda.html

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



El tracte preferent dispensat a Ryanair per les institucions a l'Aeroport de Reus provoca les protestes d'altres companyies aèries i porta el Consorci del Camp de Tarragona a plantejar la diversificació de l'oferta de l'aeroport. AENA dóna prioritat a les reformes previstes pel Pla director per adequar les instal·lacions a un trànsit en plena expansió.

Antecedents | 2003:9

L'aeroport de Reus es va construir el 1935 com a aeròdrom militar en terrenys dels municipis de Constantí i Reus. Situat a 4 km de Reus i 10 km de Tarragona, el 1956 va començar a donar servei a vols nacionals i internacionals, amb moviments reduïts, principalment de vols xàrter lligats al sector turístic. Les noves instal·lacions construïdes el 1974 i gestionades per Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA) constaven d'una pista principal de 2.200 m, una pista secundària de terreny natural reforçat de 850 m, una plataforma d'estacionament per a sis aeronaus i una terminal de passatgers de 4.000 m². Tot i que el Pla territorial general de Catalunya li atribuïa un paper alternatiu i de suport a l'AEROPORT DE BARCELONA [7] que calia potenciar, el Pla director d'infraestructures 1993-2007 ni tan sols l'inclouïa a la xarxa local d'aeroports. En els darrers anys, però, el moviment de l'aeroport havia anat augmentant i es preveia arribar en pocs anys als 700.000 passatgers anuals. L'arribada de les companyies aèries de baix cost el 2003, que va comptar amb un ampli recolzament institucional i empresarial, va provocar un fort creixement del trànsit amb l'establiment de vols regulars de passatgers a destinacions europees.

El Pla director

L'augment de trànsit dels anys precedents havia motivat la redacció de la Proposta de planificació i programació de les actuacions necessàries a l'aeroport de Reus, coneguda com a Pla director, aprovada pel Ministeri de Foment el 2001. Les principals actuacions previstes a partir de l'estimació d'un milió de viatgers anuals eren incorporar terrenys de l'antiga base aèria i adquirir 15 ha més, construir un nou vial entre l'aeroport i l'N-420, construir un nou aparcament de vehicles, fer una nova terminal de passatgers de 15.000 m², convertir la terminal en un edifici tècnic i logístic i ampliar la plataforma d'estacionament d'aeronaus fins a deu places. A final de 2003 només s'estaven executant dues d'aquestes obres: l'ampliació de 20 places d'aparcament d'autobusos (fins a un total de 49) i 70 de cotxes (fins a un total de 286) i la construcció d'una nova terminal d'arribades de 2.800 m², que permetia destinar l'antiga a sortides, cosa que suposava un canvi respecte de la terminal conjunta de sortides i arribades prevista en el Pla director.

La nova direcció d'AENA es va comprometre a l'octubre a donar prioritat a les actuacions previstes a l'aeroport durant els dos anys següents. El 2005 s'havia de destinar una partida de 3.421.000 euros del pressupost estatal per a acabar la terminal d'arribades abans de Setmana Santa, condicionar els accessos i ampliar l'aparcament fins a dues-centes noves places. Per al 2006 es preveia la remodelació total de la terminal actual i l'ampliació de la plataforma d'aparcament, amb la qual cosa, segons l'alcalde de Reus, Lluís Miquel Pérez, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), es podria arribar als cinc milions de passatgers anuals.

Al desembre el Pla especial elaborat per AENA, que establia els usos, serveis i condicions urbanístiques de les instal·lacions previstes en el Pla director, va arribar a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT). L'aprovació inicial del document va quedar ajornada fins al gener de 2005 perquè no es disposava de l'informe del Departament de Medi Ambient i Habitatge sobre l'estudi d'impacte ambiental.

L'arribada de Ryanair impulsa el creixement de l'aeroport

L'anunci que la companyia de baix cost Ryanair establiria la seva base del sud d'Europa a Catalunya va motivar al llarg de 2003 una competència entre l'aeroport de Reus i l'AEROPORT DE GIRONA-COSTA BRAVA [8], que finalment va sortir elegit. Per a impulsar la candidatura de Reus i potenciar la desestacionalització del turisme a la regió, el maig de 2003 es va constituir el Pacte de la Boella, que agrupava un total de catorze entitats, institucions i empreses de les comarques tarragonines. L'agost de 2003 es va arribar a un acord amb la companyia pel qual, a canvi d'establir sis vols europeus diaris, la Generalitat aportava 1 milió d'euros (com a Girona) i els signants del Pacte de la Boella, una subvenció de 656.947 euros més 1'6 euros per client.

Queixes de la resta de companyies aèries

Hapag Lloyd Express (HLX), que l'abril de 2003 va ser la primera companyia de baix cost que es va establir a Reus amb dos vols, l'un a Colònia i l'altre a Hannover, es va sentir discriminada per l'acord i va repetir al llarg de l'any que, si no es complia la promesa de realitzar una campanya de promoció de la Costa Daurada a Alemanya, suspendria els vols a partir de l'abril. Air Nostrum també va protestar pel tracte preferent que rebia Ryanair i va amenaçar de suspendre el vol Reus-Madrid que oferia. Des del Departament de Política Territorial i Obres Públiques s'al·legava que les companyies no havien fet cap contacte oficial i que només hi havia acords de paraula amb l'anterior govern, però que recolzaria iniciatives consensuades per les institucions del Camp de Tarragona. El febrer de 2004, representants del CONSORCI DEL CAMP DE TARRAGONA [2003:35], constituït l'octubre de 2003 per les institucions tarragonines, i Universal Mediterrànea es van reunir amb HLX per oferir-li ajuts econòmics, la realització de la campanya publicitària promesa i descomptes per als passatgers en el parc temàtic de Port Aventura. Les negociacions van arribar massa tard, perquè les previsions per a la flota d'HLX durant l'estiu ja estaven fetes, però es va acordar reprendre-les a final d'any.

L'octubre de 2003 Ryanair havia iniciat dos vols diaris a Stansted (Londres) i al llarg de 2004 va començar a operar vols a Frankfurt-Hahn i Dublín. Segons la companyia, i després de les queixes formulades pels integrants del Pacte, l'incompliment de l'acord que establia l'obertura de sis vols es devia a deficiències en les instal·lacions.



cions. L'octubre va anunciar els dos vols que faltaven, Luton (Londres) a partir de gener de 2005 i Liverpool a partir de març, i les seves intencions d'oferir fins a dotze enllaços el 2006 i vint-i-quatre el 2007 si l'aeroport arribava a disposar de tres terminals.

Amb la nova oferta de vols, el novembre de 2004 s'havia arribat a 1.108.000 usuaris, un 34'3% més que en el mateix període de 2003.

El Consorci del Camp considerava convenient, malgrat tot, diversificar l'oferta de companyies que operaven des de Reus i emmarcar les iniciatives en un pla general de promoció de l'aeroport. Amb aquesta finalitat, preveia encarregar un estudi que diagnosticués la situació aeroportuària, la seva relació amb les infraestructures de l'entorn (port de Tarragona, línies ferroviàries i carreteres) i les possibilitats que oferien noves companyies. A final d'any, s'havia arribat a acords perquè s'iniciessin immediatament quatre vols setmanals de Blue Air a Bucarest i perquè s'obris una línia d'Air Berlin a Palma de Mallorca, des d'on aquesta enllaçava amb múltiples destinacions europees.

El debat sobre l'Estació Central del Camp

El debat que al llarg del 2003 s'havia mantingut sobre el traçat del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT al seu pas pel CAMP DE TARRAGONA [82] semblava haver-se tancat pràcticament amb el consens de les institucions quan van decidir de situar l'Estació Central del Camp al sud de l'aeroport. Només la Cambra de Comerç i els grups municipals de Convergència i Unió i Esquerra Republicana de Catalunya de Reus defensaven l'opció nord perquè al·legaven que permetia una intermodalitat millor pel fet d'estar situada prop de l'actual terminal aeroportuària. El gener de 2004, tanmateix, l'alcalde de Reus i vicepresident del Consorci, Lluís Miquel Pérez (PSC), va tornar a plantejar la possibilitat de situar l'estació al nord o de modificar l'emplaçament de la terminal i de construir al sud un sol edifici multi-

funcional que garantis una connectivitat òptima. L'alcalde de Tarragona, Joan Miquel Nadal (CIU), i el secretari per a la Mobilitat, Manel Nadal (PSC), així com bona part de les institucions i ajuntaments del Consorci, es van mostrar poc receptius a la proposta en considerar que reobrir les negociacions podria retardar el projecte de Foment, el qual ja estava molt avançat. Des de la Cambra de Comerç de Reus es va acusar l'alcalde de no haver defensat els interessos de la ciutat en el moment oportú. El debat sobre la ubicació de l'Estació Central del Camp no va generar més polèmica al llarg de l'any.

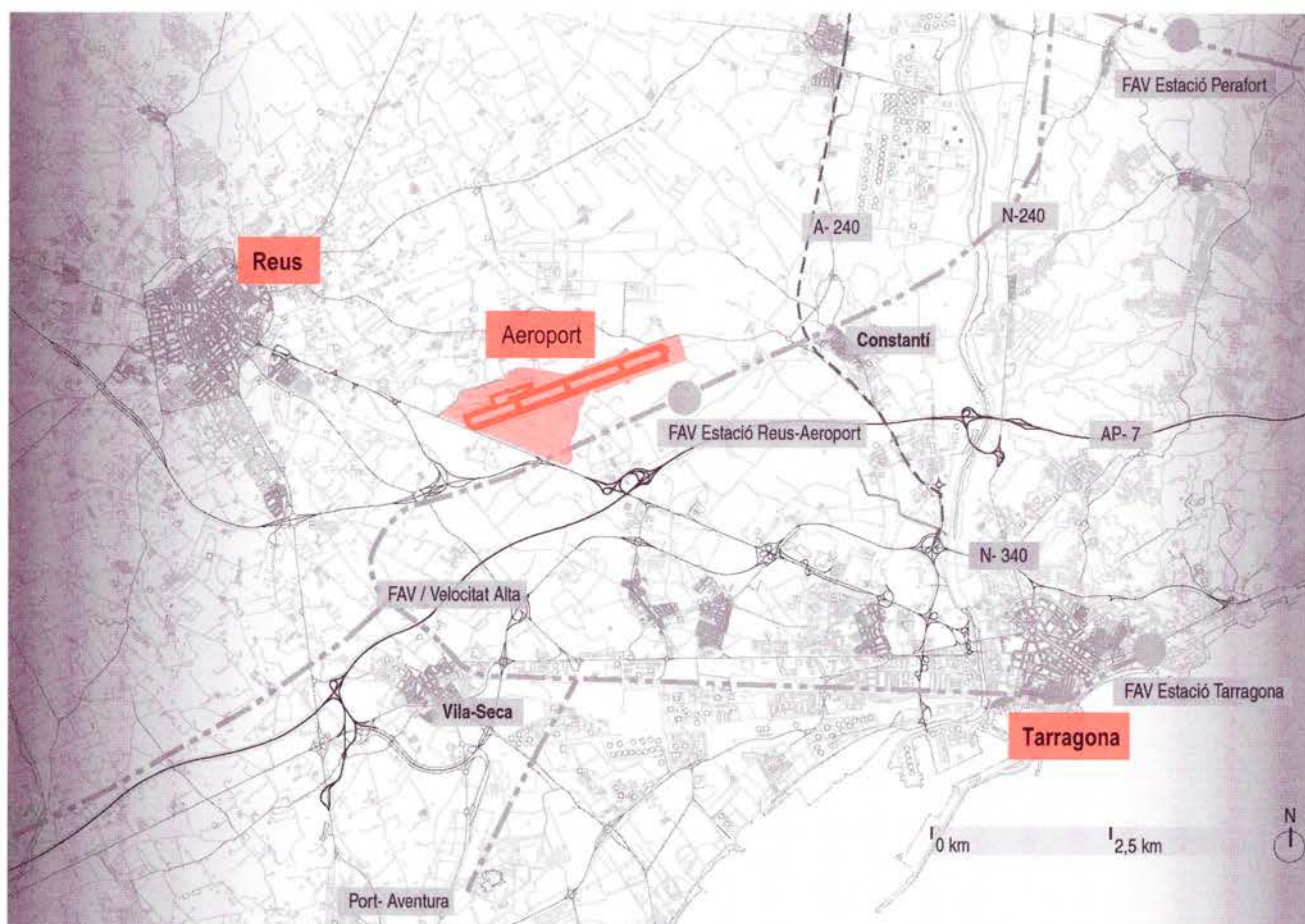
Per a principi de 2005 s'esperava que la CTUT aprovés el Pla director de l'aeroport i que continués el creixement de l'aeroport amb l'establiment de noves línies. Ryanair comptava tenir dotze vols regulars el 2006, Manel Nadal negociava noves connexions amb Air Berlin i s'estimava que el trànsit de l'aeroport podia arribar a assolir els 5 milions de passatgers l'any 2007. Davant d'això, Javier San Martín, director d'AENA, va assumir a l'octubre, en una reunió amb Lluís Miquel Pérez, el compromís d'avançar entre tres i cinc anys el calendari d'actuacions previst per a l'aeroport de Reus: abans de final de 2005 hauria acabat la construcció de la nova terminal d'arribades i en un termini de dos anys s'hauria remodelat la terminal actual, s'hauria ampliat la plataforma d'aparcament dels avions i també s'hauria creat unes tres-centes noves places d'aparcament de cotxes. També es preveia augmentar l'horari d'obertura de les instal·lacions de 8 del matí a 11 de la nit i reforçar la seguretat amb la presència de més guàrdies civils i més agents de Policia Nacional.

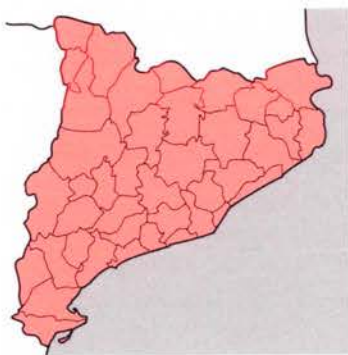
JRT

Més informació:

www.cimalsa.org

www.aena.es





L'Agenda PTOPT recull les actuacions prioritàries que el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) vol impulsar durant els darrers tres mesos de 2004. Aquesta agenda distingeix entre actuacions de planificació territorial i urbanisme, mobilitat i xarxa viària, i inclou des d'iniciatives legislatives a inversions en infraestructures viàries. La presentació d'aquest document va anar acompanyada de l'anunci d'un augment dels pressupostos del DPTOP previstos per a l'any 2005 del 43% respecte als del 2004.

A la darrera del mes de setembre, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va presentar una agenda de més de cinquanta actuacions prioritàries per impulsar fins a final d'any. El recull d'actuacions, batejat com Agenda PTOPT, s'estructurava en accions de política urbanística, planejament territorial, gestió paisatgística, mobilitat i obra pública arreu de Catalunya. Durant la presentació de l'agenda, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va destacar que els criteris generals de les propostes eren posar fre al creixement urbanístic dispers i planificar la ciutat compacta.

Actuacions de planificació territorial i urbanisme

L'agenda preveia fins a vint-i-set actuacions en l'àmbit de la planificació territorial i l'urbanisme, amb els objectius de fomentar l'habitatge assequible i l'urbanisme sostenible, remodelar barris, avançar en el planejament del territori i preservar el litoral, la muntanya i el paisatge. Entre aquestes actuacions destacaven iniciatives legislatives com la MODIFICACIÓ DE LA LLEI D'URBANISME [105], la LLEI DE MILLORA DE BARRIS [103] i la LLEI DE PROTECCIÓ, GESTIÓ I ORDENACIÓ DEL PAISATGE [104] coordinada amb la creació de l'OBSERVATORI DEL PAISATGE [112].

Pel que fa a la planificació, es proposava enllestir el PLA DIRECTORI TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ [136], el PLA TERRITORIAL PARCIAL DE L'ALT PIRINEU I ARAN [143] i el de la Catalunya central. També es proposava enllestir el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DERA VAL D'ARAN [139], el PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'ALT PENEDÈS [135] i el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE L'ACTUR DE SANTA MARIA DE GALLECS [137]. També destacaven els plans directores urbanístics de la Vall d'en Bas i la Vall del Ges, vinculats a la construcció de la CARRETERA C-37 VIC-LOT PEL TUNEL DE BRACONS [36].

Finalment, el DPTOP preveia l'aprovació definitiva del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER [138] i l'adjudicació dels treballs vinculats al conveni de REGENERACIÓ DE PLATGES [165] assolit amb deu ports esportius del litoral català.

Actuacions de mobilitat i xarxa viària

D'altra banda, l'agenda també preveia unes trenta-cinc actuacions relacionades amb el transport públic, les infraestructures viàries, portuàries i aeroportuàries. Hi destacava el desplegament de la LLEI DE MOBILITAT [2003:74], l'inici dels treballs per a desenvolupar una llei ferroviària i el traspass del FERROCARRIL LLEIDA-LA POBLA DE SEGUR [95] a la Generalitat de Catalunya.

També es proposava una sèrie d'actuacions per a impulsar l'activitat econòmica i la creació de riquesa intervenint en àrees logístiques i realitzant inversions estratègiques de política industrial. Igualment, preveia impulsar una nova política de PEATGES A LA XARXA VIÀRIA [132].

Pel que fa a la millora de la xarxa viària, el DPTOP proposava una sèrie de mesures, entre les quals destacava el DESDOBLAMENT PALAMÓS-PALAFRUGELL DE LA CARRETERA C-31 [35], el DESDOBLAMENT DE LA CARRETERA C-25 (EIX TRANSVERSAL) [33] i la redacció d'un nou pla de carreteres. Altres actuacions de rellevància tenien a veure amb el METRO [106] de Barcelona i l'AEROPORT DE LLEIDA (ÀLGUAIRE) [10].

Pressupostos del 2005: més diners per al DPTOP

Els pressupostos del DPTOP per a l'any 2005 van assolir els 1.227 milions d'euros, la qual cosa representava un augment del 43% respecte a l'any 2004. Les prioritats dels pressupostos estaven marcades per la inversió en carreteres i en transport públic, els programes de remodelació urbana i la reactivació econòmica i logística. Bona part del pressupost serviria per a mantenir les actuacions plantejades en l'agenda PTOPT del darrer trimestre de 2004.

Entre les actuacions pressupostades, destacava la primera fase del programa d'autovies, que preveia la construcció de 133 km d'autovies gratuïtes en quatre dels corredors més transitats: el de Vic a Ripoll (CARRETERA C-17 [32]), el de Maçanet a Platja d'Aro, C-35, el de Vilanova a Manresa per Vilafranca del Penedès i el de Reus a Alcover, C-14. Per a desenvolupar aquestes autovies es reservaven uns 515 milions d'euros.

Malgrat que la presentació de l'Agenda PTOPT no va despertar una reacció rellevant per part dels diversos agents territorials, moltes de les accions incorporades a l'Agenda van implicar debats i conflictes territorials diversos allí on es van plantejar.

XSR, XBR i JRL

Més informació:

www.gencat.net/ptop/premsa/notesp/pdf/ActuacionsPTOP02_B.pdf



13 AUTOVIA A-2 I AUTOPISTA AP-7, COMARQUES DE GIRONA



El Ministeri de Foment presenta l'estudi informatiu del desdoblament de l'A-2 entre Girona i la frontera. Els aspectes més rellevants de la proposta són desviar l'A-2 per una AP-7 ampliada entre Girona nord i Girona sud i concentrar l'A-2, l'A-26 i les línies de ferrocarril en un corredor únic a l'altura de Figueres. La resta de trams, en diferent estat de tramitació, queden recollits al pressupost de 2005 del Ministeri.

Antecedents | 2003:11



L'autopista AP-7 constitueix la via ràpida d'enllaç de Catalunya amb la frontera francesa. El traçat de la via al nord de Barcelona avança entre la serralada Litoral i la Prelitoral per la plana del Vallès, passa entre el Montseny i el Montnegre, i deixa a l'est les ciutats de Girona i Figueres en passar per les comarques de la Selva, el Gironès i l'Alt Empordà, fins arribar a la frontera francesa al coll del Pertús de la serra de l'Albera. En bona part del traçat –des d'Hostalric fins a Barcelona, des de Figueres a la Jonquera– té tres carrils per banda, però a la zona de la Costa Brava nord i sud, tot i el volum intens de trànsit que suporta, només té trams curts amb un carril addicional.

L'A-2 és la via alternativa gratuïta i avança a primera línia de mar per tot el Maresme, penetrant cap a l'interior a l'altura de Malgrat de Mar. A partir de Maçanet de la Selva, i excepte en les variants de les ciutats de Figueres i Girona, que passen per l'est mentre l'autopista passa per l'oest, les dues vies avancen en paral·lel fins a arribar a la frontera francesa. Malgrat l'elevada intensitat de trànsit habitual, l'A-2 només té un carril per banda, excepte a la variant de Girona i a trams concrets on hi ha un carril addicional d'avançament.

Un manifest impulsat per la Diputació de Girona el març de 2003, i signat per cinquanta-dues institucions, considerava el desdoblament de l'A-2 un requisit fonamental per a impulsar l'economia, no sols de la província, sinó del conjunt d'Espanya, per la funció de connexió amb Europa que tenia.

D'altra banda, un estudi de la Cambra de Comerç de Girona presentat el setembre de 2003 conclouia que per a relançar el model econòmic de la província en un context globalitzat era urgent augmentar la inversió en infraestructures de transports per carretera, FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [88, 89, 90 i 91] i L'AEROPORT DE GIRONA-COSTA BRAVA [8].

El volum de trànsit suportat per aquestes vies superava llargament la intensitat de 15.000 vehicles diaris, xifra que emprava com a criteri el Pla de carreteres –elaborat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP), aprovat el 25 d'octubre de 1985 per la Generalitat i revisat el 1995– per a proposar un desdoblament. El 2001, la intensitat mitjana diària (IMD) de l'antiga N-II era de 17.000 vehicles a l'alçada de Girona, de 15.000 a Bàscara i de 12.000 a Figueres. Pel que fa a l'A-7 l'IMD es mantenia per sobre dels 25.000 vehicles diaris en tot el traçat que recorre les comarques gironines.

Surt a informació pública el projecte de desdoblament del tram de l'A-2 entre Girona i la frontera francesa

El març de 2004, el Ministeri de Foment va treure a informació pública l'estudi informatiu del desdoblament de l'A-2 entre

Girona i la frontera francesa. El traçat plantejat pel Govern coincidia en molts punts amb el demanat per la major part d'ajuntaments de la zona, per les institucions gironines i pel Govern de la Generalitat. Atès que el cost era superior i la complicació també, es descartava l'ampliació de la variant actual, que rodeja la ciutat de Girona per la vall de Sant Daniel, situada als estreps occidentals del massís de les Gavarres, i que va ser inaugurada el 1993 després d'una forta oposició a causa de l'afectació que implicava en una àrea d'alt valor ecològic, i s'apostava per ampliar l'AP-7 de quatre a vuit carrils i per alliberar-la de peatge entre Girona sud i Girona nord perquè absorbís el trànsit de l'A-2 en aquest tram.

Les reaccions

Des de les institucions i els partits gironins es va demanar que el tram de l'AP-7 ampliat fos més llarg. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP) i el Consell Comarcal del Gironès consideraven que havia d'anar des del terme de Fornells de la Selva fins a la zona de Medinyà nord tot desdoblant l'A-2, segons el parer del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i sense desdoblant-la i desmantellant el tram de la vall de Sant Daniel, segons el parer d'Iniciativa per Catalunya-Els Verds (ICV).

L'Ajuntament de Girona (PSC) suggeria la gratuïtat i l'ampliació de l'AP-7 fins a la frontera francesa per concentrar-hi els trajectes de llarg recorregut i per poder deixar l'A-2 com a via d'ús intercomarcal, sempre de titularitat estatal. Alhora coincidia a crear dos peatges nous a l'aeroport i a Medinyà nord i a deixar els actuals com a accessos lliures.

Els únics ajuntaments que es van oposar a l'ampliació van ser el de Salt (que volia una ampliació d'un sol carril per banda) i el de Sarrià de Ter (que volia l'ampliació per la vall de Sant Daniel perquè considerava que el seu municipi ja suportava el pas de moltes infraestructures i perquè creia que zones d'alt valor ecològic en sortirien perjudicades, motius que també el portaven a demanar el soterrament del FAV al pas pel municipi).

Altres trams propers

El pressupost del Ministeri de Foment per al 2004 preveia la redacció del projecte de desdoblament del tram de Maçanet de la Selva a Caldes de Malavella i l'execució del tram Caldes-Fornells de la Selva de 3,94 km, que finalment fou adjudicat el mes de novembre per 17,88 milions d'euros.

El tram entre Tordera i Maçanet plantejava discussions entre Foment i la Generalitat. D'una banda, es discutia sobre com minimitzar l'afectació de les planes agrícoles i, de l'altra, sobre com enllaçar amb la futura carretera o autovia de Lloret.

El mes de març es va col·locar la primera pedra i es va adjudicar l'obra per a desdoblament del tram de l'A-2 de 44 km entre Fornells de la Selva i l'aeroport de Girona, pressupostat en uns 17 milions d'euros.

El desdoblament de l'A-2 a l'àrea de Figueres

Un cop passat Girona, l'estudi informatiu del Ministeri de Foment establia com a alternativa més adequada el desdoblament de l'A-2 pel seu traçat actual des de Medinyà fins a Garrigàs, que després formaria un corredor únic d'infraestructures a l'altura de Figueres, que inclouria l'A-2, la variant nord de l'eix pirinenc (A-26), el ferrocarril convencional i el FAV. Després d'estudiar diverses alternatives es va apostar per deixar l'actual variant de Figueres per l'est com a via secundària d'enllaç amb la carretera de Roses i construir una nova via de ronda per l'oest, que sortís del terme de Garrigàs, deixés Avinyonet de Puigventós a l'oest, travessés l'AP-7 amb un nou túnel de 1.100 m al nord del castell de Sant Ferran i finalment enllacés amb el traçat actual als Hostalets de Llers, desdoblant-lo fins a la Jonquera. El nou traçat de l'A-26, també desdoblada, hauria d'arrencar a la variant de Navata i enllaçar amb l'A-2 a Avinyonet mitjançant un nus de comunicacions, per compartir traçat fins després del túnel, quan hauria d'avançar en paral·lel al traçat del ferrocarril fins a connectar amb la carretera de Llançà a l'altura de Peralada.

La proposta consensuada pels alcaldes de l'Alt Empordà en les mateixes dates era separar el corredor ferroviari del viari, i concentrar l'AP-7, l'A-2 i l'A-26 en una sola via de quatre carrils, també per l'oest de la capital comarcal, i gratuïta entre les sortides de Figueres nord i Figueres sud.

Continuen les demandes al Ministeri de Foment

El maig de 2004, l'enfonsament d'un tram de calçada d'un centenar de metres de l'AP-7 a Viladasens, atribuït segons les primeres hipòtesis a les pluges torrencials, va generar congestions tant a l'autopista com a l'A-2 fins que no va ser reparat el mes de setembre. L'incident va fer que es tornessin a sentir les queixes de partits polítics, ajuntaments, patronal, cambres de comerç i associacions turístiques reivindicant el desdoblament de la via.

Un informe presentat per la Cambra de Comerç de Barcelona al juny xifrava en 6.000 milions d'euros el dèficit d'inversió en infraestructures acumulat per l'Estat a Catalunya entre el 1991 i el 2003. Partint d'aquestes xifres, la Cambra reclamava al Ministeri de Foment una inversió addicional de 1.000 milions d'euros anuals durant els sis anys vinents.

El pressupost de Foment per a l'any 2005, gairebé totalment hipotecat per obres compromeses per l'anterior ministre, preveia

inicialment una inversió de 452 milions d'euros a les comarques de Girona, 352 com a inversió indirecta del Gestor d'Infraestructures Ferroviàries per al projecte del FAV i 78 d'inversió directa de l'Estat, entre els quals es preveia la inversió de 900.000 euros per a la redacció dels projectes de desdoblament entre Girona i la Jonquera i el fet de desencallar les obres entre Girona i Blanes.

Després de les protestes del Departament de PTOPI, a principi d'octubre Foment va publicar un pla extraordinari de carreteres que, amb la fórmula alemanya "clau en mà" consistent a pagar les obres un cop acabades, permetia ampliar el pressupost en 100 milions d'euros, una cinquena part dels quals estava destinada a Catalunya i incloïa la finalització del desdoblament de l'A-2 entre Tordera i la frontera. Des del DPTOP es va valorar favorablement el Pla tot i que es continuava considerant insuficient la inversió del Ministeri, ja que es creia que s'hauria d'ajustar al PIB català (del 18'5%) quan tot just havia passat del 15'53% al 15'80%.

Al novembre es va presentar l'estudi preliminar per al Pla de carreteres 2006-2026, encarregat pel Departament de PTOPI a un grup d'experts (l'anterior, aprovat el 1985 i revisat el 1995, tenia el termini de vigència pràcticament exhaurit), que conclouia que calia construir 500 km nous d'autopistes i autovies en els propers vint anys. A partir d'aquest document, la Direcció General de Carreteres va fer una primera proposta d'actuacions, que incloïa l'ampliació de l'AP-7 de quatre a sis carrils i el desdoblament de l'A-2, en el tram de Sils a la Jonquera.

A final d'any, no hi havia data prevista d'inici de les obres de desdoblament de l'AP7, que continuaven essent reclamades des del sector empresarial i les institucions gironines. Per la seva banda, la Generalitat també la considerava una infraestructura urgent i la incloïa en el Pla d'accessos viaris i ferroviaris al port de Barcelona, que havia estat consensuat amb les principals institucions de la ciutat i que havia de ser enviat al Ministeri de Foment.

JRT

Més informació:

www.autopistas.com/cat/index_ie.htm

www.mobilitat.net/carreteres/mapa_carreteres.htm

www.mir.es/telonext/index.htm

www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/CARRETERAS/REDES_CARRETERAS/DEL_ESTADO/

www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/plans/index.jsp

14 AUTOVIA A-2, TRAM DE LA PANADELLA



La inauguració del darrer tram de nou quilòmetres entre la Panadella i Santa Maria del Camí suposa la culminació de l'autovia A-2 que uneix Lleida i Barcelona. L'execució de la infraestructura, que s'ha allargat gairebé vint anys, ha estat marcada per les polèmiques sobre quin havia de ser el traçat de la via. Després de més d'una dècada de tràmits, recursos administratius contra el projecte inicial i intensos debats polítics, el vial es converteix en una realitat.

Antecedents | 2003:12



Els antecedents. Cronologia d'un traçat polèmic

La transformació en autovia de l'antiga carretera N-II entre Lleida i Barcelona va ser acordada pel Govern l'any 1986, tot i que fins al 1992 no es van iniciar les discussions per decidir el traçat de la nova infraestructura. L'aleshores ministre d'Obres Públiques i Transport, Josep Borrell (Partit Socialista Obrer Espanyol, PSOE), va escollir per al nou traçat l'anomenada "opció nord", que va passar a figurar al Plan de Actuaciones Prioritarias en Carreteras 1993-1995. Aquesta alternativa, oposada a la de desdoblament del traçat existent de la N-II, implicava l'obertura d'un nou vial que havia d'avançar més al nord, a través de la vall de Sió i el barranc de la Coma. L'"opció nord" també comptava amb el suport del president de la Diputació de Lleida d'aleshores, Josep Grau (Convergència i Unió, CIU).

Tot i que segons el Ministeri d'Obres Públiques l'opció escollida permetia guanyar en seguretat, no entorpia el tràfic durant les obres i no danyava el medi ambient, la decisió del ministre Borrell va suscitar una intensa oposició a causa, sobretot, de l'impacte ambiental que podia generar l'obra. El recurs judicial que a mitjan 1995 van presentar els municipis afectats (els ajuntaments d'Estaràs, Montmaneu i Santa Coloma de Queralt, amb el suport de grups d'empresaris i ecologistes agrupats en la Plataforma Prodesdoblament), i que va anar acompanyat d'un intens debat, desembocava l'any 1997 en la paralització dels tràmits d'execució de l'obra per part de l'Audiència Nacional. Dos anys més tard aquest organisme judicial donava la raó als opositors del projecte del ministre Borrell, revocant l'"opció nord". El mes de juliol de 1999, amb el Partit Popular (PP) al Govern de l'Estat, es va aprovar el projecte del nou traçat, que s'ajustava essencialment al desdoblament de l'antiga via.

Tot aquest procés jurídic i administratiu va fer endarrerir l'inici de les obres fins al juliol de 2001, ja amb Francisco Álvarez Cascos (PP), com a nou titular del Ministeri de Foment. Les obres encara van patir, però, nous endarreriments: Foment va preveure inicialment que el tram entrés en servei el gener de 2004, però a final de 2003 el mateix ministre Álvarez Cascos va anunciar un altre retard.

El febrer de 2004 el secretari general d'Infraestructures, Benigno Blanco, inaugurava el penúltim tram, de nou quilòmetres, entre Sant Pere dels Arquells i la Panadella. El Ministeri apuntava aleshores el mes de juny com a data de finalització de l'obra.

S'inaugura el darrer tram que suposa la finalització de l'autovia

El mes de juliol la ministra de Foment, Magdalena Álvarez (PSOE), acompanyada pel president de la Generalitat, Pasqual Maragall, i per nombroses autoritats, va ser l'encarregada d'inau-

gurar el tram de nou quilòmetres de l'autovia entre la Panadella i Santa Maria del Camí. L'obra incloïa la construcció de dos nous enllaços al coll de la Panadella, un per a accedir a la zona de serveis allí emplaçada i l'altre per a connectar amb la carretera B-100, que porta a Montmaneu, Sant Guim de Freixenet i Santa Coloma de Queralt. L'altre nou enllaç de l'autovia és el que permetia l'accés a Argençola i comunicava aquest poble amb Porquerisses i Santa Maria del Camí.

L'obra inaugurada era un sector de 9,7 quilòmetres, que va tenir un cost d'execució de 87,5 milions d'euros i que s'estenia entre els punts quilomètrics 532 i 542 de l'autovia A-2, on enllaçava amb els sectors ja anteriorment desdoblat, i travessava els termes municipals de Montmaneu, Argençola, Veciana i Jorba, tots pertanyents a la província de Barcelona. Amb uns pendents màxims i mínims d'entre el 4 i el 0,80%, el nou vial suavitzava les pronunciades rampes de la carretera anterior i en facilitava el tràfic. El tram tenia tres carrils en sentit la Panadella i dos en sentit Santa Maria del Camí, i incloïa els viaductes de Rasa de la Coma i de la Panadella, a més de l'únic fals túnel de tota l'autovia.

Malgrat la satisfacció general pel final de l'obra, alguns alcaldes de la zona, com ara els de Montmaneu, Enric Admetller, Cervera, Salvador Bordes i Estaràs, Josep Botet, recordaven, coincidint amb la inauguració del darrer tram, el llarg període d'estancament del projecte i els anys de resolucions judicials, d'encès debat polític i de mobilitzacions ciutadanes. Els alcaldes denunciaven sobretot que el tram pendent de finalitzar, el trajecte entre Igualada i Cervera, s'havia convertit en un dels punts més negres de la xarxa viària catalana, amb un altíssim nombre d'accidents mortals, i que l'endarreriment de l'execució de l'obra els havia ocasionat importants perjudicis, sobretot econòmics.

Primeres crítiques

Immediatament després de l'obertura del tram entre Sant Pere dels Arquells i la Panadella, el mes de febrer, l'alcalde de Montmaneu ja havia posat en qüestió si el nou vial podria absorbir el tràfic previst o bé si esdevindria insuficient en poc temps. L'autovia suportava un tràfic diari de 26.000 vehicles, un 30% dels quals eren pesats, i les previsions sobre l'increment d'aquest volum s'acostaven a la xifra de 30.000 a curt termini, tenint en compte que hauria d'absorbir part dels usuaris de l'autopista de peatge AP-2, especialment el trànsit pesat. En el mateix acte d'inauguració del darrer sector de l'autovia, la ministra Magdalena Álvarez ja va manifestar que l'obra estava pensada per a poder ser ampliada en cas que fos necessari.

A final del mes d'agost, les pluges van arrossegar alguns talussos de la via recentment inaugurada. L'incident posava de manifest que les mesures previstes de consolidació dels talussos i

de reducció de l'impacte ambiental, mitjançant la plantació de vegetació, no s'havien dut a terme. El Ministeri de Foment va reconèixer la deficiència, i argumentà que tenien previst fer els treballs d'assentament dels talussos a la tardor, atès que era un període més adequat per portar a terme les tasques d'hidrosembra, alhora que anunciaven unes mesures provisionals per evitar més esllavissades en cas de pluges.

D'altra banda, un dels aspectes en què va incidir l'alcalde de Montmaneu, Enric Admetller, després de l'obertura definitiva del darrer tram de l'autovia, va ser la necessitat de minimitzar el descens d'activitat en la històrica zona de serveis de la Panadella, instal·lada al peu de l'antic traçat. Immediatament després de la inauguració del nou vial el volum de negoci als serveis de la Panadella va patir un descens molt acusat, tal com va manifestar Joan Royes, propietari del restaurant K.520, i els empresaris de la zona encara van haver d'esperar fins a final d'any per a veure

acabades les obres d'accés a l'indret. Per tal d'accelerar l'execució de les millores previstes a la zona, a principi d'agost l'alcalde de Montmaneu va demanar ajuts al Departament de Política Territorial i Obres Públiques per sufragar la redacció del Pla d'ordenació urbanística municipal, que ja estava en procés de redacció i que es preveia finalitzar entre els anys 2005 i 2006. L'objectiu del consistori era augmentar el sòl urbanitzable per tal d'afavorir la implantació de nous serveis de restauració i ampliar la capacitat d'aparcament per a camions.

MPB

Més informació:

www.mfom.es

www.cambrabcn.es/Catalan/La_Cambra/documents/corredors_basics.pdf

15 AUTOVIA A-14 LLEIDA-VIELHA I TÚNEL DE VIELHA



El Ministeri de Foment ha obert el període d'informació pública de l'Estudi per convertir l'actual carretera N-230, entre Lleida i la boca sud del túnel de Vielha, en una autovia. Els ajuntaments dels municipis afectats es mostren a favor del projecte, però presenten diverses al·legacions per l'impacte ambiental que creuen que pot produir l'obra a la vall de la Noguera Ribagorçana. En paral·lel avancen les obres de construcció del nou túnel de Vielha, que es preveu que acabin a final de 2005.



La carretera N-230 uneix la ciutat de Lleida amb la frontera francesa a Eth Pònt de Rei, a la Val d'Aran, passant, entre d'altres, per les localitats de Benavarrí, el Pont de Suert i Vielha. Bona part del recorregut de la via transcorre per territoris aragonesos, en paral·lel al curs del riu Noguera Ribagorçana, i incorpora una important infraestructura, el túnel de Vielha, que suposa l'accés a la comarca de la Val d'Aran.



La N-230 és una via molt utilitzada pel transport entre Espanya i França, amb una alta densitat de tràfic i un elevat índex de sinistralitat. Tot i que feia temps que sectors de la societat aranesa reclamaven una millora de la via, no va ser fins a mitjan març de 2004 que el Ministeri de Foment va fer un primer pas cap a la conversió de la carretera en autovia amb l'obertura del període d'informació pública sobre l'Estudi del tram que uneix Lleida i la boca sud del túnel de Vielha per desdoblant la via.

La proposta del Ministeri de Foment

Amb l'obertura del període d'informació pública sobre l'Estudi de la nova autovia A-14, el Ministeri de Foment tenia com a objectiu compilar totes les informacions, dades i opinions necessàries per a poder analitzar les diverses alternatives del traçat.

El Ministeri mateix aconsellava que l'autovia A-14 discorregés fonamentalment sobre el traçat de l'actual carretera N-230, tot i que aportava altres solucions. En la seva proposta la nova via tindria una longitud de 134,7 quilòmetres, des de la connexió amb l'autopista AP-2 fins a la boca sud del túnel de Vielha, i comptaria amb 25 enllaços, 49 viaductes, 12 túnels i 4 àrees de servei; el pressupost assignat era de poc més de mil milions d'euros.

Al·legacions conjuntes dels alcaldes

Tot i que el Ministeri de Foment es va comprometre a minimitzar tant com fos possible l'impacte ambiental de l'obra, i preveia que aquest fos avaluat pel Ministeri de Medi Ambient un cop acabat el període d'informació, les principals al·legacions presentades al projecte es referien precisament a aquesta qüestió.

Un mes després de la presentació de l'Estudi per part de Foment, els alcaldes de Vilaller i el Pont de Suert, conjuntament amb els dels municipis d'Areny, Sopeira, Montanui i Bonansa, a la Ribagorça Oriental aragonesa, van acordar, amb el recolzament del Govern de la Generalitat de Catalunya i del Govern d'Aragó, presentar al·legacions conjuntes al projecte.

Els municipis afectats no s'oposaven a la construcció de la nova infraestructura viària, però demanaven que es reduís al màxim l'impacte ambiental de l'obra, un aspecte que, a parer seu, no estava prou garantit i que podria tenir una especial incidèn-

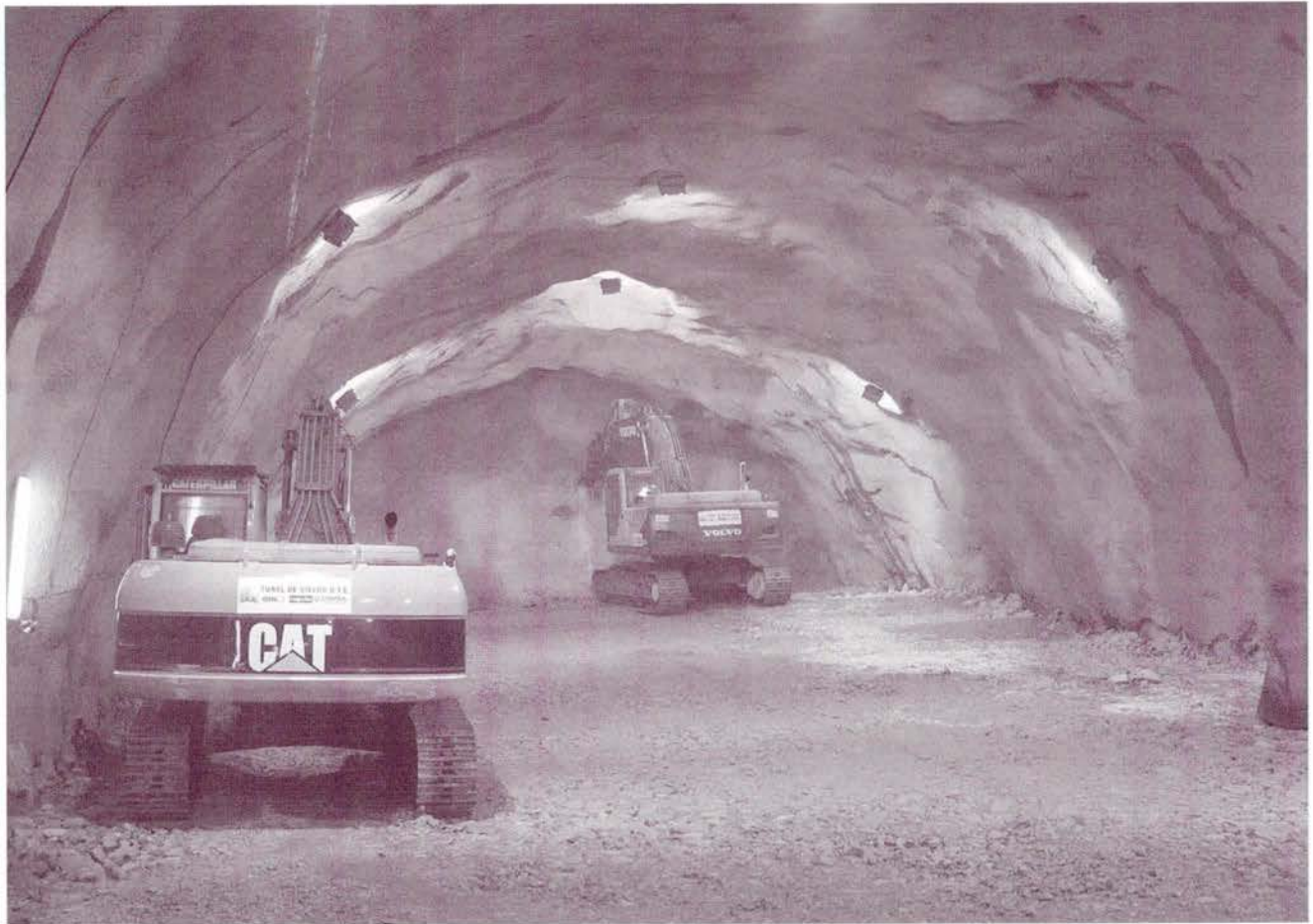
cia en les zones perifèriques del Parc Nacional d'Aigüestortes [122] i del Parc Natural Posets-Maladeta. Els alcaldes van manifestar la seva preocupació per la manca d'un estudi d'impacte ambiental i la falta de concreció sobre on s'abocarien les runes de les obres. Alhora, consideraven incorrecte l'estudi de densitat de circulació presentat pel Ministeri, i també van incidir en la contradicció que suposava el fet de preveure quatre carrils per a la nova via quan el projecte francès fins a la frontera espanyola només preveia l'obertura de dos vials, que es convertirien en tres dintre del nou túnel. Una altra qüestió incorporada en les al·legacions conjuntes fou aconseguir que es tinguessin en compte tots els enllaços amb els pobles propers a l'autovia, per tal que cap no en quedés desconnectat.

Un nou túnel de Vielha

La conversió de la N-230 en autovia es plantejava, juntament amb l'obertura d'un nou túnel que substituís l'actual túnel de Vielha, com una de les mesures per a millorar la comunicació per carretera de la Val d'Aran amb la resta de Catalunya i amb França.

Obert al tràfic l'any 1948, el túnel d'Alfons XIII, més conegut com a túnel de Vielha, comunica la Val d'Aran amb la resta de Catalunya evitant l'accés pel port de la Bonaigua. Atesa l'antiguitat d'aquesta infraestructura, el túnel no compta amb les mesures de seguretat exigides avui dia per les administracions, i està considerat un dels túnels més perillosos d'Europa. Així ho posava de manifest un estudi efectuat l'any 2000 per nou clubs automobilístics europeus. L'any 1994 el Ministeri de Foment va realitzar el primer avantprojecte per a desdoblant el túnel, que fou aprovat definitivament el 1997, un cop se n'havia fet l'Estudi d'impacte ambiental (EIA) (1996). El 1999 es va redactar el Projecte de construcció, que fou aprovat l'any següent i inclòs al Pla d'infraestructures 2000-2007. Les obres van ser licitades el juliol de 2001 i adjudicades el gener de 2002 a la unió temporal d'empreses (UTE) formada per les societats OHL (50%), COPCISA (25%) i COMSA (25%), amb un pressupost adjudicat de 128,11 milions d'euros. Les obres s'iniciaren el març de 2002. El 27 de juliol de 2002 la Casa Reial feia públic un comunicat en què acceptava la proposta del Ministeri de Foment i del Conselh General dera Val d'Aran per tal que el nou túnel s'anomenés Túnel de Joan Carles I.

El traçat del nou túnel avançaria paral·lel a l'antic i tindria una longitud de 5.029 metres i un ample de circulació de dotze metres, amb tres carrils de circulació. L'actual túnel quedaria reservat per al pas controlat de vehicles de mercaderies perilloses i com a via d'evacuació de persones en cas d'incidents, ja que les dues infraestructures estarien connectades per 12 galeries. La previsió era que entrés en funcionament a final de



El traçat del nou túnel de Vielha avança paral·lel a l'antic i tindrà una longitud de 5.029 metres. En la imatge, màquines treballant a l'interior del túnel. Foto: Arxiu del Conselh Generau d'Aran

2005. La conversió de la N-230 en autovia s'esperava que comportés un increment del trànsit rodat que hauria de ser absorbit pel nou túnel.

En la realització del túnel es va aprofitar el granit que s'extreia de les perforacions que es feien a la boca sud de la mateixa infraestructura. Segons l'alcalde de Vielha, Joan Riu (Unitat d'Aran), aquesta mesura permetria reforçar l'estructura del túnel amb un material tan resistent com és el granit i al mateix temps estalviar molts metres cúbics de runa que haurien d'anar a parar als abocadors construïts amb aquesta finalitat a les sortides de la instal·lació.

Les obres del nou túnel de Vielha van anar avançant al llarg de l'any 2004. A final de juliol, les empreses responsables del projecte van re-

afirmar el seu compromís d'acabament de les obres per al final de 2005, malgrat alguns problemes sorgits durant la perforació. De fet, les empreses constructores van arribar a emetre un comunicat anunciant la interrupció dels treballs en la boca nord a causa de les creixents i problemàtiques filtracions d'aigua. Malgrat els contratemps, es van mantenir les previsions d'execució de l'obra tal com estaven anunciades inicialment.

MPB

Més informació:

www.boe.es/boe/dias/2004-03-08/pdfs/B02087-02087.pdf
www.ipcena.org

16 AUTOVIA A-26 EIX PIRINENC, TRAM FIGUERES-BESALÚ-CASTELLFOLLIT DE LA ROCA



El Ministeri de Foment continua els treballs de desdoblament de l'eix Pirinenc entre Olot i Figueres, que convertirà l'actual carretera N-260 en l'autovia A-26. El tram Besalú-Figueres ha generat molta polèmica i ha aixecat les crítiques d'ajuntaments, ecologistes i pagesos.

Antecedents | 2003:13



L'N-260, o eix Pirinenc, uneix des del Mediterrani la població de Portbou (Alt Empordà), enllaçant Figueres (Alt Empordà), Olot (Garrotxa), fins a Puigcerdà (Cerdanya) a través, ara, de l'N-152 i des de Puigcerdà segueix en direcció cap a la Seu d'Urgell (Alt Urgell), Sort (Pallars Sobirà), la Pobla de Segur (Pallars Jussà) i el Pont de Suert (Alta Ribagorça) i d'aquí en direcció als Pirineus aragonesos fins a Jaca (Osca). L'N-260 enllaça amb les principals artèries de comunicació de la xarxa catalana, com LA CARRETERA C-16 [30-31], i l'AP-7 [13], entre altres.



El projecte de desdoblament de la carretera Olot-Figueres pretén millorar la connexió entre aquestes dues ciutats i les comarques de l'Alt Empordà i la Garrotxa, convertint l'actual N-260 en l'autovia A-26. Entre Olot i Besalú el traçat avança per la vall del riu Fluvià i a partir de llavors s'endinsa a la plana de l'Empordà.

El projecte comprenia quatre trams: Olot-Montagut, Montagut-Argelaguer, Argelaguer-Besalú i Besalú-Figueres. La primera fase del desdoblament, entre Olot i Montagut, es va acabar l'estiu de 2003 i incloïa la variant de Castellfollit de la Roca, amb quatre túnels i un viaducte de 500 m de longitud. Durant l'any 2004 es va continuar executant el tram següent, entre Montagut i Argelaguer, que es preveia que finalitzés entre l'agost i el setembre de 2005. Per la seva banda, el tram entre Argelaguer i Besalú es va iniciar,

amb cert retard, a final de 2004 i preveia la construcció d'una variant pel nord de Besalú per a evitar el pas de l'A-26 pel centre d'aquesta població.

Aquesta variant continua amb un nou tram, projectat en aquest cas per la Generalitat, a l'est de Besalú, i que ha de connectar l'A-26 amb la C-66, que comunica aquesta població amb Banyoles i Girona.

El tram Besalú-Figueres, el principal escull

El desdoblament de l'eix Pirinenc continua amb el tram Besalú-Figueres, de 27 km, que des del 2003 es trobava en fase informativa. Segons dades del Ministeri de Foment, la intensitat mitjana diària (IMD) en aquesta via s'havia situat en els darrers anys al voltant dels set mil vehicles.

El mes d'abril vuit ajuntaments afectats pel desdoblament (Avinyonet de Puigventós, Cabanelles, Cistella, Lladó, Maià de Montcal, Navata, Ordis i Vilanant) van presentar al·legacions a l'estudi informatiu de Foment, en les quals mostraven la seva oposició al projecte.

Aquests mateixos ajuntaments van realitzar, el mes d'agost, una roda de premsa juntament amb les plataformes ecologistes



Salvem l'Empordà i Salvem les Valls i el sindicat Unió de Pagesos on van exposar els motius de la seva oposició. Consideraven que el volum de trànsit de la carretera no justificava l'ampliació i demanaven la paralització del projecte, com a mínim mentre no s'acabés de redactar el PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ [136], que havia d'incorporar la planificació de grans infraestructures. Reclamaven, a més, un major respecte per les necessitats rurals, agrícoles i ramaderes i pels valors ecològics i paisatgístics del territori.

La portaveu de la plataforma Salvem l'Empordà, Marta Ball-lloera, temia, a més, que l'objectiu últim del desdoblament fos convertir la via en un eix de transport internacional de mercaderies entre la frontera, Figueres, Olot, Vic i l'eix Transversal, aprofitant el túnel de Bracons. En aquest sentit, Salvem les Valls afirmava que el desdoblament demostrava que L'EIX VIC-OLLOT PER BRACONS [36] no es plantejava com una simple via de comunicació entre comarques.

Leix Pirinenc a Figueres

Un cop arriba a Figueres l'eix Pirinenc continua pel centre d'aquesta ciutat fins a arribar a la carretera de Llançà i finalitza al municipi

de Portbou. Per a evitar travessar els nuclis de Vilafant i Figueres, el Ministeri de Foment preveia, en un futur, realitzar una variant, també desdoblada, per l'oest i el nord de Figueres, travessant l'autopista i el Castell de Sant Ferran a través d'un túnel d'1 km de llargada. Seguidament l'eix Pirinenc continuaria pel nord de Vilabertran fins a enllaçar amb la carretera de Llançà, al terme municipal de Peralada. El desdoblament del tram Figueres-Llançà, reivindicat per Convergència i Unió (CiU), encara no havia estat estudiat per Foment.

Per al 2005 es preveia que finalitzés el tram Montagut-Argelaguer, que continués l'execució del tram Argelaguer-Besalú i que el Ministeri de Foment respongués a les al·legacions presentades contra el desdoblament entre Besalú i Figueres.

MJP

Més informació:

www.mfom.es

www.salvem-emporda.org

17 AUTOVIA B-40 QUART CINTURÓ



Al llarg de l'any els partits polítics, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i el Ministeri de Foment van definint les seves posicions respecte al Quart cinturó. Mentre que ERC i ICV s'oposen a la totalitat del projecte, el PSC, i també Foment, es mostren favorables a construir el tram Abrera-Terrassa i a estudiar altres alternatives per a la resta de trams. Malgrat això, durant l'any, el Ministeri de Foment comença a redactar estudis informatius dels trams Vilafranca del Penedès-Abrera i Terrassa-Granollers-la Roca del Vallès. Els moviments opositors, agrupats en la Campanya Contra el Quart Cinturó, intensifiquen les seves accions de protesta i presenten estudis de mobilitat per a demostrar que el nou eix viari és innecessari. Les cambres de comerç, per la seva part, reclamen amb insistència la necessitat d'aquest eix viari i l'avalen amb estudis.

Antecedents | 2003:15



L'any 2004 va començar amb la ratificació del Ministeri de Foment, aleshores governat pel Partit Popular, d'executar el projecte complet del Quart cinturó. Davant d'aquesta posició, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, es va mostrar partidari de construir únicament el tram entre Abrera i Terrassa a canvi de millorar la xarxa ferroviària i modernitzar la xarxa comarcal de carreteres.



Avenços i retrocessos en el projecte del Quart cinturó



Com que la redacció de l'estudi constructiu del tram Abrera-Terrassa havia estat licitada des del maig de 2003, a mitjan març el Ministeri de Foment va licitar la redacció de l'estudi informatiu del tram Vilafranca del Penedès-Abrera. Poc després, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques va insinuar que el Quart cinturó podria arribar a Sabadell i a Castellar del Vallès, posició que es va confirmar mesos després.



Després d'un intens debat intern entre els tres partits de la coalició del Govern de la Generalitat, a principi d'octubre, el president Pasqual Maragall es va posicionar en relació amb el Quart cinturó. Maragall va defensar la construcció del tram Abrera-Terrassa, però va renunciar a fer arribar l'eix viari més enllà de Sabadell i fins a Granollers, atenent a l'impacte ambiental que provocaria i a l'existència d'alternatives viables, com ara la millora del metro regional i la modernització de la xarxa de carreteres comarcal. Per a alguns sectors, la postura de Maragall tenia a veure amb les posicions contràries al Quart cinturó dels seus socis de govern Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Els Verds (ICV). Els grups de l'oposició, especialment Convergència i Unió (CiU), van criticar la postura del president de la Generalitat.

El mateix mes d'octubre es va iniciar la negociació dels pressupostos de l'Estat per a l'any 2005, dels quals els grups partidaris del Quart cinturó esperaven inversions per a la construcció d'aquest eix viari. La primera proposta dels pressupostos, abans del tràmit d'esmenes, no va incloure, però, cap partida per al tram Abrera-Terrassa del Quart cinturó.

A partir d'aquí, els moviments polítics es van intensificar. El Senat va aprovar el 14 d'octubre una moció presentada per CiU per la qual s'instava el Govern de l'Estat a licitar la construcció del tram Abrera-Terrassa durant el 2005 i a incloure el traçat complet del Quart cinturó en el Pla estratègic d'infraestructures i transports que estava elaborant el Ministeri de Foment, amb un horitzó temporal de finalització per al 2011. Aquesta moció va comptar amb el vot favorable del Partit Socialista Obrer Espanyol i amb l'abstenció del grup Entesa pel Progrés (PSC-Partit dels Socialistes de Catalunya-ERC-

ICV-EUiA-Iniciativa per Catalunya-Els Verds i Esquerra Unida i Alternativa).

A principi de novembre, el grup parlamentari de CiU va presentar diverses esmenes als pressupostos de l'Estat per a licitar i iniciar durant el 2005 les obres del tram Abrera-Terrassa (dividit en tres subtrams: Abrera-Olesa de Montserrat, Olesa de Montserrat-Viladecavalls i Viladecavalls-Terrassa) i per a redactar l'estudi informatiu entre Terrassa i Granollers.

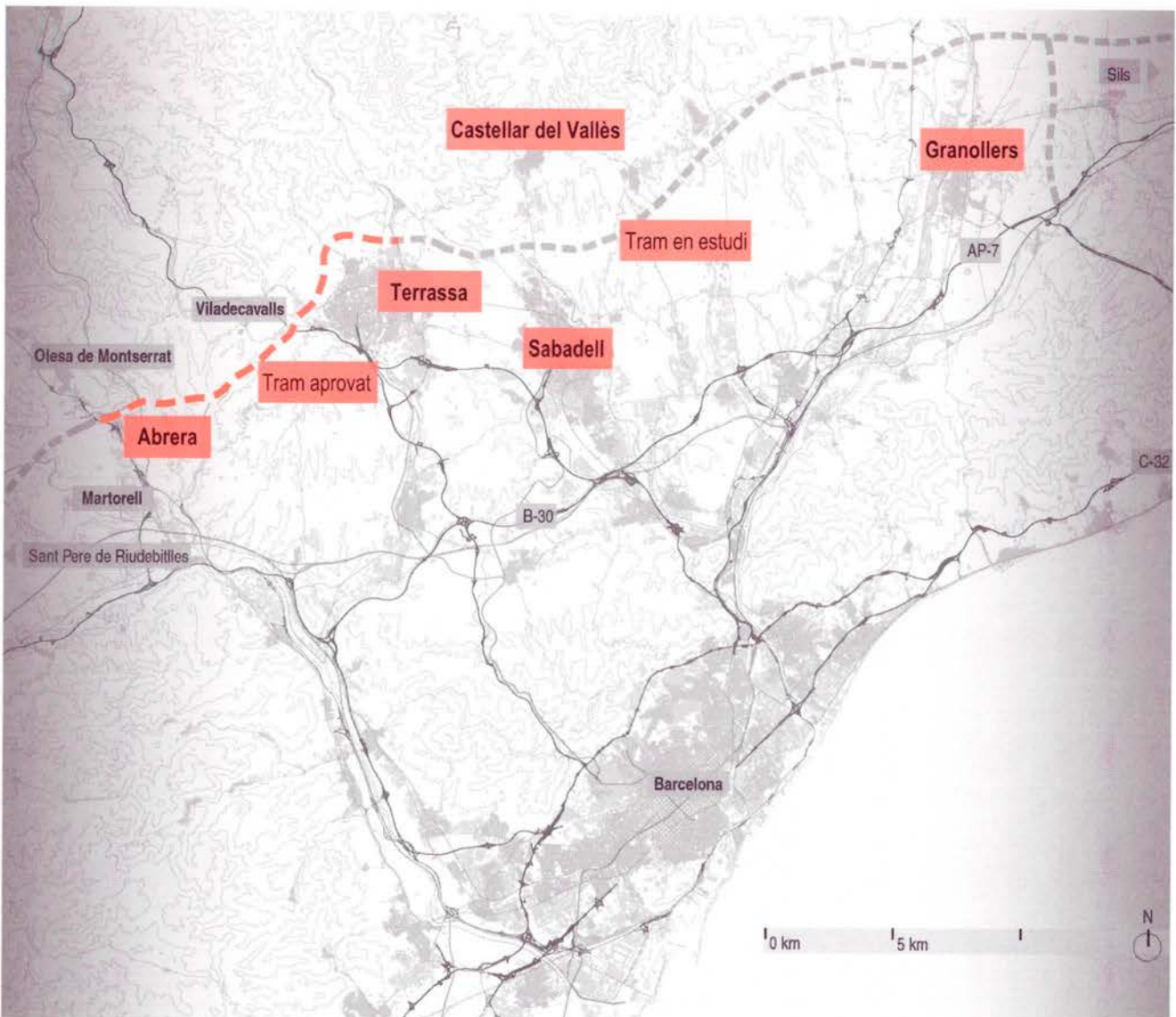
Dies després, i en una sessió de control al Senat, el president del Govern, José Luis Rodríguez Zapatero, es va comprometre a licitar durant el 2005 les obres del tram Abrera-Terrassa. Aquesta obra es financaria amb partides extrapressupostàries. Pel que fa al tram Terrassa-Granollers, Zapatero va dir que se n'estava analitzat acuradament la viabilitat a causa de l'impacte ambiental que podria generar. Davant d'aquest compromís, el grup d'ICV al Congrés dels Diputats va condicionar el seu vot favorable als pressupostos a la retirada de qualsevol partida per al Quart cinturó. Les dues partides inicialment previstes es van retirar, tal com s'havia pactat amb el grup socialista, i els pressupostos de l'Estat per al 2005 no van incloure finalment cap partida per al Quart cinturó.

A final d'any, els moviments polítics van venir d'ERC, que va presentar al Parlament de Catalunya una proposició no de llei per la qual la cambra catalana instava el Consell Executiu a negociar amb el Govern de l'Estat la suspensió dels treballs de redacció del projecte constructiu del tram Abrera-Terrassa. La proposició també demanava la redacció d'un estudi que establís les actuacions necessàries a la xarxa viària i ferroviària per a millorar les comunicacions entre el Baix Llobregat i el Vallès Occidental.

Tanmateix, també a final d'any, es va fer pública una proposta preliminar del Pla de carreteres de Catalunya que estava elaborant el Departament de Política Territorial i Obres Públiques. La proposta, que es basava en un estudi sobre previsions de trànsit de persones i mercaderies per al període 2006-2026, incloïa el projecte del Quart cinturó des de Sant Pere de Riudebitlles (més al sud d'Abrera) fins a Sils (ja a la comarca de la Selva).

Mobilitzacions i posicions contràries al Quart cinturó

A principi d'any, aprofitant l'arribada del nou govern tripartit (format pel PSC-CpC, ERC i ICV-EUiA), l'Associació per a la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC) va fer arribar a diferents òrgans de la Generalitat de Catalunya una petició formal per a descartar definitivament el projecte del Quart cinturó. L'entitat ecologista també sol·licitava que es potenciés la xarxa ferroviària, ja que considerava que L'ACORD PER A UN GOVERN CA-



TALANISTA I D'ESQUERRES [2003:5] no promovia prou l'ús d'aquest mitjà de transport.

Dies després, la Campanya Contra el Quart Cinturó (CCQC), col·lectiu que aplega més de dues-centes setanta entitats de tipologia diversa (ecologistes, associacions de veïns, centres excursionistes, societats de caçadors, etc.) i partits polítics com ERC i ICV, va valorar positivament que el conseller de Política Territorial i Obres Públiques descartés el tram Terrassa-Granollers i proposés la millora de la xarxa ferroviària i de la xarxa viària comarcal. L'entitat, però, s'oposava també a la construcció del tram Abrera-Terrassa, que tenia el suport del conseller Nadal. A partir d'aquí, la CCQC i l'ADENC van intensificar la seva campanya per a aturar la construcció del tram Abrera-Terrassa, l'estudi constructiu del qual ja estava iniciat.

A mitjan febrer, l'ADENC va presentar un estudi de mobilitat (basat en dades d'intensitat mitjana diària de vehicles) on es justificava que el tram Abrera-Terrassa era innecessari. Segons l'estudi, la demanda de desplaçaments entre el nord del Baix Llobregat i el Vallès Occidental era irrisòria i la xarxa viària existent tenia prou capacitat per a assumir-la. L'estudi proposava també diverses actuacions per a resoldre els problemes de mobilitat existents: la supressió dels peatges de la C-16 a les Fonts i de l'AP-7 entre el

Papiol i Martorell, la construcció d'un enllaç entre l'A-2 i l'AP-7 a l'alçada del Papiol i el reforçament de certs trams de la xarxa secundària a la rodalia d'Abrera i Terrassa. Altres propostes eren l'intercanviador RENFE-Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) a Sant Cugat i l'habilitació d'accesos ferroviaris als polígons de Martorell.

Després que a mitjan març el Ministeri de Foment licités la redacció de l'estudi informatiu del tram Vilafranca del Penedès-Abrera, el mes de maig es va crear la plataforma ciutadana Salvem el Penedès per a aturar el Quart cinturó i altres actuacions a la comarca (desdoblament de l'AUTOVIA N-340 [20], nous polígons industrials, etc.).

El 17 de juny la CCQC va inaugurar simbòlicament l'estació de RENFE de Sant Cugat, que ja estava completament remodelada, com també la de Rubí. Amb aquest acte es reivindicava la posada en funcionament del FERROCARRIL DE RODALIES ENTRE EL PAPIOL I MOLLET DEL VALLÈS [93], prevista per al mes de setembre de 2004, però que havia quedat ajornada per les obres del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [87] a Castellbisbal.

El 21 de juny va tenir lloc l'acte de protesta de més ressò. Una manifestació convocada per la CCQC va aplegar a Terrassa entre mil i

tres mil persones segons les fonts. Els manifestants van reclamar l'aturada del Quart cinturó en considerar-lo innecessari i van demanar una clara aposta per la mobilitat amb transport col·lectiu i més estudis sobre els déficits en matèria de mobilitat.

Després d'haver-ho sol·licitat el mes de febrer, representants de la CCQC van reunir-se el 25 de juny amb el conseller de Política Territorial i Obres Públiques. Els opositors del Quart cinturó van lliurar sis documents amb prop de cinc-centes pàgines d'informació tècnica que avalava el posicionament contrari al projecte. El conseller Nadal va reiterar la seva posició favorable al tram Abrera-Terrassa i a prolongar-lo fins a Castellar del Vallès. En la trobada es va posar de manifest l'existència de diferents interpretacions de l'Acord per a un govern catalanista i d'esquerres, especialment en el punt que deia "Assegurar la comunicació entre el Baix Llobregat i el Vallès Occidental amb el mínim impacte ambiental possible". La CCQC va sol·licitar també que es fessin més estudis tècnics per a conèixer millor els problemes de mobilitat.

A final d'any, la CCQC i l'ADENC van accedir a l'estudi informatiu del tram Terrassa-Granollers-la Roca del Vallès, que ja havia finalitzat el Ministeri de Foment, i van criticar-ne els continguts. Segons l'ADENC, la informació sobre medi natural de l'estudi es referia a l'altre tram del projecte, entre Abrera i Terrassa, i la diagnosi de trànsit era clarament insuficient. D'altra banda, i segons aquests grups, l'estudi demostrava que el Ministeri de Foment tenia la intenció d'executar també el segon tram del Quart cinturó, malgrat la renúncia que havia efectuat Pasqual Maragall el mes d'octubre.

La posició de les cambres empresarials

Després que l'ADENC presentés al febrer l'estudi de mobilitat, la Cambra de Comerç de Sabadell va reiterar el seu posicionament favorable a la construcció del Quart cinturó, ja que considerava que resoldria els problemes de mobilitat interna del territori.

A mitjan juny, la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB) va presentar un estudi que xifrava en 5.800 milions d'euros el déficit acumulat a Catalunya en inversió d'infraestructures pel Govern espanyol durant el període 1990-2004. Una de les infraestructures necessàries era, segons la CCB, el Quart cinturó.

El 28 de juny, la CCB va presentar l'estudi "Un quart cinturó, una variant de l'N-II o un eix perimetral?" en el marc d'una jornada amb el mateix nom. Aquest informe va ser promogut per l'Estudi Llotja, el centre d'estudis de la CCB creat feia poc temps per a impulsar la reflexió i el debat social sobre les infraestructures i l'ordenació del territori, i va ser elaborat per la consultoria Mcrit i el Departament d'Economia Aplicada de la Universitat Autònoma de Barcelona. Les cambres empresarials del Vallès van recolzar plenament els resultats de l'estudi de la CCB.

Segons aquest estudi, l'economia catalana havia perdut un volum de negoci de 645 milions d'euros des del 1996 com a conseqüència del fet de no haver-se construït el Quart cinturó tal com estava previst (d'Abrera a la Roca del Vallès). A partir de l'anàlisi de tres alternatives, l'estudi es decantava per construir el Quart cinturó com un eix perimetral de 144 km entre la Bisbal del Penedès i Sils, atenent als diversos beneficis socials i econòmics que generaria: un impacte sobre el PIB català del 0,57%, un 3% de reducció de la sinistralitat i la creació d'entre 20.000 i 30.000 llocs de treball en un horitzó de trenta anys, entre d'altres. L'estudi no valorava els impactes ambientals i paisatgístics de la nova via, ja que, segons Juan Luis Zalbidea, director d'Infraestructures i Transports de la CCB, eren "subjectius i difícils de monetaritzar". L'opció d'una anella ferroviària es considerava poc rendible i insuficient per a solucionar la futura congestió de les carreteres de la regió metropolitana.

A final d'any, la Cambra de Comerç de Sabadell va fer un nou pas per a tractar de desencallar el projecte i va anunciar que redactaria un estudi sobre el traçat del tram de Terrassa a Granollers i posteriorment el presentaria als governs de l'Estat i de la Generalitat.

XBR, JRL i XSR

Més informació:

<http://ccqc.pangea.org/>

www.mfom.es

<http://salvemelpenedes.org/>

www.cambrabcn.es/Catalan/Infraestructures/documents/cap00_autoviab40.pdf



Continua el debat sobre la conveniència de construir un túnel entre Horta i Cerdanyola que travessi la serra de Collserola. Els partidaris del túnel el consideren necessari per a millorar les comunicacions entre Barcelona i el Vallès i evitar el col·lapse del sistema viari metropolità. Els seus detractors pensen que tindria un impacte ambiental excessiu i proposen com a alternativa reforçar l'eix ferroviari del congost del Besòs.

Antecedents | 2003:10

El Pla general metropolità (PGM) de 1976 va preveure tres túnels d'accés rodat a Barcelona a través de la serra de Collserola. Un era el túnel de Vallvidrera, inaugurat l'any 1991, un altre era el túnel de Sant Medir i l'altre era el túnel d'Horta, que havia d'unir Horta i Cerdanyola del Vallès en forma d'autovia de dos carrils per sentit. Dels gairebé 10 km de traçat, un 45% anirien soterrats i la infraestructura suportaria una mitjana de 20.000 vehicles diaris.

1999. El debat comença

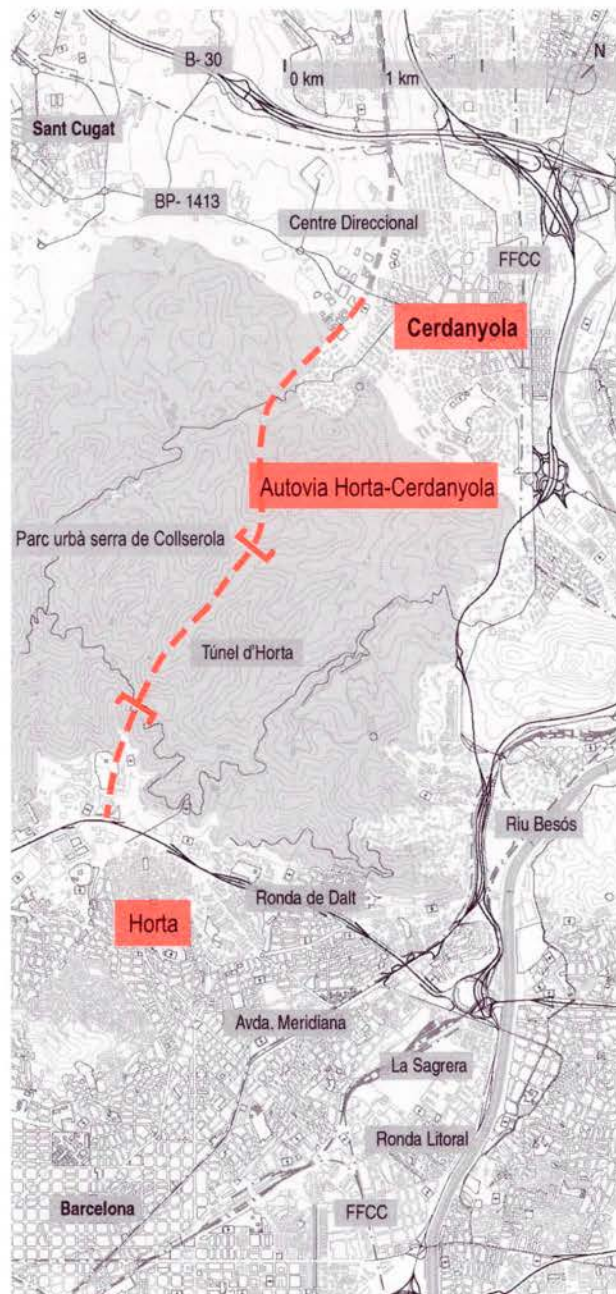
El debat sobre el túnel d'Horta es va iniciar a la darrereria de 1999, quan la Generalitat de Catalunya, governada per Convergència i Unió (CiU), va proposar construir-lo per a millorar la comunicació entre Barcelona, especialment el barri d'Horta, i el Vallès Occidental. Els ajuntaments dels municipis afectats (Barcelona, Cerdanyola i Sant Cugat del Vallès) no es van oposar frontalment al projecte, tot i que els grups d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya Verds-Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA) s'hi van mostrar contraris des d'un principi. El Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) proposava incorporar el transport públic a la proposta de nou túnel.

Des del món associatiu, l'Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC), del Vallès, i l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) van proposar projectes alternatius al túnel. L'any 2000 es va crear la Plataforma Ciutadana contra el Túnel d'Horta, impulsada per l'Associació de Veïns del Barri d'Horta i amb el suport d'entitats veïnals i ecologistes. Aquell mateix any, el Consell Consultiu del Consorci del Parc de Collserola es va posicionar unànimement en contra de la construcció del túnel. En canvi, la Cambra de Comerç de Barcelona s'hi va mostrar a favor per a minimitzar el risc de col·lapse del sistema viari metropolità.

2004. El debat continua

El nou govern de la Generalitat va heretar el debat sobre el túnel d'Horta, amb la novetat que llavors coincidia el color dels governs de Cerdanyola (amb majoria d'ICV-EUiA), Barcelona i la Generalitat (ambdós amb tripartit de PSC, ERC i ICV-EUiA). La Generalitat no va descartar la construcció del túnel però, per a evitar el conflicte, va decidir esperar que es completessin els estudis de viabilitat que s'havien iniciat amb l'anterior govern.

Joan Clos, alcalde de Barcelona, va afirmar el mes de febrer que calia construir el túnel, malgrat que en un principi fos utilitzat exclusivament pel transport públic. Aquesta possibilitat va ser rebutjada pel districte d'Horta-Guinardó, encapçalat per Elsa Blasco (ICV-EUiA) i Maravillas Rojo (PSC). Aquest episodi del debat va coincidir amb la modificació del PGM per a desafectar



els barris nord d'Horta, una modificació que va respectar l'espai reservat per al túnel.

Des de la PTP, el seu president, Pau Noy, trobava poc viable la construcció d'un túnel ferroviari aïllat de la xarxa de ferrocarrils



El túnel projectat connectaria el barri d'Horta amb Sant Cugat del Vallés travessant la serra de Collserola. Foto: Marta Casas

existent. Noy recordava que la PTP i la plataforma contra el túnel proposaven des de feia anys reforçar el tren pel congest del Besòs. Aquesta proposta va ser prevista el mes de març per la Generalitat, i consistiria a crear una nova línia que, a partir de l'intercanviador previst en la MILLORA URBANA DE LA PLAÇA DE LES GLÒRIES [108] o de l'INTERCANVIADOR DE LA SAGRERA [107], recorreria el subsòl de la Meridiana fins a Montcada i Reixac. Aquesta proposta seria factible davant l'arribada del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT A BARCELONA [86], que desviaria línies de RENFE cap a la Sagrera deixant espai lliure per a noves línies a la Meridiana.

No es va tornar a parlar del túnel d'Horta fins que el mes de novembre la Direcció General de Carreteres (DGC) va presentar un estudi que proposava construir més de cinc-cents nous quilòmetres d'autopistes i autovies a Catalunya fins a l'any 2026. Una de les propostes de l'estudi era la construcció del túnel d'Horta. Uns dies després, ERC i ICV van recordar que no acceptarien cap intent de construir el túnel.

Amb tot, a la darrera de 2004, el debat sobre el túnel d'Horta es mantenia viu i sense la perspectiva de tancar-se a curt termini.

XSR, XBR i JRL

Més informació:

www.adenc.org www.adenc.org
www.cerdanyola.info/pgs/noticia.php?n_id=2870
www.laptp.org www.laptp.org
www.tunelsdevallvidrera.com/HomeTabasa/FlashTabasaCAT.htm
www.tunelsdevallvidrera.com
www.viaverda.dhs.org/index_tunel_horta.html
www.collserola.org/index_tunel_horta.html



Continua el debat sobre el projecte d'autovia entre Tarragona i Montblanc. El Ministeri de Foment, responsable de l'obra, i la Direcció General de Carreteres aposten per realitzar un traçat per l'oest de Valls mentre diverses entitats ecologistes, empresarials i partits polítics s'hi mostren contraris i proposen desdoblant l'actual N-240 i passar per l'est de Valls per a preservar la vall agrícola del Francolí i articular els sectors industrials de l'Alt Camp. A final d'any el Ministeri de Foment adjudica les obres de construcció del primer tram sense modificar el projecte.

La carretera N-240 unia els municipis de Tarragona (Tarragonès) i Montblanc (Conca de Barberà), passant per Valls (Alt Camp), i era una via d'un sol carril per banda que passava pel coll de Lilla, a la serra de Miramar, amb prop de 300 m de desnivell.

El Pla de carreteres de 1995 proposava desdoblant una variant a l'N-240 per l'oest de Valls. El 1999 el Ministeri de Foment, que havia recollit l'encàrrec perquè la variant era competència seva, va presentar l'Estudi informatiu i l'Estudi d'impacte ambiental de l'Autovia Tarragona-Montblanc, amb dos carrils per banda i amb un nou traçat per l'oest, que fou aprovat l'any 2003. Segons el Ministeri, la nova via hauria de servir per a alleugerir el col·lapse que patien l'AP-7 i l'N-340 en passar per TARRAGONA [20]. Més de sis-centes entitats van presentar al·legacions als estudis i van demanar una proposta per l'est de Valls.

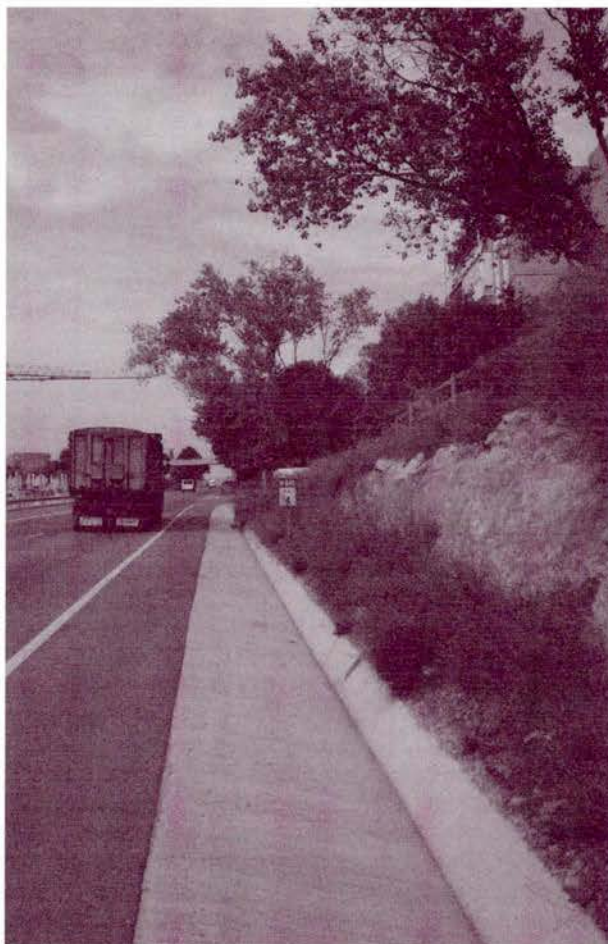
El projecte

El projecte presentat pel Ministeri de Foment l'any 2003 proposava que l'autovia comencés l'enllaç de la variant N-340 amb el vial d'accés al port de Tarragona. A partir d'aquí vorejaria per l'oest el complex petroquímic de Tarragona i seguiria per la vall del Francolí, arribant a la ciutat de Valls també per l'oest. La serra de Miramar se salvaria mitjançant un túnel sota el coll de Lilla de 1.800 m de longitud. L'autovia finalitzaria al punt on s'inicia la variant de Montblanc. El Govern de la Generalitat i tots els partits polítics catalans, excepte Iniciativa per Catalunya-els Verds (ICV), es van mostrar favorables al traçat definit per Foment.

Diversos grups i entitats s'oposen al traçat

La Plataforma en Defensa de la Vall del Francolí i ICV es van mostrar contràries des de l'inici al traçat proposat pel Ministeri de Foment. La plataforma alertava del risc que suposaria per als municipis de l'entorn del complex petroquímic la proximitat d'una autovia amb presència de transport pesant amb càrregues perilloses procedents del port de Tarragona. També s'oposava al projecte l'entitat Salvem Lilla, que denunciava que l'autovia passaria a gairebé 150 m del nucli urbà de Lilla i obligaria a enderrocar tres habitatges. Aquestes entitats proposaven com a alternativa desdoblant l'actual carretera N-240 allunyant-se del polígon petroquímic i passant per l'est de Valls.

A principi de 2004 la Plataforma en Defensa de la Vall del Francolí va convocar dues marxes lentes amb vehicles en senyal de protesta pel traçat proposat per Foment. El mes de setembre, l'Ajuntament de Constantí es va afegir a l'oposició a l'opció oest, ja que considerava que hipotecaria el desenvolupament futur del municipi i tindria un fort impacte sobre la vall del riu Francolí i la vil·la romana de Centelles, declarada Patrimoni de la Humanitat.

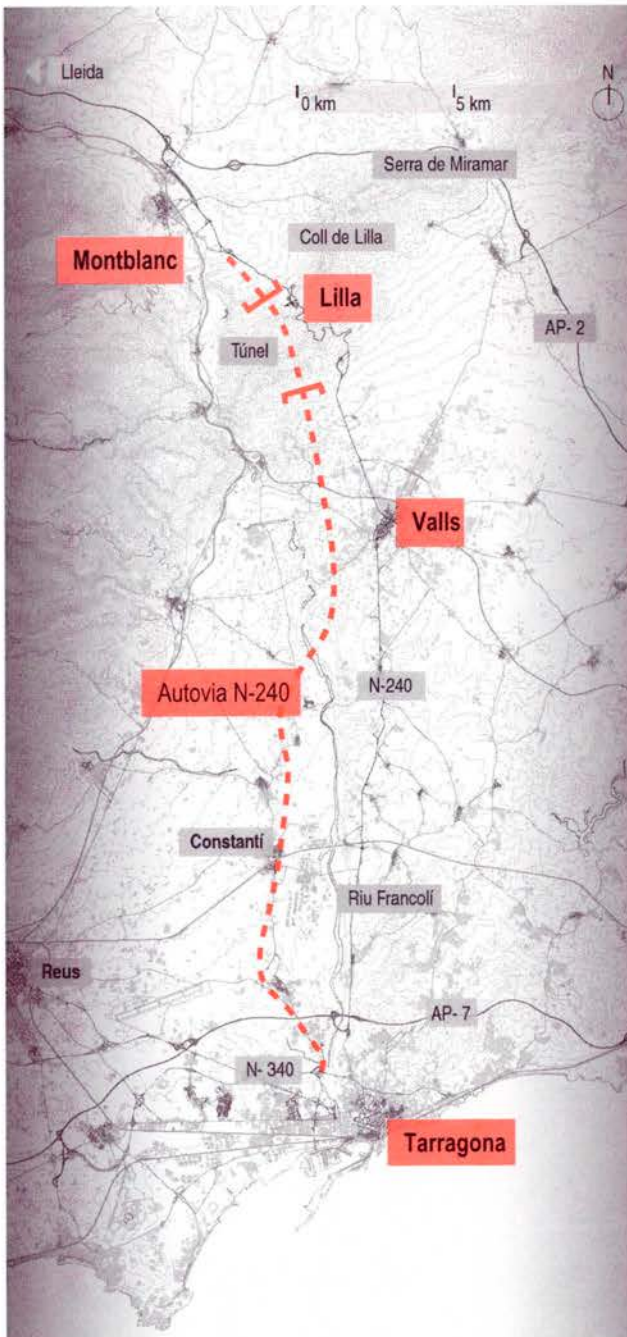


El projecte de Foment per desdoblant la N-240 té per objectiu alleugerir el col·lapse de l'AP-7 i l'N-340 al seu pas per Tarragona. Foto: Marta Casas

Els estudis realitzats per a documentar l'opció est

Les entitats i associacions que s'oposaven a l'opció oest de l'autovia Tarragona-Montblanc explicaven que la proposta del Ministeri havia estat legitimada perquè responia a la demanda del Pla sectorial de carreteres vigent, que proposava l'opció oest i que havia estat realitzat sense criteris ambientals ni territorials. Els grups contraris a la proposta consideraven que era necessari introduir plantejaments de caràcter territorial i ambiental i que seria útil redactar prèviament el Pla territorial parcial del Camp de Tarragona. Per aquestes raons, la Plataforma en Defensa de la Vall del Francolí va encarregar a l'enginyer de camins Francesc Magrinyà i a l'arquitecte Miguel Mayorga un informe tècnic sobre l'estudi de la variant alternativa est de l'N-240. Segons aquest estudi, i per a la comarca de l'Alt Camp era essencial que la variant passés per l'est del riu Francolí, ja que permetria protegir la vall d'aquest riu i alhora hi





garantiria un bon accés als polígons industrials i els articulària. A partir de l'informe elaborat, la Plataforma en Defensa de la Vall del Francolí va presentar el desembre de 2002 un recurs administratiu al Ministeri de Foment.

Més tard, la Direcció General de Carreteres del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va encarregar un estudi per a considerar una alternativa per l'est de Valls. D'aquest

estudi, se'n va derivar un informe tècnic: Estudi comparatiu de les alternatives est i oest de la nova autovia Tarragona-Montblanc, presentat el desembre de 2003 i realitzat també per Francesc Magrinyà. El segon estudi presentat afegeix, als elements ja estudiats, la distinció entre els àmbits agrícoles amb sòls de regadiu, a la vall del Francolí, i els àmbits amb sòls de secà, a l'est de l'Alt Camp. La proposta presentada pel Ministeri de Foment no tenia en compte aquestes variables i fraccionava la vall agrícola de regadiu, mentre que aquest nou estudi posava en relleu l'importància de protegir uns sòls especialment valuosos.

Més tard, i per a acompanyar el procediment 740/2003 del contenciós administratiu presentat a l'Audiència Nacional contra el Ministeri de Foment per un conjunt d'entitats liderades per l'Associació d'Empresaris i Industrials del Polígon de Valls, es va presentar un estudi d'impacte ambiental comparatiu de les dues opcions, redactat pel mateix enginyer, i que com a conclusions bàsiques explicava que l'alternativa oest fraccionava uns espais agrícoles de regadiu de gran valor de la vall del Francolí, mentre que l'opció est, sobre el secà, minimitzaria els impactes sobre el medi, el paisatge i el patrimoni històric a més d'encaixar i articular l'eix econòmic de la comarca de l'Alt Camp.

ICV intenta aturar el projecte

Mentrestant, en un intent d'última hora, Iniciativa per Catalunya-Verds va redactar i presentar a final de novembre de 2004 una proposició no de llei al Congrés dels Diputats en què demanava que es paralitzés el projecte del Ministeri de Foment i s'optés pel desdoblament de l'N-240. El portaveu de la formació ecosocialista, Joan Herrera, afirmava que el traçat oest no respectava el patrimoni ecològic, històric i arqueològic de la vall del Francolí i la serra de Miramar. La resta de grups parlamentaris van votar en contra de la proposició en considerar que el traçat de Foment tenia un consens ampli i calia agilitar-ne l'execució.

A final d'any el primer tram de l'autovia, entre Tarragona i el Morell, ja estava licitat i adjudicat i es preveia que es comencés a construir a final de 2005. La resta de trams s'havien de licitar a principi de 2005. El Ministeri de Foment confiava que el 2007 estigués enllestit, almenys, el tram d'autovia entre Tarragona i Valls. Tanmateix, les entitats civils i ecologistes confiaven encara a poder aturar les obres i replantejar el projecte i per això la Cambra de Comerç de Valls, a través d'un conveni amb la Universitat Politècnica de Catalunya, va encarregar un estudi de l'impacte territorial i ambiental de la variant de l'N-240 sobre la comarca de l'Alt Camp al Departament d'Infraestructures del Transport i el Territori de la Escola d'Enginyers de Camins.

MJP

Més informació:

www.gepec.org
www.mfom.es

AUTOVIA N-340, DESDOBLAMENT A TARRAGONA 20



Es replanteja el projecte del segon cinturó de Tarragona, previst inicialment entre el sector de la Móra i el camp de futbol del Gimnàstic, al nord-est de la ciutat. La nova proposta preveu construir-lo paral·lelament a l'autopista AP-7 tal com havien reclamat els grups de l'oposició de l'Ajuntament de Tarragona i diverses associacions de veïns.

Antecedents | 2003:14

L'N-340 recorre el llevant peninsular des de Cadis fins a Molins de Rei i esdevé, per tant, un important eix de comunicació. Al seu pas per Tarragona, el tram situat entre l'Arrabassada i les Gavarres es va convertir en l'escenari de nombrosos col·lapses circulatoris i accidents de trànsit com a conseqüència del creixement de la ciutat cap al nord i l'est en els darrers anys. Es calculava que la via suportava una intensitat mitjana diària (IMD) de vehicles pròxima als vint mil durant l'hivern i als cinquanta mil a l'estiu.

El 2003, just després d'acabar les obres de la variant de Tarragona, el Ministeri de Foment va començar a treballar en la construcció d'un segon cinturó de dos carrils per sentit al nord-est de la ciutat i que havia de solucionar els problemes de mobilitat de la ciutat. La nova variant hauria de transcórrer entre el sector de la Móra i el camp de futbol del Gimnàstic de Tarragona en un recorregut de 8,5 km. El projecte s'havia d'iniciar el 2005 i acabar-se el 2008 i tenia un pressupost previst de 42 milions d'euros.

A final de 2003 el Ministeri de Foment va aprovar provisionalment i va treure a exposició pública el projecte Segon Cinturó de Tarragona. Enllaç del Loreto, enllaç del Catllar. El projecte corresponia únicament als enllaços esmentats, ja que el tronc central de l'autovia ja havia estat aprovat el 2001 i tenia com a objectiu adaptar el projecte al planejament municipal.

Veïns i oposició presenten al·legacions

El projecte de Foment tenia el suport de l'equip de govern de Tarragona format per Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP) mentre l'oposició —el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-els Verds (ICV)— el rebutjava perquè considerava que tindria un impacte negatiu sobre la qualitat de vida dels veïns de la zona i sobre el paisatge. També s'hi mostraven en contra diverses associacions de veïns afectades pel traçat i l'entitat ecologista Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes de Camp (Gepec) que a final de gener de 2004 van constituir l'entitat Tàrraco Verda-Plataforma per una Mobilitat Sostenible.

Tàrraco Verda i els tres partits de l'oposició van presentar el mes de febrer al·legacions al projecte. Demanaven que s'obris un nou període d'exposició pública on es presentés tot el projecte de segon cinturó en la seva totalitat i no únicament els enllaços del Catllar i el Loreto. Com a alternativa proposaven la construcció d'una variant que fes de calçada lateral de l'autopista AP-7, amb dos carrils per sentit situats a banda i banda de l'autopista i enllaçada amb les carreteres d'accés a Tarragona.

El nou Govern canvia el traçat

El projecte del segon cinturó fou inclòs als pressupostos de l'Estat de 2005 i aprovats el mes d'octubre de 2004, i s'hi destinaven 15 milions d'euros. D'altra banda, el Partido Socialista Obrero Español (PSOE) en guanyar les eleccions el març de 2004 i constituir govern, el nou Ministeri de Foment va proposar un canvi de traçat. Així, el mes de novembre, Foment va assegurar que veia tècnicament possible modificar el traçat del segon cinturó tal com demanaven els tres grups de l'oposició, paral·lel a l'autopista i amb accessos a Tarragona des de les carreteres del Catllar i Sant Pere i Sant Pau i l'autovia de Reus. L'alcalde de Tarragona, Joan Miquel Nadal, va manifestar la seva oposició al traçat assegurant que provocaria una forta congestió de trànsit a l'entrada per Sant Pere i Sant Pau.

Foment preveia començar les obres del primer tram del segon cinturó —des de la punta de la Móra fins a rotonda del Catllar— a final de 2005. Paral·lelament redactaria un estudi per a modificar el traçat del tram següent perquè anés paral·lel a l'autopista i acabés a la circumval·lació de Vilaseca.

MJP

Més informació:

www.gepec.org



21 CAMP DE GOLF DE TORREBONICA (TERRASSA)



S'inauguren les noves instal·lacions del Real Club de golf El Prat situades als terrenys de Torrebónica i Can Bonvilà a Terrassa, mentre continuen pendents de resolució els contenciosos administratius interposats pels grups de l'oposició municipal i diferents entitats ecologistes contràries al projecte.

Antecedents | 2003:17



El Real Club de Golf El Prat (RCGP) se situava des de 1952 al Prat de Llobregat però l'ampliació de l'AEROPORT DE BARCELONA [7] va obligar l'entitat a cercar una nova ubicació. El 1998 es va fer pública la intenció del RCGP d'instal·lar-se a Terrassa (als terrenys de Torrebónica i Can Bonvilà). El 1999 l'Ajuntament de Terrassa va requalificar els terrenys i l'any 2000 es va procedir a comprar-ne les 170 ha que tenen.



Des del primer moment el projecte va aixecar les crítiques de diverses entitats ecologistes, com l'Associació per a la Defensa i Estudi de la Natura de Catalunya (ADENC), i dels grups municipals d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) que hi van interposar una vintena de contenciosos administratius en contra. Alertaven que el territori afectat formava part del corredor ecològic de la plana del Vallès, entre els parcs del massís de Sant Llorenç del Munt i la serra de Collserola.

En canvi, els responsables del camp de golf defensaven el projecte subratllant que no comportava la construcció d'habitatges, que s'utilitzaria aigua depurada per al rec i que el disseny incorporaria elements ecològics i paisatgístics preexistents.

El desembre de 2003 es va iniciar el trasllat del RCGP a les noves instal·lacions de Terrassa i el gener de 2004 el camp de golf ja funcionava parcialment. El mes de març l'ADENC va demanar la suspensió de les llicències d'activitat del golf ja que, segons ells, s'havia construït un camí peatonal dins la llera d'una riera sense l'autorització prèvia de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA).

Finalment l'11 de juliol el golf de Terrassa fou definitivament inaugurat, tot i que encara faltava construir l'escola de golf i les 72 ha de zona pública. Mentrestant, durant el 2004 continuaven pendents de resolució els contenciosos interposats en contra del projecte.

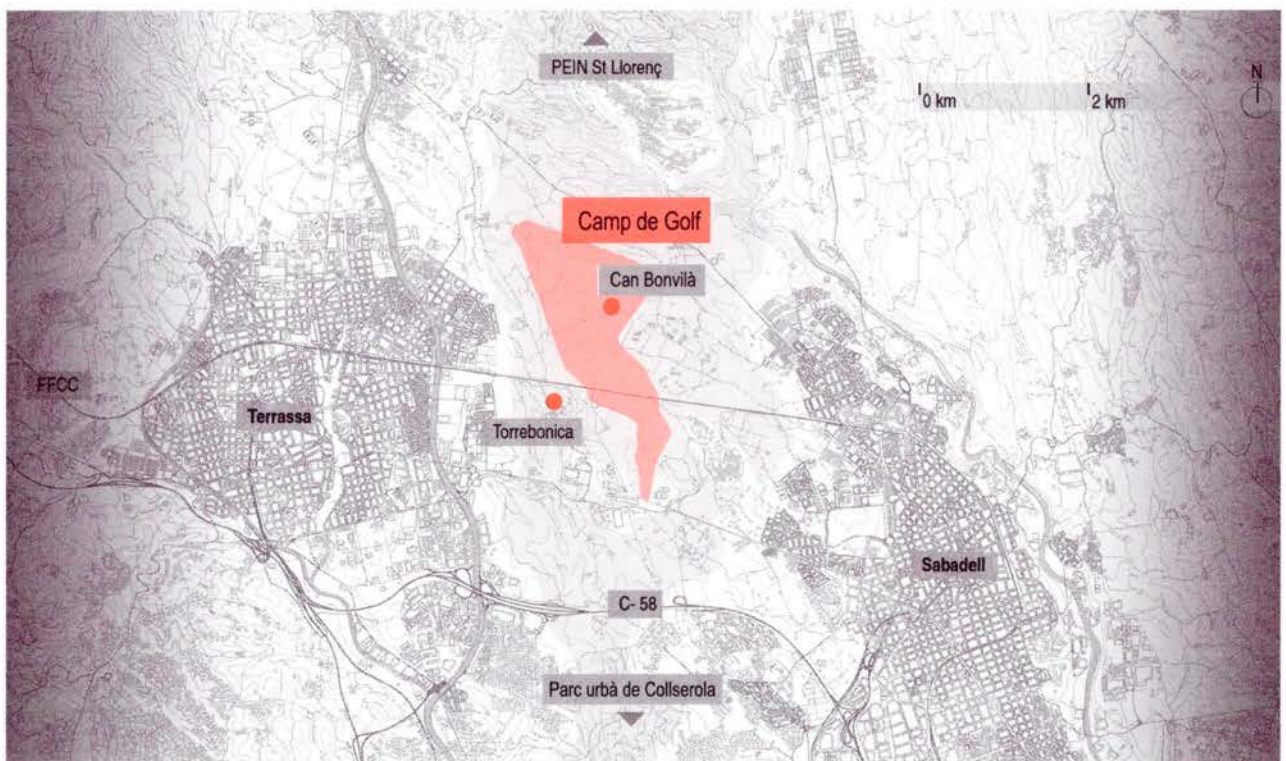
MJP

Més informació:

www.adenc.org/torrebonica/index.htm

www.terrassa.org

www.rcgcp.com



CAMP DE GOLF I URBANITZACIÓ DE VILANERA (L'ESCALA) 22



Continua pendent de resolució el recurs presentat pels promotors i l'Ajuntament de l'Escalà contra la decisió de la Comissió d'Urbanisme de Girona de denegar un projecte d'urbanització i construcció d'un camp de golf al sector de Vilanera. La inclusió per part del Departament de Planificació Territorial i Obres Públiques del sector al Pla director urbanístic del sistema costaner bloqueja el projecte mentre s'espera la decisió dels tribunals.

Antecedents | 2003:16

Després de la publicació l'any 1993 i de la posterior modificació l'any 1996 del Pla general d'ordenació urbanística municipal (PGOU) de l'Escalà, el sector SUP VII Vilanera va quedar classificat com a sòl urbanitzable programat. El 1998 es va aprovar inicialment el Pla parcial presentat per l'empresa Vilanera 94 SL, que hi projectava la construcció d'un camp de golf de 18 forats, una urbanització de 372 habitatges, un hotel i un edifici de serveis.

La proximitat de la zona a les restes arqueològiques d'Empúries va motivar unes excavacions prèvies que van delatar l'existència de restes d'interès, algunes amb valor històric excepcional a Catalunya. Aquelles troballes van provocar que el juny de 1999 la Comissió de Patrimoni de la Generalitat suspengués cautelament el projecte.

En paral·lel, diferents entitats ciutadanes i ecologistes de la zona van iniciar un seguit de mobilitzacions en contra del projecte perquè consideraven que malmetria els valors patrimonials, ambientals i paisatgístics del paratge.

L'octubre de 2002 l'entitat ecologista Salvem l'Empordà va fer públic que el PGOU establí un termini màxim de quatre anys per iniciar la urbanització del sector i que un cop exhaurit retornaria automàticament a la condició de no urbanitzable. La Direcció General d'Urbanisme va iniciar els tràmits per a modificar d'ofici el PGOU en entendre que aquest article era nul de ple dret, però la Comissió Jurídica Assessora va dictaminar que no hi havia motius per a una revisió d'ofici i que, per tant, un cop transcorregut el termini, els terrenys havien de tornar a ser sòl no urbanitzable a tots els efectes. A la vista del dictamen, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona va denegar el projecte, decisió que va ser recorreguda tant pels promotors com per l'Ajuntament.

Continua el debat

Durant el ple municipal del mes d'abril el grup d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) de l'Escalà va proposar reclamar a la Generalitat la protecció de l'espai de Vilanera com a corredor biològic, juntament amb altres espais situats entre el Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà i el futur Parc del Massís del Montgrí [128]. No obstant això, l'alcalde Josep Guinart, de Convergència i Unió (CiU), va considerar que era més oportú discutir la proposta un cop aprovat el Pla Director Territorial de l'Empordà [136].

El mateix mes tot i que el recurs d'alçada presentat pels promotors seguia el seu curs, aquests es van mostrar disposats a tornar a estudiar el projecte per arribar a un acord amb l'Administració. En paral·lel l'alcalde Josep Maria Guinart va encarregar un estudi socioeconòmic per sopesar la possibilitat de modificar el Pla general perquè el camp de golf es pogués construir.

Davant d'aquests fets l'entitat ecologista Salvem l'Empordà va anunciar que qualsevol modificació del Pla general seria incompatible amb la nova LLEI D'URBANISME [105].

A mitjan mes d'abril el grup del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) a l'Ajuntament de l'Escalà va demanar a l'alcalde que retirés el recurs d'alçada presentat i s'abstingués de recórrer a la via administrativa per "protegir els interessos de l'Ajuntament i evitar pagar les possibles indemnitzacions als promotors".

El mes de maig el Govern de la Generalitat va proposar com a possible alternativa compensar els promotors amb altres terrenys i solucionar el tema mantenint a la zona de Vilanera la qualificació de sòl no urbanitzable. L'anunci va ser rebutjat per tots els grups municipals que van criticar la proposta. ERC i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) consideraven que el més greu no era el camp sinó la promoció urbanística que hi anava lligada i que, per tant, el fet que les cases s'acabessin construint, encara que fos en un altre lloc, era un "pedaç" segons va manifestar Àngel Rodríguez (ICV). Per altra banda, CIU i Partit Popular (PP) consideraven que el golf era una aposta de futur en l'àmbit turístic i que l'alternativa proposada no era la solució al problema.

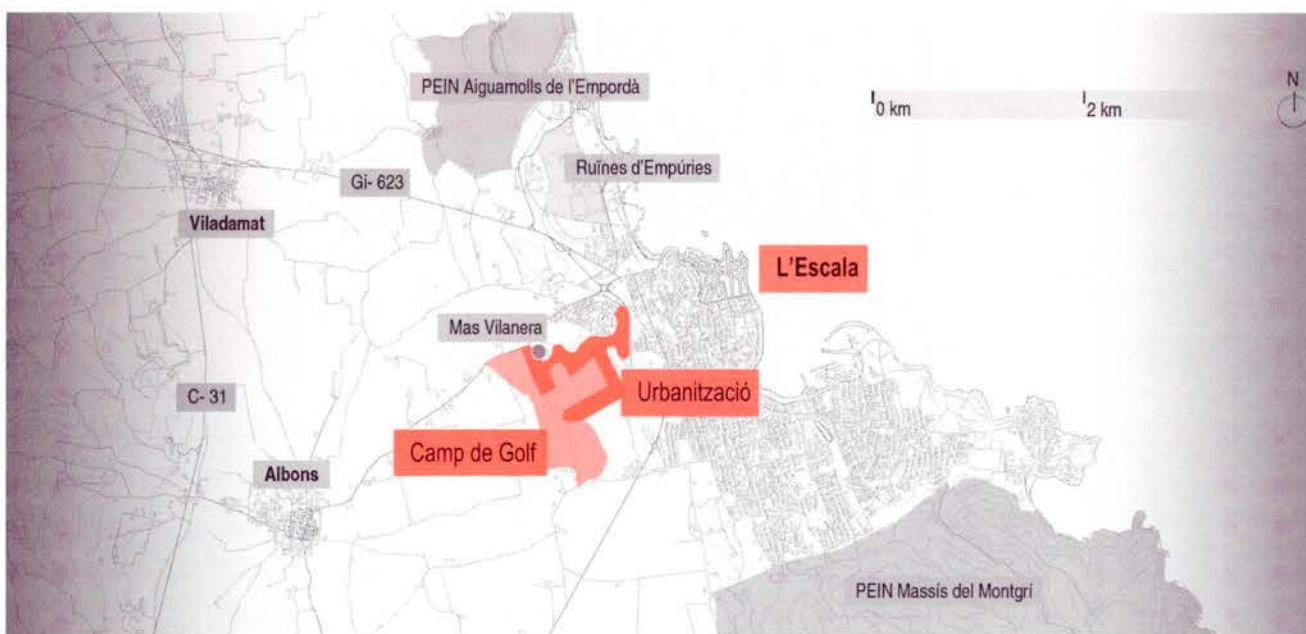
PTOP inclou Vilanera al PDUSC i el projecte queda bloquejat

El mes de juny el conseller de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP), Joaquim Nadal, va anunciar la inclusió del sector de Vilanera al Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner [138] (PDUSC), amb una qualificació de sòl no urbanitzable costaner 3.

La qualificació sòl no urbanitzable (SNU) costaner 3 recolza els nivells 1 i 2 de l'SNU costaner, "sense preveure cap alteració del règim del sòl de la zona". És a dir que el sector es considera SNU sense cap règim de protecció especial, i això hi permet construccions i reconstruccions d'edificacions lligades a "activitats o equipaments d'interès públic que s'hagin d'emplaçar en el medi rural" (usos esportius, culturals, de lleure i d'esbarjo) i determinats tipus d'establiments turístics. El ple de l'Ajuntament va aprovar el mes d'agost unes al·legacions presentades per CIU i el PP reclamant que Vilanera quedés fora del PDUSC.

Les reaccions dels diferents partits no es van fer esperar. El grup d'ERC a l'Ajuntament considerava que la qualificació no tenia cap sentit si no es feia extensiva a la resta de zones contigües com a connexió entre parcs naturals. El grup del PSC veia amb bons ulls, tot i que amb cautela, la decisió d'incloure l'àmbit al PDUSC.





El mes d'agost, coincidint amb el debat sobre el model turístic català que s'havia obert a diferents mitjans, el conseller Nadal va afirmar que a Catalunya ja hi havia prou camps de golf. Aquest anunci va reforçar el posicionament que el Govern de la Generalitat prenia sobre el projecte.

De nou, al novembre, durant una visita a Rabós d'Empordà, el conseller Nadal va refermar la seva oposició al projecte i la intenció de deixar com a sòl no urbanitzable la zona, mentre s'esperava la resolució judicial vinculada. El conseller va manifestar que "no s'acceptarà cap altra alternativa que inclogui urbanitzar-hi". Les entitats ecologistes Salvem l'Empordà i el Fòrum Transversal de l'Escola van celebrar l'anunci i van aprofitar per demanar un cop més que el paratge de Vilanera fos inclòs al mapa de corredors biològics que s'estava elaborant des de la Generalitat.

A finals d'any CIU va canviar de soci de govern i va arribar a un acord amb el PSC que incloïa encarregar un dictamen jurídic per valorar una possible retirada del recurs que el Govern municipal havia presentat anteriorment.

Tot i que en restava pendent la resolució judicial, la inclusió de l'espai de Vilanera dins el PDUSC semblava tancar definitivament el contenciós. No obstant això, el nivell de protecció que va atorgar el PDUSC al sector deixava la porta oberta a la implantació d'activitats o equipaments culturals, esportius, de lleure o turístics considerats d'interès públic.

LAM

Més informació:

www.salvem-emporda.org/
www.gencat.net/ptop



Es debaten diferents propostes d'instal·lació de camps de golf, associats a la construcció d'urbanitzacions residencials, en diversos pobles de l'Alt i el Baix Empordà. El Govern de la Generalitat assegura que tots els projectes seran denegats i que caldrà esperar la definició dels futurs plans directors territorials per a plantejar aquest tipus d'activitats.

L'Empordà tenia el 2004 un total de set camps de golf, dels quals dos se situaven a l'Alt Empordà –a Peralada i Navata– i cinc al Baix Empordà –a Pals (on n'hi havia dos), Gualta, Platja d'Aro i Santa Cristina d'Aro. A més hi havia tres camps de *pitch and putt* situats a Castelló d'Empúries, Gualta i Platja d'Aro. El primer camp de golf havia estat inaugurat l'any 1966 a Pals, tot i que la majoria es van crear a partir dels anys noranta.

Durant el 2004 van aparèixer fins a vuit projectes de camps de golf a l'Empordà, la major part dels quals incorporaven projectes d'urbanitzacions residencials. Un dels més controvertits fou el **CAMP DE GOLF I L'URBANITZACIÓ DE VILANERA** [22], a l'Escala, que incloïa la construcció de més de tres-cents habitatges. Altres municipis del Baix Empordà on existien projectes de camps de golf eren Garrigoles, Belcaire d'Empordà (dos per municipi) i Santa Cristina d'Aro, mentre que a l'Alt Empordà se'n projectava un a Cistella.

Cistella

El municipi de Cistella, de 233 habitants, se situa a l'oest de Figueres, als darrers contraforts de la serralada de la Mare de Déu del Mont. L'any 2003 l'empresa Torremirona, propietària també del camp de golf de Navata, va proposar la construcció d'un camp de golf de divuit forats que comportaria també la construcció de 280 cases i d'un hotel de luxe. La plataforma Salvem l'Empordà, el grup de veïns Tots per Cistella i el grup municipal del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), que estava a l'oposició, van mostrar el rebuig al projecte. En canvi un grup de veïns del municipi va crear la plataforma La Gent que Estimem Cistella, per mostrar el seu suport a la construcció del camp de golf.

Per la seva banda l'alcalde Josep Xargay, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), va enunciar que calia reflexionar sobre els avantatges i inconvenients del projecte i va encarregar un estudi hidrològic i ambiental per a analitzar les conseqüències que un equipament d'aquestes característiques comportaria per al municipi. Amb els resultats d'aquest estudi el mes de juny de 2004 l'Ajuntament de Cistella va decidir no autoritzar el camp de golf.

Belcaire d'Empordà

El municipi de Belcaire d'Empordà, de 645 habitants, es localitza al nord del Baix Empordà, al sector oest del massís del Montgrí. A final de juliol de 2004 l'Ajuntament va enunciar que li havien arribat dues propostes de camp de golf. Una se situava a la zona del Cortal Nou, molt a prop del municipi de l'Escala, on es proposava un camp de 160 ha, la creació de dos canals d'aigua per a esports aquàtics, una hípica i una urbanització de 480 cases. L'altra, presentada pel comte de Torroella de Montgrí, Alfons de Robert i Ferrer-Cajigal, a l'antic estany de Belcaire, incloïa la construcció d'uns tres-cents habitatges.

Tant l'alcalde del municipi, Joan Font (PSC), com el grup municipal d'ERC es van oposar des d'un primer moment als dos projectes en considerar que comportarien un creixement desmesurat del municipi. Per això a principi d'agost l'Ajuntament va aprofitar l'aprovació del nou Pla d'ordenació urbana municipal (POUM) per a impedir que les dues propostes prosperessin. Així a la zona del Cortal Nou no es preveia cap ús lúdic ni esportiu mentre que es proposava que la zona de l'antic estany de Belcaire formés part del Pla d'espais d'interès natural (PEIN) del Montgrí.

Després d'aquesta decisió els dos promotors es van mostrar disposats a redimensionar el projecte però l'Ajuntament va mantenir la seva negativa.

Garrigoles

El municipi de Garrigoles, de 141 habitants, se situa al nord-oest de la comarca del Baix Empordà. El mes de juliol la premsa comarcal es va fer ressò de dos projectes per a construir camps de golf a la zona. El projecte de l'empresa promotora Iniciatives Kaleque comportava l'ocupació de 120 ha de superfície i la construcció d'una urbanització de 300 cases. Per la seva banda, la firma Germans Ferrer va realitzar també una proposta de camp de golf de 90 ha, tot i que en aquest cas el projecte estava menys concretat i no es va arribar a debatre seriosament.

L'entitat ecologista Salvem l'Empordà va manifestar des del primer moment la seva oposició al projecte. Per la seva banda l'alcalde de Garrigoles, Joan Cos, de Convergència i Unió (CiU) es va mostrar favorable al projecte de Kaleque i va decidir organitzar una consulta popular, encara que sense caràcter vinculant. L'entitat ecologista Salvem l'Empordà i diversos veïns contraris al projecte van qüestionar la manera de fer la consulta popular, consistent en un sistema de signatures a l'Ajuntament, ja que consideraven que no garantia el vot secret.

La consulta als veïns es va tancar el mes de novembre i l'alcalde va afirmar que el 65% dels veïns s'hauria mostrat a favor del camp de golf, sense aportar més dades concludents. Cos va reiterar el suport de l'Ajuntament al projecte tot i que va assegurar que hi hauria modificacions.

Santa Cristina d'Aro

Santa Cristina d'Aro és un municipi de 3.735 habitants situat a la segona línia de mar al sud del Baix Empordà. El mes d'agost l'empresa Llave de Oro va fer una proposta per a construir, al sector de Solius, un camp de 60 ha i nou forats juntament amb 356 habitatges. Paral·lelament el Golf Costa Brava, obert des de l'any 1968, va proposar l'ampliació del camp amb nou forats més (fins llavors en tenia divuit) i la construcció de 32 habitatges.



L'Ajuntament de Santa Cristina d'Aro, governat pel PSC, es va mostrar contrari a la primera proposta pels problemes que suposaria crear una nova urbanització allunyada del nucli urbà. Tot i que reconeixia que amb el Pla d'ordenació urbana municipal (POUM) aquest projecte tindria moltes possibilitats de tirar endavant, confiava que la Generalitat l'aturés. Per contra, el consistori es mostrava favorable a l'ampliació del camp de golf existent.

Els camps de golf s'aturen a l'espera del Pla director territorial de l'Empordà

A més de Salvem l'Empordà altres entitats havien mostrat reticències pel nombre de camps de golf projectats. La Federació d'Hostaleria de Girona, malgrat reconèixer que podien esdevenir un bon complement al turisme de sol i platja, considerava que no se'n podia abusar, ja que calia tenir en compte altres factors com els recursos hídrics, l'impacte paisatgístic o l'especulació urbanística. Per la seva banda, el president de la Federació Catalana de Golf, Alberto Durán, assegurava que el golf era sinònim de turisme de qualitat sempre que s'autoritza la construcció d'hotels i habitatges al voltant «assumibles per l'entorn».

Des de principi de 2004 el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va assegurar que el Govern no autoritzaria projectes de camps de golf amb urbanitzacions, llevat dels que ja estiguessin recollits en els planejaments municipals. El conseller creia que calia potenciar els camps existents creant, si fos necessari, infraestructures hoteleres al voltant i no

més es mostrava disposat a negociar la possibilitat de fer més camps de golf si eren ambientalment sostenibles, per exemple amb l'ús d'aigua depurada, i no comportaven la construcció d'una urbanització.

Finalment el mes de novembre Joaquim Nadal va assegurar que denegaria tots els projectes de camps de golf existents en aquell moment a les comarques gironines. El conseller assegurava que el nombre de camps de golf (tretze i deu de *pitch and putt*) ja era suficient si es pretenia impulsar un model territorial sostenible. Així mateix va enunciar que caldria esperar el desenvolupament dels futurs plans directores territorials, entre els quals EL PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ [136], per a plantejar-se la construcció de nous camps de golf.

Per al 2005 s'havia d'acabar de concretar si finalment, tal com havia anunciat el conseller, es denegarien els set projectes de camps de golf de l'Empordà així com l'ampliació del camp de golf de Santa Cristina d'Aro.

MJP

Més informació:

www.ddgi.es/cistella
www.salvem-emporda.org
www.santacristina.net



Imatge del Golf Platja de Pals, el més antic de la Costa Brava. Foto: Marta Casas

CAMPS DE GOLF I URBANITZACIÓ DEL DELTA DE L'EBRE 24



Es presenten projectes d'urbanització en diversos municipis del delta de l'Ebre, alguns dels quals impliquen la construcció d'un elevat nombre d'habitatges en municipis relativament petits. A més, es projecta per primer cop la construcció de quatre camps de golf. Les propostes d'urbanització són rebutjades pels grups ecologistes, i a la darreria de 2004 continuen pendents d'aprovació per part de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona.

El delta de l'Ebre comprèn la plana deltaica del tram final de l'Ebre, que el riu mateix divideix entre les comarques del Montsià i el Baix Ebre a l'extrem sud de la costa catalana. És, a més, una zona amb paratges de gran valor natural a la qual s'arriba per carretera a través de la carretera N-340 i l'autopista AP-7.

En els darrers anys, diverses immobiliàries han mostrat el seu interès a invertir en aquesta zona. Al llarg de l'any 2004 es van anar succeint diverses propostes d'urbanitzacions de segona residència al delta, moltes de les quals incorporaven la construcció de camps de golf o de marines –urbanitzacions amb canals d'aigua en lloc de carrers (vegeu taula 1).

Entre aquests projectes destacava, per les seves dimensions, el de l'empresa gallega FADESA d'URBANITZACIÓ A L'ALDEA [2003:120]. L'empresa proposava urbanitzar 125 ha a la vora del riu Ebre, a la finca de la Palma. El projecte consistia en uns mil tres-cents habitatges, un camp de golf i una zona d'amarradors al riu Ebre mateix. L'empresa declarava que la seva inversió –d'uns 165 milions d'euros– significaria la creació d'uns sis-cents llocs de treball. El mes de març, la Comissió Territorial d'Urbanisme de les Terres de l'Ebre (CTUTE) va obligar els promotors a reduir el nombre d'habitatges construïts a mil, una densitat que el director general d'Urbanisme, Joan Llorc, va considerar que ja era prou elevada.

La de FADESA no era l'única proposta d'urbanitzacions de baixa densitat a l'Aldea. La immobiliària Armilar va presentar un pla parcial per a construir una urbanització de tres-cents cinquanta habitatges i un camp de golf a la zona de Vinaixarop, en

uns terrenys de secà al nord del municipi. D'altra banda, Armilar es va comprometre a tenir cura de la torre medieval de Vinaixarop.

Armilar també havia proposat una gran urbanització marina al sud del delta, a Sant Carles de la Ràpita. Després d'un debat polític intens durant els darrers mesos de 2003, el 17 de gener l'Ajuntament va realitzar una consulta popular per a decidir si es volia desenvolupar una urbanització marina o una de convencional. La consulta, amb la participació d'un 6% de la població, va manifestar el rebuig de la marina i, per tant, l'Ajuntament i Armilar van encarregar un projecte d'urbanització idèntic a l'original, però sense canals d'aigua.

Al cor del delta, a Sant Jaume d'Enveja, també hi havia en dansa des de feia deu anys un projecte d'urbanització marina que preveia uns cinc-cents amarradors. L'any 2004, l'empresa promotora Agrovinaròs va proposar una modificació que preveia un camp de golf de divuit forats. Aquesta modificació es va fer, segons la immobiliària, per a incrementar la qualitat de la urbanització.

A l'altra banda del riu, l'Ajuntament de Deltebre va començar a elaborar un pla parcial per a construir una urbanització prop de la platja de Riumar, a l'esquerra de la desembocadura de l'Ebre. L'aprovació del pla, que també preveia un petit camp de golf, va trobar un gran obstacle en el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER [138], aprovat el mes de novembre pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques, que feia referència als sectors de sòl urbanitzable delimitat sense pla parcial aprovat. Aquest Pla establia una moratòria dels processos d'urbanització que es trobes-



Relació dels principals projectes d'urbanització al delta de l'Ebre, 2004

Municipi	Població municipi (2004)	Indret	Promotor	Superfície (ha)	Nombre d'habitatges	Forats (golf)	Inversió (Milions d'euros)
l'Aldea	3.473	la Palma	FADESA	125	1.000	18	165
l'Aldea	3.473	Vinaixarop	Armlar	90	360	18	75
Sant Jaume d'Enveja	3.292	(marina)	Agrovinaròs	80	905	18	90
Deltebre	10.757	Riumar	Ajuntament	-	1.000	9	20
St. Carles de la Ràpita	12.594	Saliner	Armlar	32	1.100	(marina)	165
TOTAL	33.589	-	-	327	4.365	63	515



Imatge dels terrenys de l'Aldea on FADESA té previst construir prop de 1300 habitatges i un camp de golf. Foto: Maria Herrero

sin propers a la costa, entre els quals hi havia la urbanització de Riumar.

Amb tot, el delta acumulava les propostes de cinc URBANITZACIONS DE BAIXA DENSITAT [200], que significarien més de cinc mil habitatges, i quatre camps de golf, que serien els primers a instal·lar-se a les Terres de l'Ebre. La preocupació dels ecologistes, encapçalats pel Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC), era patent, especialment després de la lluita contra el PLA HIDROLÒGIC NACIONAL (PHN) [140] [2003:97] i el foment d'una nova cultura de l'aigua. El GEPEC constatava que les propostes al delta de l'Ebre eren summament incoherents amb les protestes en contra de PHN, i demanava a la Generalitat de Catalunya una moratòria general. D'altra banda, els alcaldes dels municipis afectats defensaven que el desenvolupament urbanístic del delta era una bona opció per a garantir el manteniment de la

població, i afirmaven que un camp de golf consumiria menys aigua que un arrossar.

A la darrera de l'any la majoria d'urbanitzacions residencials de baixa densitat i camps de golf al delta estaven pendents de la resolució definitiva per part de la CTUTE.

XSR, JRL i XBR

Més informació:

www.elformiguer.org/Pagines/Articles/Informe_Urbanitzacio_Aldea.htm
www.fadesa.es
www.gepec.org
www.avui.com/avui/diari/04/nov/20/pdf/04n20d24.pdf

CAMPAMENT D'ACOLLIDA DE TEMPORERS D'ALCARRÀS 25



El municipi d'Alcarràs, a la comarca del Segrià, rep, un any més, centenars d'immigrants, bona part dels quals sense papers, que busquen feina durant el període de recollida de fruita i que s'instal·len en coberts i en cabanyes situats als afores de la població. La major part d'aquests individus no aconseguen treball perquè els pagesos opten per la contractació en origen i perquè estan limitats per les males collites. L'Ajuntament d'Alcarràs ofereix ajuda als immigrants i demana a la resta d'administracions que aquesta situació no es torni a repetir un altre any.

El municipi d'Alcarràs, de prop de cinc mil habitants, se situa a la comarca del Segrià i és la capital d'una subcomarca, el Baix Segre, caracteritzada per ser una zona de regadiu molt pròspera gràcies als nombrosos canals i sèquies que la travessen. La fruita dolça és el principal producte de l'extensa horta d'Alcarràs i durant el període de recol·lecció, de juny a setembre, des de la dècada dels noranta arriba al poble un gran nombre d'immigrants temporers, bàsicament d'origen subsaharià, amb l'esperança de trobar-hi feina. A partir del final de la dècada dels noranta, l'arribada d'aquests immigrants superava amb escreix la demanda de treball existent al camp. Davant l'absència de recursos per aconseguir allotjament, els immigrants, bona part dels quals no disposaven de permís de residència, s'instal·laven en granges abandonades o en coberts situats als afores d'Alcarràs. El fet que la major part d'aquestes persones no poguessin trobar feina generava una problemàtica social que l'Ajuntament intentava apaivagar amb la dotació d'uns serveis socials mínims com aliments, productes higiènics o dutxes.

Els primers immigrants arriben a Alcarràs

El mes de maig de 2004, quan encara faltaven dos mesos per a recollir la fruita, van arribar les primeres desenes d'immigrants de la temporada a Alcarràs, procedents principalment de Huelva i Almeria, on havia acabat la campanya de recol·lecció. Es van allotjar en un cobert instal·lat per l'Ajuntament als afores de la població, en un indret conegut com les Planes, propietat de l'Institut Català del Sòl. Altres municipis del Baix Segre com Massalcoreig, la Granja d'Escarp, Aitona o Seròs també notaven un increment important d'immigrants cercant-hi feina.

Des del primer moment els sindicats de pagesos, la resta de sindicats i l'administració van alertar que no hi hauria treball per a tots els immigrants. En primer lloc perquè la major part d'explo-tacions funcionaven a través del contracte en origen als països dels temporers, un sistema que, segons els sindicats de pagesos, era la manera més efectiva d'adequar la demanda a l'oferta de treball. Unió de Pagesos (UP) calculava que durant aquella temporada es contractarien en origen uns tres mil sis-cents temporers a les comarques de Lleida, la major part dels quals serien de Romania i Colòmbia. En segon lloc perquè es preveia una disminució en la producció de fruita respecte del 2003 d'entre un 25% i un 40% a causa del fred i les pluges de la primavera, que havien retardat la floració dels arbres fruiters. I per últim perquè la major part d'immigrants no tenien els papers en regla. Així, l'única esperança per a la major part d'aquestes persones era que hi hagués més treball del previst i que fossin contractats irregularment almenys uns dies.

L'alcalde d'Alcarràs, Gerard Serra, de Convergència i Unió (CiU), va assegurar que la major part d'immigrants eren enviats amb falses promeses des de centres d'acollida saturats del sud

d'Espanya. També va mostrar la seva preocupació per la situació que es podria generar i va decidir avançar un mes el programa d'acollida de temporers, gestionat a través de l'Oficina d'Atenció al Nouvingut, de l'1 de juliol a l'1 de juny. No obstant això, Serra va enunciar que els serveis que donaria l'Ajuntament serien menors que en anys anteriors per a evitar de l'efecte crida i per a intentar abreujar l'estada dels immigrants sense treball. Així, que va assegurar que no es muntaria cap campament d'acollida i es reduiria el nombre de dies en què l'Ajuntament facilitaria gratuïtament serveis alimentaris i higiènics. L'alcalde va demanar, també, una major implicació per part del Govern de l'Estat i de la Generalitat en la solució de la problemàtica de cara al futur.

El nombre d'immigrants al campament arriba a cinc-cents

A partir del mes de juliol el nombre d'immigrants va créixer exponencialment fins arribar a principis d'agost a cinc-cents, una part dels quals van ser allotjats en el cobert instal·lat per l'Ajuntament i un altra en el centenar de cabanyes situades al costat i fetes amb cartrons, plàstics i canyes. Davant d'aquest fet l'Ajuntament d'Alcarràs va reconsiderar la seva decisió de disminuir els serveis socials i va optar per instal·lar un campament amb lavabos i dutxes i repartir, un cop per setmana, lots de menjar, roba i productes de neteja. Per la seva banda, els Mossos d'Esquadra i la Policia Nacional van començar a identificar els immigrants instal·lats i a obrir expedients d'expulsió als qui no disposaven de documentació, tal com establia la Llei d'estrangeria. A més els advertien que no tenien cap possibilitat de trobar feina.

D'altra banda, la Creu Roja va admetre que havia enviat a les comarques de Lleida una quinzena d'immigrants sense papers procedents de Madrid i d'Algèires perquè van demanar de trobar-se amb familiars o amics o per a buscar feina. Tant el Govern espanyol com el català van criticar la manera d'actuar de la Creu Roja, ja que, a parer seu, només agreujava la situació humanitària. Mentrestant, l'alcalde d'Alcarràs assegurava que el nombre d'immigrants enviats per aquesta institució humanitària era molt més gran, ja que la policia local havia interceptat tres autobusos amb immigrants que duïen targetes amb el logotip de la Creu Roja i l'adreça de l'entitat a Lleida.

S'acaba la campanya

A final d'agost la campanya de recollida de fruita a Alcarràs finalitzava sense que la gran majoria d'immigrants acampats haguessin pogut treballar. Per això n'hi va haver una part que va començar a marxar cap a altres punts del Segrià nord, el Pla d'Urgell o l'Urgell, on estaven en plena campanya de recol·lecció de fruita o la començaven en aquells moments. Paral·lelament, l'Ajuntament va començar a retallar l'ajuda social per accelerar l'abandonament



del campament i va decidir que l'1 de setembre es retirarien les dutxes i els lavabos.

A mitjan setembre, quan encara quedaven uns vuitanta immigrants al campament, l'Ajuntament d'Alcarràs calculava en 72.000 euros les despeses en atenció social que havia tingut derivades de l'arribada d'immigrants. Des de l'1 de juny l'Oficina d'Atenció al Nouvingut havia atès 563 persones, s'havien repartit 1.300 lots de menjar i més de 500 d'higiene personal. El Govern de la Generalitat va decidir fer-se càrrec d'aquestes despeses a parts iguals entre el Departament de Benestar i Família, que abonaria les despeses en atenció social, en alimentació i higiene, i el Departament de Treball i Indústria, que pagaria els sous dels cinc treballadors socials que havien prestat els seus serveis al municipi. No obstant això, la Generalitat va demanar, també, implicació del Ministeri de l'Interior per a sufragar aquests costos.

Finalment, el mes d'octubre els últims immigrants van abandonar el campament i l'Institut Català del Sòl va iniciar l'enderrocament del

cobert on s'havien allotjat. El 2005 es preveia iniciar la construcció, en aquests terrenys, d'un polígon industrial de 20 ha denominat Camí del Tossalet Roig.

A final d'any, la Generalitat va crear un grup de treball interdepartamental per buscar solucions a la problemàtica i per intentar que el 2005 no es tornés a repetir la situació d'Alcarràs. El grup estava coordinat pel Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca i estava participat també pels departaments de Treball i Indústria, Benestar i Família i Interior. Entre els aspectes a discutir s'inclouia la gestió dels fluxos migratoris, la política d'acollida amb allotjaments dignes i la gestió de les demandes de treball que afavorien la contractació en origen.

MJP

Més informació:

alcarras.ddl.net

CANAL SEGARRA-GARRIGUES I ZONA D'ESPECIAL PROTECCIÓ D'AUS 26



Continuen les obres per a la construcció del canal Segarra-Garrigues. Les recomanacions de la Unió Europea per tal de minimitzar l'impacte de l'obra sobre les aus estepàries de la zona fan que el Govern de la Generalitat prengui la decisió de redibuixar el mapa d'àrees regables. Els propietaris i regants amb terres excloses de rec demanen compensacions.

Antecedents | 2003:18

La construcció del canal Segarra-Garrigues és l'obra hidràulica més important per al desenvolupament de les terres de secà del marge esquerre de l'antic canal d'Urgell. Segons el projecte, el canal que tindrà una longitud de 85,4 quilòmetres i connectarà l'embassament de Rialb a la comarca de la Noguera, amb el futur embassament de l'Albagés, a la comarca de les Garrigues, permetrà regar més de 70 mil hectàrees i beneficiarà uns disset mil regants de sis comarques lleidatanes.

Embassament de Rialb: estació de bombament i connexió al canal Segarra-Garrigues

La primera fase del projecte del canal Segarra-Garrigues, finançada pel Govern central, consistia en la construcció d'una estació de bombament a l'embassament de Rialb i la seva connexió amb el canal principal, amb un cost de més de 30 milions d'euros. El termini d'execució finalitzava a final de l'any 2003.

Durant l'estiu, la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE) va iniciar les proves de rendiment de l'estació de bombament de l'embassament, que ja disposava de dues conduccions metàl·liques de 2,75 metres de diàmetre per a abastar el canal Segarra-Garrigues. Tanmateix, per a completar el projecte, restava encara la construcció d'unes canonades de succió i impulsió de 87 i 110 m cadascuna. La conducció d'impulsió partiria de l'estació de bombament i la connectaria amb el futur canal.

El dia 11 d'octubre de 2004 es va celebrar una reunió entre els tècnics de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) i els alcaldes dels municipis de la comarca de les Garrigues afectats (les Borges Blanques, Juneda, Castellans, Arbeca i Puiggròs), per a explicar el nou sistema de finançament del projecte d'abastament d'aigua procedent de Rialb. Aquest preveia un augment, respecte a l'avantprojecte signat el 2002, pel que fa a l'aportació dels usuaris del 15% al 40%, mentre que l'aportació de la Generalitat, a través de l'ACA, es reduiria del 35% al 10%. El 50% del finançament restant l'aportaria la Unió Europea (UE). El president del Consell Comarcal de les Garrigues, Juli Muro, va criticar l'aportació del Govern de la Generalitat perquè era insuficient.

El canal Segarra-Garrigues

El canal Segarra-Garrigues és la columna vertebral de les obres que componen el projecte Segarra-Garrigues. Les obres es completen amb la construcció de la xarxa de drenatge transversal i longitudinal, la reposició de camins i carreteres travessades pel traçat del canal, el telecontrol i l'automatització del funcionament, així com mesures correctores d'impacte ambiental. El cost total del projecte es va presuposar en més de 330 milions d'euros.

Els pagesos afectats es van mostrar des d'un principi amoinats per la repercussió del cost de construcció del canal. A final de gener

de 2004, el conseller d'Agricultura, Antoni Siurana, es va comprometre a trobar-hi solucions en la primera reunió que va tenir amb la comunitat de regants: «... des de la Generalitat buscarem un sistema de finançament que sigui el de menor cost o el menys gravós per a les economies dels agricultors de la zona», va declarar. Segons el conseller, el replantejament de les obres i el finançament del projecte no hauria d'endarrerir la construcció del canal.

Els regants havien d'abonar un 50% del finançament del canal principal, que construiria l'Administració central, i un 30% dels canals auxiliars que corrien a càrrec de la Generalitat, fet que suposava una despesa d'uns 6.000 euros per agricultor, segons fonts d'Unió de Pagesos (UP). A mitjan octubre, el president de la Comunitat General de Regants del Canal Segarra-Garrigues, Carles Benet, va explicar que només 1.100 regants dels 15.500 beneficiaris (7%) havien pagat fins al moment els 30 euros anuals per hectàrea de terreny que s'havien d'abonar per fer front a les obres de canalització fins a les seves finques. Segons va indicar Benet, un solució seria que el Govern assumís la inversió (a través de l'Institut Català del Crèdit Agrari (ICCA), organisme de la Generalitat) i, un cop construïda la infraestructura, els regants paguessin el deute.

L'embassament de l'Albagés

L'embassament de l'Albagés, que durant el 2004 es trobava en fase de redacció, estava projectat sobre el riu Set, afluent del Segre, dins del terme municipal del mateix nom. Es preveia que ocuparia la meitat de la superfície del municipi (1.500 hectàrees) i que tindria una capacitat de 80 hm³. El pressupost de l'obra es calculava en prop de 60 milions d'euros.

L'alcalde de l'Albagés, Salvador Ortiz, va declarar a primers de setembre que «la gran esperança de la comarca és l'embassament que es construirà en el municipi dins del projecte del canal Segarra-Garrigues, perquè, entre altres coses, obrirà la possibilitat d'explorar turísticament i econòmicament l'embassament».

L'empresa Proser, encarregada del projecte, va lliurar el disseny a la Generalitat el mes de juny. Al seu torn, l'empresa pública catalana Regs de Catalunya SA (REGSA) havia d'enviar el document a la CHE perquè s'engeguessin els tràmits administratius d'aquesta obra, que havia de finançar l'Estat central segons un conveni signat el 1999. Fons del departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP), però, van estimar difícil l'inici de les obres abans de l'estiu del 2005.

Un informe de la UE demana més protecció per a les aus estepàries

El març de 2004 la Comissió Europea va advertir a través d'un informe presentat per la comissària europea de Medi



Ambient, Margot Wallström, que el canal Segarra-Garrigues «destruirà l'hàbitat i erradicarà les aus estepàries de la zona». L'informe era la resposta de la UE al recurs interposat per l'organització ecologista Seo/Bird Life contra el projecte del canal, les seves mesures de protecció de les aus i les activitats que es realitzaven a l'àrea de L'AERÒDROM I LA TIMONEDA D'ALFÈS [2003:6]. La comissària europea va qüestionar durament la compatibilitat del canal amb la conservació de les aus estepàries protegides a Lleida.

L'informe conclouia amb la recomanació que Catalunya ampliés les anomenades zones ZEPA (zones de protecció d'aus estepàries). Segons l'informe, les autoritats de la comunitat autònoma catalana «no protegien els territoris més adequats en nombre i superfície» que funcionaven com a hàbitat de les espècies de màxim interès i protecció prioritària, especialment en les zones afectades pel regadiu. La Comissió va assenyalar que, en el conjunt de Catalunya, només un 25% de les àrees d'interès per a les aus havien estat designades com a espais protegits, un percentatge insuficient per a conservar-les.

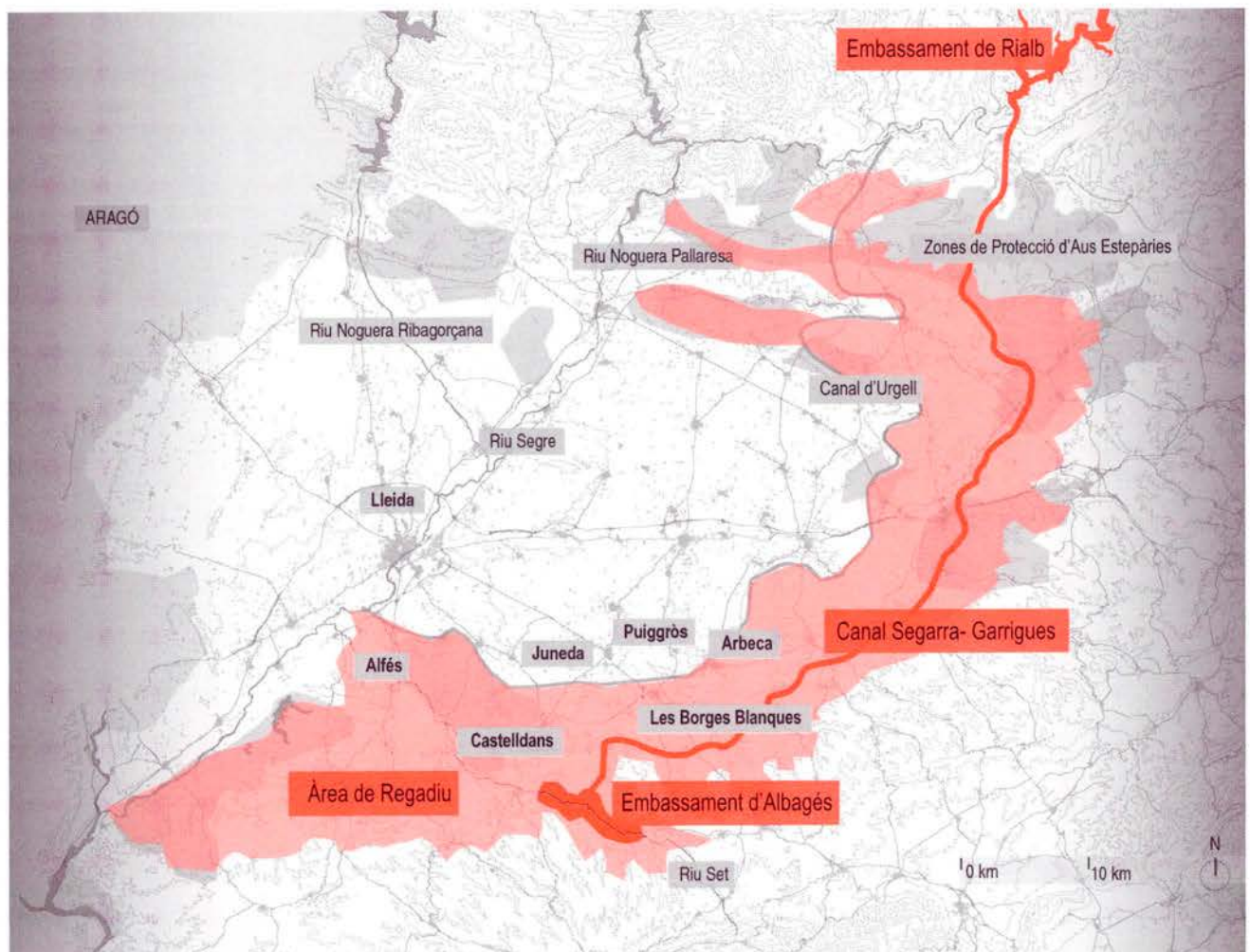
Les reaccions a l'informe. Ampliació de les zones excloses del rec

Com a resposta, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, va anunciar que s'haurien de retallar les hectàrees regables del canal per a complir els dictàmens de Brussel·les i que els seus tècnics treballarien conjuntament amb el DARP en la cerca de solucions alternatives. Tot plegat sota el risc de que si l'executiu no complia la

recomanació de la Comissió Europea, hauria de fer front a importants sancions econòmiques.

El 15 de juny –data en què finalitzava el termini fixat pel Tribunal de Luxemburg per presentar al·legacions al recurs interposat per Seo/Bird Life– el Govern de la Generalitat va tramitar una moratòria de sis mesos –fins a l'1 de gener de 2005–, temps necessari per a redibuixar el mapa d'exclusió del rec en benefici de les aus. Durant la moratòria, Medi Ambient va proposar tres eixos d'actuació: la creació, el mes de setembre, d'una oficina de gestió mediambiental, previsiblement a la seu de l'empresa pública Reg Sistema Segarra-Garrigues SA (REGSEGA), a Tàrraga, destinada a coordinar totes les actuacions; l'inici d'un cicle de contactes amb els regants, propietaris i grups ecologistes, i la sol·licitud d'una entrevista amb el nou comissari europeu de Medi Ambient, el grec Stavros Dimas, que va substituir Margot Walström.

Paral·lelament, el Butlletí de la Institució Catalana d'Història Natural va publicar l'estudi titulat, Present i futur de l'avifauna dels secans estèpics de la plana de Lleida, a càrrec de quatre científics catalans: Joan Estrada de l'Institut Català d'Ornitologia, Santi Manyosa de la Universitat de Barcelona, Gerard Bota del Centre Tecnològic Forestal de Catalunya i Francesc Montcasí de la Institució per a l'Estudi, Gestió i Recuperació dels Ecosistemes Lleidatans. El treball criticava que «malgrat que ja es coneix des de fa anys la importància dels secans lleidatans per als ocells estèpics, no s'ha fet res per a conservar-los, ni tan sols per a divulgar-ne els valors naturals entre la població» i demanava un canvi de tendència.



Polèmica per les zones excloses del sistema de rec

Durant el mes de juny, els regants exclosos del rec total del canal, així com alguns ajuntaments amb terrenys qualificats com a zones ZEPA van amenaçar d'emprendre accions legals contra l'anterior govern de Convergència i Unió (CiU) per presumpta prevaricació. Els afectats van criticar que les afinitats polítiques havien dibuixat el mapa «fins al punt d'excloure zones on no hi ha aus estepàries i regar allí on abunden», segons va declarar l'alcalde d'Artesa de Lleida, Ricard Pons.

A final d'octubre el director general de Medi Natural, Ramon Luque, va assegurar que la majoria d'hectàrees excloses inicialment del canal Segarra-Garrigues tindrien rec de suport amb el replantejament que faria el nou govern. El responsable d'Unió de Pagesos i portaveu dels ajuntaments exclosos del canal, Felip Domènech, va demanar al Govern la creació d'una línia d'indemnitzacions compensatòries per als pagesos que tampoc tindrien accés al rec de suport.

El 23 de desembre, es va celebrar un seminari d'experts a Artesa de Lleida que s'havia acordat el 16 de setembre en una reunió entre representants del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), del DARP i els portaveus dels regants exclosos. El seminari va reunir enginyers agrònoms, ornitòlegs, ecologistes, biòlegs i agricultors, a més del director general de Medi Natural. L'objectiu era establir si era necessari augmentar les 5.800 hectàrees actuals excloses del rec total per tal de conservar les aus estepàries, i si les zones excloses fins al moment eren les més adequades.

El Manifest de Vallbona

El dissabte 13 de novembre es va presentar a Tàrraga el Manifest de Vallbona, amb el qual es pretenia fomentar la discussió i el debat d'alternatives sobre el canal Segarra-Garrigues i el seu futur. El document havia estat aprovat en una assemblea celebrada el 29 de maig a la població de Vallbona de les Monges i firmat per 150 representants dels sectors agrari, cooperatiu, sindical, professional, intel·lectual i institucional de Lleida. El manifest reclamava el replantejament del canal tenint en compte l'ordenació del territori, un nou finançament, una reestructuració de l'organització agrària, la incorporació del projecte als preceptes de la nova cultura de l'ai-

gua i la constitució d'un fons de terres per a facilitar l'accés dels joves a l'agricultura. Tanmateix reclamava que el canal havia de ser 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.

Canvi de presidència a la Comunitat de Regants

El 18 de desembre de la Comunitat General de Regants del canal Segarra-Garrigues va escollir Josep París, empleat de banca jubilat i pagès, com a nou president, substituint Carles Benet, que havia exercit durant vint-i-cinc anys. Poc dies després, París va anunciar que presentarien al·legacions al projecte de la Generalitat que definia les zones ZEPA, dins del projecte de Xarxa Natura 2000 l'aprovaació definitiva del qual era prevista per al gener de 2005. Segons va declarar «és important que tots, conjuntament, fem força per a minimitzar les zones excloses de rec i que s'aportin les ajudes econòmiques necessàries per a compensar als agricultors afectats».

A l'acabament de l'any quedaven encara per resoldre el mapa definitiu de les zones ZEPA i el finançament del canal Segarra-Garrigues. D'altra banda, els dos primers trams del canal principal, de 5 i 15 quilòmetres respectivament, tenien pràcticament enllestits tots els tràmits administratius per part del Govern central i estava previst que es licitessin durant el 2005, a l'igual de la prestació de serveis per al manteniment i operació de l'estació de bombament de Rialb.

MXA

Més informació:

www.casega.es
www.regsega.net
www.regsa.es
www.iecat.net/ichn
www.egrell.org
www.valldelcorb.org
<http://mediambient.gencat.net/aca/ca/inici.jsp>
www.gencat.net/diari/3649/02148088.htm
www.unizar.es/fnca/presentacion1.php



El projecte del canal Segarra-Garrigues ha obert un debat entre la millora de la productivitat agrícola i la preservació dels hàbitats de les aus estepàries. A la fotografia, l'espai protegit del Mas de Melons, a Castellidans. Foto: Alex Tarroja

27 CANAL XERTA-LA SÈNIA



El projecte del Canal Xerta-la Sénia, inacabat durant trenta anys, es recupera per a irrigar més de 16.000 ha del Baix Ebre i el Montsià. L'avantprojecte desperta les suspicàcies del moviment anti-transvasament, que considera el canal Xerta-la Sénia com un transvasament encobert a les comarques del nord de Castelló, especialment un cop ha estat derogat el transvasament de l'Ebre que preveia el Pla hidrològic nacional.



El canal Xerta-Càlig, més tard conegut com canal Xerta-la Sénia, va ser projectat durant el període franquista per dur l'aigua del riu Ebre a les indústries siderúrgiques de Sagunt, a Castelló. Les obres de construcció d'aquesta infraestructura es van interrompre a l'inici dels anys setanta, quan només s'havia construït el tram entre Xerta (Baix Ebre) i Ulldecona (el Montsià), d'uns 34 km de llargada. Trenta anys després, el canal, que no havia dut mai aigua, encara travessava els plans de secà de l'interior de les comarques del Baix Ebre i el Montsià. Els darrers anys, una de les principals reivindicacions locals, per tal de fer més rendible la superfície agrícola, havia estat irrigar la zona, tot aprofitant aquesta infraestructura.

Un nou projecte per al canal Xerta-la Sénia

La possibilitat de recuperar el projecte del canal va renèixer l'any 2001 amb l'aprovació del PLA HIDROLÒGIC NACIONAL (PHN) [140], que en preveia la posada en funcionament en l'Annex II. Malgrat que la derogació del transvasament de l'Ebre per part del Govern estatal a mitjan mes de juny va alleujar les principals inquietuds del moviment contra el transvasament, el canal Xerta-la Sénia va continuar dempeus ja que la derogació va respectar l'Annex II del PHN.

Des de la Plataforma en Defensa de l'Ebre (PDE), la Fundació Nueva Cultura del Agua i els grups d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) del territori, es temia que s'aprofités la infraestructura d'aquest canal per a fer un transvasament de petites dimensions a les comarques del nord de Castelló. La preocupació per un transvasament encobert es fonamentava en el fet que la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE) mantenia una concessió d'uns 8 m³/s d'aigua (ampliable a 10 m³/s) per a aquesta infraestructura, un cabal molt superior al necessari per a la irrigació de la zona (estimat en uns 2,2 m³/s). El fet que el canal produís uns excedents tan evidents constituïa, per a aquestes entitats i també per al GEPEC, Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp, una porta oberta per a dur aigua a Castelló. De fet, aquesta era una idea que la CHE no havia descartat mai.

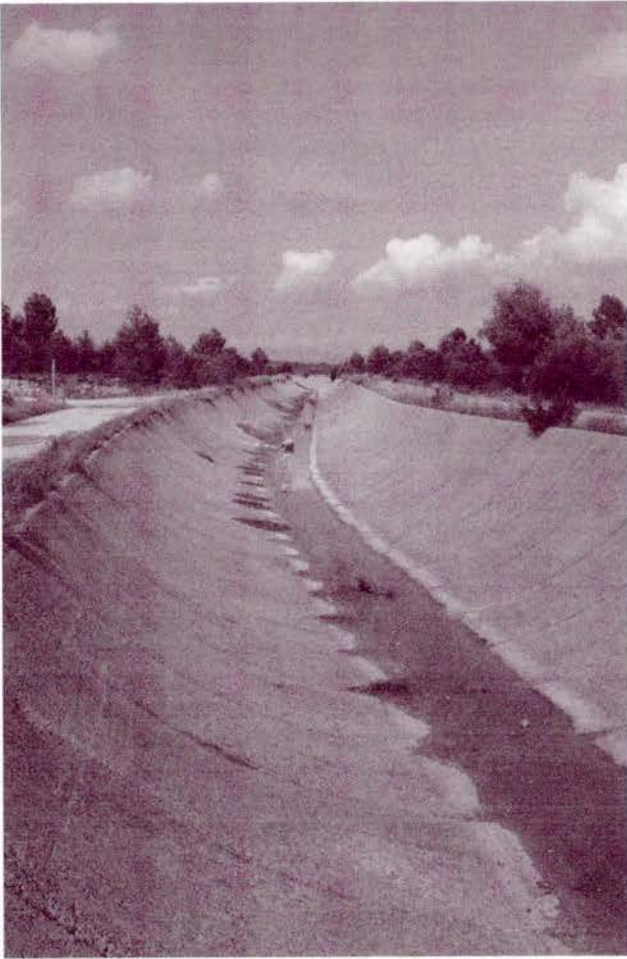
Segons el GEPEC, la posada en funcionament de l'obra implicava necessàriament un transvasament al sud. Segons l'entitat, concedir molta més aigua que la que calia només tenia sentit si es preveia el transvasament d'aigua cap a les zones turístiques de Castelló. Declaracions de dirigents del Partit Popular (PP), com Alberto Fernández Díaz, i de representants dels governs de Múrcia i el País Valencià, anunciant i celebrant l'arribada d'aigua fins a Castelló, refermaven la percepció que el transvasament s'iniciava a les Terres de l'Ebre a través del Canal Xerta-la Sénia malgrat la derogació parcial del PHN el mes de juny.

Una altra de les raons argüïdes pels ecologistes en contra del canal era que el preu de l'aigua, un cop construïda la infraestructura, seria massa elevat per a poder mantenir regadius rendibles, de manera que els pagesos es veurien obligats a vendre les seves terres a altres agents del territori vinculats a la construcció i als grans complexos turístics. Amb tot, el GEPEC demanava la paralització immediata del projecte i invitava la PDE a posicionar-se de la mateixa manera. Finalment, el grup ecologista va aprofitar per a denunciar explotacions excessives d'aigua subterrània en diversos punts del territori, especialment en zones de secà en serres i turons. Les concessions de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) per a l'extracció d'aigua en pous d'aquella zona posava en perill, segons el GEPEC, els aqüífers d'aquelles comarques, alguns dels quals eren protegits.

A la darrerria d'abril els alcaldes dels municipis que havien de rebre aigua del canal Xerta-la Sénia van fer públic un manifest que desautoritzava expressament qualsevol qüestionament de l'interès del Canal Xerta-la Sénia, feta en nom dels municipis beneficiaris de l'obra. El manifest donava suport a les tretze comunitats de regants que ja s'havien format i a la Comunitat General de Regants del regadiu Xerta-la Sénia, i remarcava que aquestes comunitats, sorgides a partir de processos electorals democràtics, eren les úniques legítimes per a valorar el projecte. Els alcaldes, tot i que es mostraven orgullosos de la seva implicació amb el moviment anti-transvasament, també volien fer constar la lluita que havien mantingut per a aconseguir un regadiu al qual no renunciarien. Segons ells, el regadiu seria beneficiós, ja que garantiria les collites i incrementaria la renda per càpita de la zona, afavorint l'equilibri territorial i una major fixació de la població rural. Per tant, no comprenien l'oposició sistemàtica al projecte per part d'alguns grups ecologistes.

El debat sobre el futur del Canal Xerta-la Sénia es va allargar fins al 27 de desembre, quan el conseller d'Agricultura, Ramaderia i Pesca, Antoni Siurana, va presentar un avantprojecte per a transformar la infraestructura en l'eix d'un projecte de regadiu, amb un pressupost d'uns 300 milions d'euros. Gràcies a aquest projecte, es podrien regar més de 16.000 ha del Baix Ebre i el Montsià, i se'n beneficiarien dotze municipis: Xerta, Aldover, Roquetes, Santa Bàrbara, Masdenverge, Amposta, Freginals, La Galera, Godall, Ulldecona, la Sénia i Mas de Barberans. Es preveia que l'any 2008 ja es poguessin regar 2.000 ha.

Per tal de calmar les suspicàcies locals, l'avantprojecte va ser presentat com un nou disseny del canal per destinar-lo únicament al regadiu. Per tal d'evidenciar la natura del projecte, el canal es va projectar com un telescopi, de manera que a Xerta el canal tindria una amplada de 4,5 m i una alçada de 2,8 m, i l'amplada s'aniria reduint fins a arribar a Ulldecona, on recoreria els darrers 5 km



Després de trenta anys buit i a mig fer, el canal Xerta-la Sènia podria convertir-se en una realitat. En la imatge, el canal a les afores de Xerta. Foto: Marta Casas

en forma de tub d'1 m de diàmetre, soterrat. Els darrers 5 km de la infraestructura de l'any 1970 es derruirien fins a la Sènia. A l'hora de

presentar el projecte se'n va destacar l'aplicació de criteris ambientals i de sostenibilitat i la coherència amb la nova cultura de l'aigua. Amb tot, l'avantprojecte faria impossible un transvasament al sud i, d'altra banda, només permetria un ús agrícola de l'aigua.

Reaccions a l'avantprojecte

L'avantprojecte no va ser ben rebut per part del Govern de la Comunitat Valenciana, que va demanar que l'obra s'allargués fins al nord de Castelló per a complir les expectatives que s'havien creat en aquesta província. En canvi, la comunitat de regants del canal Xerta-la Sènia va rebre la notícia amb satisfacció: segons el seu president, Lluís Cortiella, l'obra beneficiaria entre 15.000 i 20.000 famílies i faria realitat un regadiu reivindicat per diverses generacions d'habitants del territori.

La PDE va valorar positivament els canvis que el Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca introduïa respecte del projecte inicial, però va mantenir els seus dubtes sobre el projecte, especialment pel que fa al finançament i al volum d'aigua que oferiria. Segons la PDE, no s'esvaïa del tot l'ombra d'un transvasament encobert a Castelló, que seria viable gràcies a la concessió sobredimensionada de la CHE, i que ajudaria a sufragar el cost de l'obra gràcies a l'augment del nombre d'usuaris que significaria allargar la infraestructura fins al País Valencià. La PDE va demanar l'elaboració d'un estudi de viabilitat econòmica de l'obra per tal de garantir un ús agrícola de l'aigua i confinat a les Terres de l'Ebre.

De cara a l'any 2005, la Generalitat va reservar una partida de 28 milions d'euros per a la redacció del projecte i per a executar el sistema de captació d'aigües.

XSR, JRL i XBR

Més informació:

www.agua-debate.org/htm/biblioteca/doc/ly102001.pdf

www.ebre.net

www.gepec.org

28 CÀNON DE L'AIGUA



La crisi financera que travessa l'Agència Catalana de l'Aigua obliga a revisar el sistema de finançament d'aquest ens públic. Per això, s'enceta un debat sobre diverses fórmules que van, des de la revisió del cànon de l'aigua vigent, a la creació d'un controvertit cànon de disponibilitat. També es proposa l'ampliació de tipus d'indústries obligades a pagar el cànon.



La crisi financera de l'Agència Catalana de l'Aigua

A principi de l'any 2004 ja era conegut que l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), entitat dependent del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), arrossegava un important deute a causa de les inversions dels darrers anys. El 26 de maig, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, va anunciar que el deute net de l'ACA superava els 870 milions d'euros.

Aquesta situació, que va ser qualificada de preocupant pel conseller Milà mateix, no es podria resoldre sense modificar el finançament de l'organisme públic, que es basava principalment en el cànon de l'aigua. Segons Milà, el cànon ja només permetia, l'any 2004, fer front a les despeses ordinàries de l'ens, i les noves inversions en infraestructures s'haurien de finançar amb l'endeutament.

El debat sobre el cànon de l'aigua

Al llarg de l'any, el DMAH va anar apuntant diverses opcions per a establir una fiscalitat de l'aigua que permetés obtenir recursos per a l'ACA i alhora reduir el consum d'aigua al conjunt de Catalunya. D'una banda, es va plantejar estendre el cànon de l'aigua a sectors productius que encara no el pagaven i, d'altra banda, es va proposar modificar el cànon de l'aigua vigent i crear-ne un de nou.

Pel que fa a l'ampliació del tipus d'indústries que haurien de pagar un cànon, es va proposar que les centrals nuclears i les elèctriques paguessin per l'ús de l'aigua. També es va proposar un cànon per a la producció de neu artificial i per a les empreses envasadores d'aigua potable. També es va estudiar aplicar el cànon als usos ramaders i als sectors que utilitzen l'aigua com a reclam turístic o de lleure, com ara les activitats de ràfting i els hotels de platja.

Pel que fa a la modificació del cànon de l'aigua, es va proposar crear un nou tram del cànon de l'aigua que penalitzaria els consums domèstics sumptuaris o injustificats, i també es va proposar crear un "cànon de disponibilitat", que s'aplicaria a les companyies subministradores per tal de cobrir els costos d'obtenció d'aigua en origen (via dessaladores, embassaments i recuperació d'aquífers). Aquesta darrera proposta va ser rebutjada per l'Agrupació de Serveis d'Aigua de Catalunya (ASAC), que aple-

ga el 85% de les empreses subministradores, que van advertir que aquest cànon revertiria en un augment del 20% del cost de l'aigua. La Confederació d'Associacions de Veïns de Catalunya va advertir que s'oposaria a qualsevol augment del preu de l'aigua que superés l'increment de l'IPC i que no respectés el principi de progressivitat.

Llei d'acompanyament dels pressupostos i revisió del cànon de l'aigua

Després de mesos de debats, a mitjan desembre es va aprovar la Llei d'acompanyament dels pressupostos de l'any 2005 (Llei 12/2004, de 27 de desembre, de mesures financeres). Per primera vegada, els pressupostos de la Generalitat contribuirien a pagar la gestió del cicle de l'aigua, amb una aportació de 15 milions d'euros a l'ACA. A més, la Llei va establir que es limitaria el cànon a les centrals nuclears i hidràuliques a una quantitat simbòlica i que el DMAH crearia línies d'ajuts compensatòries per a les empreses que invertissin en processos innovadors o en projectes d'estalvi del consum d'aigua. Es deixava el cànon per la neu artificial pendent que fos aprovat pel Pla director de la neu de Catalunya i es descartava la creació d'un cànon per a la producció ramadera.

També es va revisar el cànon domèstic i es va crear el tercer tram de consum sumptuari. Així, el primer tram (menys de 10 m³ mensuals) s'hauria de pagar a un preu que creixia per sota de l'IPC, el segon tram (de 10 m³ a 18 m³) es pagaria al doble que el primer tram i el tercer tram (més de 18 m³) s'hauria de pagar quatre vegades més car que el primer tram. A més, es van actualitzar les unitats familiars estàndard, que passaven a estar formades per tres membres, en lloc de quatre. Es va deixar la creació del controvertit cànon de disponibilitat per a la primera meitat de l'any 2005.

XSR, XBR i JRL

Més informació:

<http://mediambient.gencat.net/aca/ca/inici.jsp>
www.aiguesdebarcelona.es/
www.asac.es/

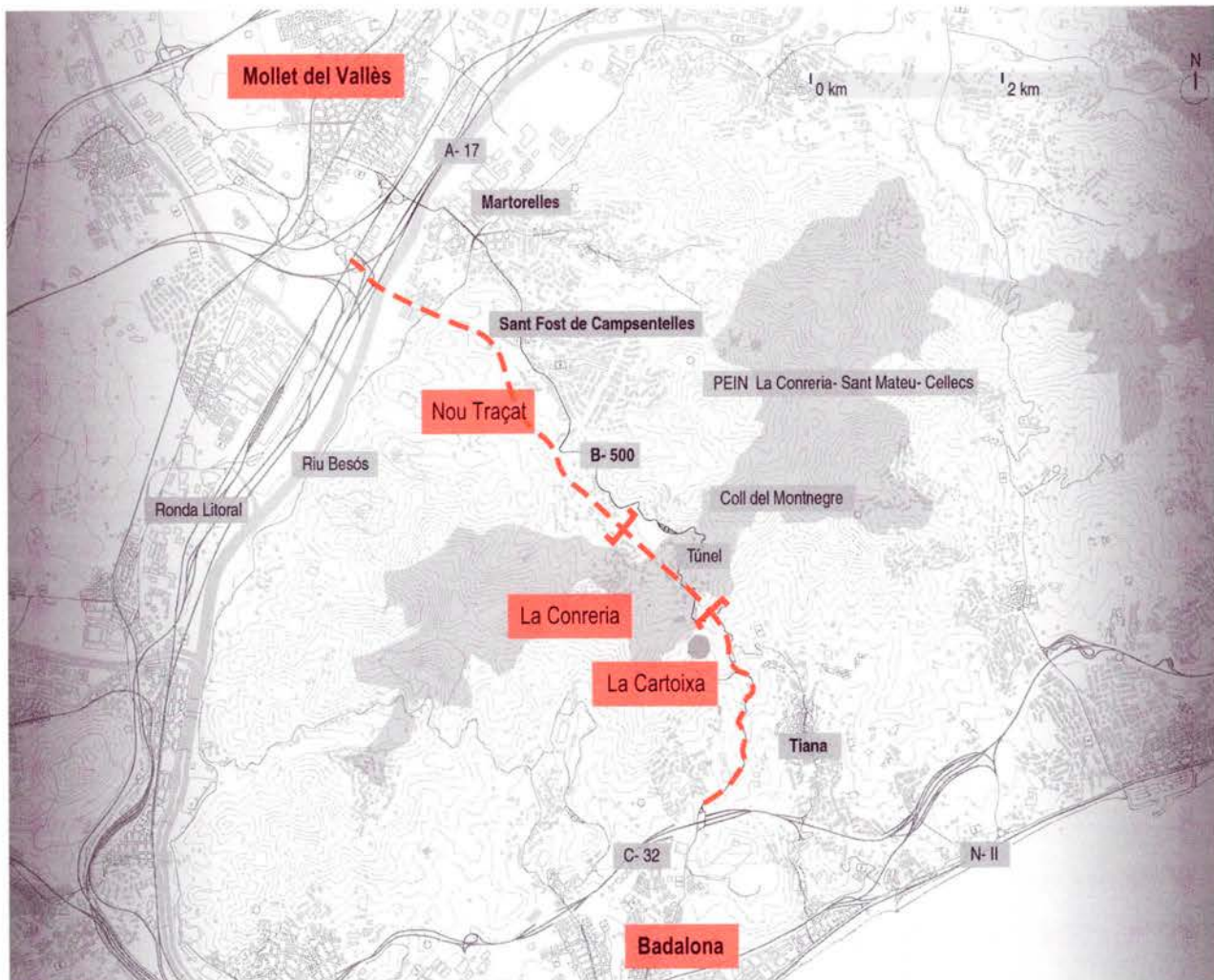


El secretari general de Mobilitat, Manel Nadal, anuncia a principi d'any la decisió d'encarregar un estudi de mobilitat viària i ferroviària en relació amb el projecte de millora del traçat de la carretera B-500 per la Conreria i també expressa la necessitat d'obrir un procés de discussió amb els ajuntaments i les parts afectades, per a la redacció d'un nou projecte de consens.

Antecedents | 2003:19

Durant el 2003 la Direcció General de Carreteres del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va aprovar el projecte de millora i nou traçat de la carretera B-500 per la Conreria, carretera que uneix el Maresme amb el Vallès Oriental a través de Badalona, Tiana, Sant Fost de Campsentelles i Santa Maria de Martorelles fins a Mollet del Vallès. El projecte, dibuixat en l'anterior legislatura de Convergència i Unió (CiU) proposava la construcció d'una carretera entre Badalona i Mollet que implicava obrir un túnel d'1 km per a travessar el coll del Montnegre, una variant al municipi de Sant Fost de Campsentelles i un viaducte per a creuar el Besòs. El DPTOP va explicar que el traçat responia a la necessitat de millorar les comunicacions entre ambdues comarques.

El projecte va aixecar les crítiques dels ajuntaments de Badalona i Tiana, d'associacions de ciutadans com ara l'Associació d'Amics de la Cartoixa de Montalegre, el Grup d'Astronomia de Tiana i grups ecologistes de la zona, per l'impacte ambiental que podia ocasionar. Iniciativa per Catalunya-els Verds (ICV), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) van demanar la retirada del projecte per mitjà d'una proposició no de llei presentada al Parlament de Catalunya. Després d'una campanya de protestes, el mes de juliol de 2003, el DPTOP va acceptar introduir canvis en el projecte: s'enfonsaria el traçat vora la Cartoixa de Tiana i es protegiria amb talussos vegetals. La comunitat dels Cartoixans de Montalegre va declarar que no els acabaven de convèncer les mesures presentades per a reduir l'impacte



te acústic i lumínic que afectava al monestir i que amb la nova proposta encara perillava la continuïtat de la Cartoixa a Tiana.

Les demandes

A final de gener, els col·lectius socials, polítics i culturals que havien presentat al·legacions al projecte de modificació de la B-500 tenien l'esperança que es modificaria el traçat que havien projectat els responsables de l'anterior govern. Tanmateix, les primeres declaracions de Joaquim Nadal com a conseller d'Obres Públiques no van aclarir quina posició prenia el seu Departament en relació amb el projecte, malgrat que els socialistes de Badalona i de Tiana havien sumat forces perquè es revisés la proposta.

En paral·lel, els representants locals d'ERC i d'ICV van expressar la seva posició. El diputat badaloní Uriel Bertran, acompanyat del regidor Mateu Chalmeta i el representant d'Els Verds a Badalona, Francesc Alfambra, van presentar un document en què exposaven els motius pels quals demanaven que qualsevol tràmit administratiu se suspengués de manera cautelar fins que no s'hagués revisat el projecte. Les dues formacions van donar deu raons per a rebutjar el projecte presentat, entre les quals destacaven: l'impacte que crearia la nova carretera en el patrimoni natural de la serralada de Marina, l'agressió ecològica als aqüífers de la zona, l'impacte sobre l'Observatori Astronòmic de Tiana i la promoció del vehicle privat que implicava la continuïtat d'un model de desenvolupament allunyat dels criteris de sostenibilitat i del compliment dels acords de Kyoto. Les dues formacions defensaven un traçat més segur i digne, amb més línies d'autobús.

A més, els republicans i els ecologistes es van fer ressò de la sol·licitud que la comunitat de cartoixans havia fet a Jordi Pujol quan era president de la Generalitat de protegir el patrimoni de la Cartoixa de Santa Maria de Montalegre de Tiana declarant-la conjunt monumental històricoartístic d'interès nacional.

A principi de febrer, unes tres-centes cinquanta persones es van reunir a Tiana per fer una plantada d'arbres i protestar contra el

projecte. L'Ajuntament de Tiana també va mostrar la seva disconformitat amb el projecte, així com el Grup d'Astronomia de Tiana, que va organitzar una observació col·lectiva del sol en senyal de protesta.

S'anuncia la realització d'un estudi de mobilitat viària i ferroviària

A mitjan abril el secretari general de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, va anunciar que el projecte de millora de l'actual traçat de la B-500 restava pendent de la realització durant el proper any d'un estudi de mobilitat viària i ferroviària i que caldria consensuar un projecte amb els ajuntaments afectats.

D'altra banda, a final d'any, el president de la Federació Empresarial de Badalona (FEB), Joaquim Padrós, va reclamar al conseller d'Economia, Antoni Castells, de visita a la localitat, una resposta al projecte de construcció del polèmic túnel de la B-500. El conseller va manifestar que podien comptar amb el suport del Govern català, sense concretar en quins termes.

El mes de desembre el conseller de PTOP, Joaquim Nadal, va anunciar que la carretera B-500 per la Conreria formava part del Pla d'autovies de Catalunya que va acompanyar la presentació de L'AGENDA DE PTOP: 50 ACTUACIONS PRIORITÀRIES [12].

A la darrerria de 2004, s'estava a l'espera, tal com va anunciar el secretari General de Mobilitat, de trobar una solució al projecte de traçat de la B-500 per la Conreria.

AJF

Més informació:

www.vilaweb.com/elpunt/noticies/noticia-951092.html
www.vilaweb.com/elpunt/noticies/noticia-943340.html
www.aj-badalona.es www.aj-badalona.es
<http://revista.pangea.org/print.php?sid=4685>



L'eix viari que segueix el corredor del riu Llobregat, anomenat en la majoria dels trams C-16, comunica l'àrea metropolitana de Barcelona amb la comarca de la Cerdanya. Se'n va projectar el desdoblament després dels problemes recurrents de congestió. Entre l'octubre de 2003 i el març de 2004 es posa en servei un tram desdoblament de 13,4 km entre Sallent i Puig-reig. El Govern, format per PSC, ERC i ICV, opta el 2004 per desdoblament estrictament l'eix del Llobregat.

L'eix del Llobregat en el context europeu i català

L'eix del Llobregat forma part de l'itinerari Barcelona-Tolosa de Llenguadoc-París (E-09), integrat a la xarxa de carreteres d'interès comunitari segons l'Acord de Ginebra de 1985. L'E-09 és una de les principals vies europees que permet la comunicació de les costes mediterrània i atlàntica.

A Catalunya, l'eix del Llobregat forma part de la carretera comarcal C-16. La C-16 parteix de Barcelona i comunica, entre altres poblacions, Sant Cugat del Vallès (a través dels túnels de Vallvidrera), Terrassa, Manresa, Berga i Puigcerdà, aquest darrer tram a través del TÚNEL DEL CADÍ [31]. Aquesta via es considera un eix marmuntanya, un passadís que comunica les comarques de l'interior amb la costa catalana i les comarques de l'entorn metropolità de Barcelona.

Estrictament, l'eix del Llobregat es correspon al tram de la C-16 que uneix Manresa (Bages) amb la boca sud del túnel del Cadí (Berguedà), i al tram de la C-55 que uneix Abrera (Baix Llobregat) amb Manresa. Aquest eix comunica les comarques del Berguedà i del Bages i serveix de suport bàsic a la circulació entre els centres comarcals i els moviments locals. El traçat de la via segueix el corredor que forma el riu Llobregat.

Els primers passos cap al desdoblament de l'eix del Llobregat

Des de l'obertura del túnel del Cadí l'any 1982, i especialment a partir del creixement de segones residències a la comarca de la Cerdanya durant els anys noranta, l'eix del Llobregat ha esdevingut una de les carreteres catalanes amb més problemes de trànsit, sobretot durant els caps de setmana i en les temporades d'esquí (desembre-abril) i de bolets (setembre-octubre). De fet, es tracta de l'eix de comunicacions que uneix l'àrea metropolitana de Barcelona i els centres d'esquí situats a la Cerdanya i a Andorra.

El desdoblament de l'eix del Llobregat ha estat un projecte prioritari dels diversos governs de la Generalitat de Catalunya per tal d'augmentar-ne la capacitat i millorar-ne el nivell de servei. A més de descongestionar el trànsit els caps de setmana, el desdoblament també es projectava per a absorbir el trànsit induït per altres infraestructures com l'eix Transversal, l'eix del Segre i l'eix Vic-Olot.

El primer pas del desdoblament que va entrar en servei va ser el que unia Sant Fruitós del Bages (a l'enllaç entre l'autopista C-16 que uneix Terrassa i Manresa) amb Sallent. Posteriorment, el Pla de carreteres de Catalunya de desembre de 1995 va incloure el desdoblament des de Sallent fins a Berga.

Uns anys més tard, l'octubre de 2003 va entrar en funcionament el tram desdoblament entre Sallent i Balsareny. Aquest tram de 5,3 km i dos carrils en cada sentit va costar 72 milions d'euros. Posteriorment, el mes de març de 2004 es va posar en servei el tram entre Balsareny i Puig-reig, amb una longitud de 8,1 km i dos carrils per sentit. El cost va ascendir fins als 82,3 milions d'euros.

El tram de l'Eix del Llobregat entre Puig-reig i Berga i la polèmica "orella" de Casserres

Després dels corresponents estudis informatius, l'any 2003, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) de la Generalitat de Catalunya (llavors governada per Convergència i Unió, CiU) va aprovar el traçat del desdoblament de la C-16 entre Puig-reig i Berga. Aquest traçat va ser una solució de consens entre dues posicions enfrontades.

Les dues posicions enfrontaven l'alcalde del municipi berguedà de Casserres i els alcaldes dels municipis de la vall del Llobregat. L'alcalde de Casserres, Serafi Costa (CiU), pretenia que la futura autovia passés a tocar del poble per treure el municipi del que ell considerava una marginació històrica, seguint un traçat amb forma d'orella que s'allunyava del riu Llobregat cap a l'interior. Per la seva part, els municipis situats a la vall del Llobregat, Gironella, Puig-reig, Berga i Olvan, tots plegats governats pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) o per Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), propugnaven un desdoblament estricte (paral·lel) de la carretera existent.

El traçat definitiu es va conèixer el juliol de 2003 quan el llavors conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Felip Puig, va obrir a concurs públic l'adjudicació de l'obra. El govern de CiU va optar per un traçat de "mitja orella", que mantenia l'autovia per la vall del Llobregat, excepte entre Puig-reig i Gironella, d'on s'allunyava cap a l'interior. Tot i ser una solució intermèdia, aquesta opció es va conèixer popularment com "l'orella de Casserres". De seguida va ser fortament criticada i el Parlament de Catalunya, amb els vots favorables dels partits d'esquerres i del Partit Popular (PP) va aprovar una proposició no de llei instant l'executiu a reconsiderar-ne el traçat.

Durant la tardor de 2003 els alcaldes i la ciutadania dels municipis de la vall del Llobregat es van mobilitzar contra la solució adoptada i van proposar el desdoblament estricte de la C-16. Els principals agents implicats, a part dels ajuntaments del fons de la vall, van ser la Plataforma Pro Desdoblament i Unió de Pagesos. Aquests grups tenien el suport dels partits d'esquerres del Parlament de Catalunya, PSC, ERC i Iniciativa per Catalunya-Els Verds (ICV).



Els arguments en contra de l'orella de Casserres eren el fort impacte ambiental, la inseguretat i els forts pendents que hauria de superar. El DPTOP, en canvi, considerava que l'opció escollida era més segura, tècnicament millor, amb un impacte ambiental moderat i econòmicament menys costosa.

Entre els mesos de setembre i desembre les protestes van tallar fins a quatre vegades la C-16 provocant diversos problemes de trànsit. Els talls es van dur a terme els diumenges a la tarda en diferents punts de l'eix del Llobregat i van provocar, en alguns casos, importants retencions. Les mobilitzacions van reunir, segons el dia, entre dues-centes i un miler de persones.

A final d'octubre de 2003, l'empresa pública Gestió d'Infraestructures, SA (GISA) va resoldre el concurs del tram Puig-reig-Berga, que va ser adjudicat a un grup de quatre empreses encapçalat per Fomento de Construcciones y Contratas (FCC). L'adjudicació es va fer en règim de concessió, altrament conegut com a "peatge a l'ombra". Mitjançant aquest règim, l'empresa adjudicatària assumeix les despeses d'execució i de manteniment de l'obra durant un període determinat. A més, si escau, assumeix els costos de redacció del projecte constructiu, d'obtenció dels terrenys i del pagament de les indemnitzacions necessàries. L'adjudicatari, a canvi, rep un cànon que l'Administració li abona en funció de la intensitat de circulació.

A final de febrer de 2004, el DPTOP de la Generalitat de Catalunya (governada des de desembre de 2003 pel PSC, ERC i ICV) va descartar el projecte de l'orella de Casserres i va optar per l'opció del desdoblament. Les obres, tot i que estaven adjudicades, encara no s'havien iniciat. L'alternativa del desdoblament implicaria, segons els responsables del DPTOP, un encariment que oscil·laria entre 3 i 5 milions d'euros sobre un pressupost de 188 milions. L'encariment dependria de l'opció que s'escollís per a comunicar la nova autovia amb el nucli de Casserres, que amb el canvi de traçat tornava a quedar apartat de la C-16.

Per a evitar la desconexió del sector oriental del Berguedà respecte de l'eix del Llobregat, l'abril de 2004 es va crear el Grup de Defensa Berguedà Oest. A principi de juliol, aquest grup ciutadà va presentar al DPTOP 15.700 signatures de suport per un accés "digne i directe" per als pobles del Berguedà Oest (Casserres, l'Espunyola, Montmajor i Montclar) cap a la C-16. El que proposaven era una nova carretera de 3 km que unís linealment la C-16 (a l'alçada de Viladomiu Nou) amb el poble de Casserres. Davant d'aquesta proposta, el DPTOP, que estava elaborant l'estudi informatiu de l'accés a Casserres des de la C-16, es va mostrar més favorable a millorar la carretera existent entre Gironella i Casserres.

Les obres del desdoblament entre Puig-reig i Berga es van iniciar pels dos extrems de la carretera el maig de 2004. Aquest tram tenia una longitud de 21 km, un pressupost de 188 milions d'euros i un termini d'execució de 36 mesos. L'entrada en funcionament estava prevista per a principi de l'any 2007.

El tram entre Berga i Bagà, en fase d'estudi informatiu

Felip Puig va presentar a principi d'agost de 2003 un estudi previ del desdoblament de l'eix del Llobregat entre Berga i Bagà. A causa de les condicions orogràfiques de vall del Llobregat, aquest tram es preveia com el més complicat tècnicament i més sensible des del punt de vista ambiental i paisatgístic.

A grans trets, la proposta inicial de traçat entre Berga i Cercs transcorria pel marge esquerre de l'embassament de la Baells, a l'altra banda del traçat actual. En canvi, de la central tèrmica de Cercs fins a Guardiola de Berguedà el traçat proposat era molt similar a l'actual. Els 20 km d'autovia es va calcular que podrien costar uns 270 milions d'euros. El llavors conseller va anunciar que les obres podrien començar entre l'any 2006 i el 2007 per tal que la nova autovia entrés en funcionament entre el 2008 i el 2009.

Al llarg del 2004 el DPTOP va estar treballant en l'estudi informatiu del desdoblament d'aquest tram, amb la intenció que sortís a informació pública l'estiu de 2005. Els nous objectius eren que les obres s'iniciessin un cop acabessin les del tram Puig-reig-Berga i que la nova autovia entrés en funcionament cap al 2010. A més, es va anunciar que l'execució d'aquest tram s'inclouria en el futur Pla d'autovies de Catalunya que s'estava redactant.

El tram sud de l'eix del Llobregat, entre Abrera i Manresa

La carretera C-55 que uneix Abrera amb Manresa es considera el tram sud de l'eix del Llobregat, ja que també circula paral·lel al riu. L'opció de desdoblament aquesta via també havia estat valorada pel govern de CiU. Tanmateix, el setembre de 2004 el DPTOP va aparcar temporalment el desdoblament de la C-55 i va treure a concurs públic l'estudi informatiu d'una nova alternativa. Es tractava d'unir l'autopista Terrassa-Manresa (C-16) amb el tram sud de l'eix del Llobregat (C-55) mitjançant un eix connector que anés des de Vacarisses fins a Abrera.

El Consorci Viari de la Catalunya Central, que integra una cinquantena d'institucions i entitats (com ara el Consell Comarcal de Bages, la Cambra de Comerç i Indústria de Manresa o la Caixa de Manresa, entre altres), ja havia proposat aquesta opció per a donar sortida a l'autopista C-16 cap al Baix Llobregat, però com un complement al desdoblament del tram sud de l'eix del Llobregat, que es considerava prioritari. En aquest sentit, el Consorci es mostrava contrari a aparcar el desdoblament de la C-55 entre Abrera i Manresa.

XBR, XSR i JRL

Més informació:

www.gencat.net/ptop/actuacions/eixllobregat.htm
<http://desdoblament.bergueda.org/>
www.berguedaoest.org/



A final d'any se celebra el vintè aniversari de l'obertura a la circulació del túnel del Cadí. El túnel ha significat una millora en les comunicacions entre el litoral metropolità i els Pirineus, a través de l'eix del Llobregat, ha permès el creixement del sector turístic i ha implicat un important creixement de les segones residències a la comarca de la Cerdanya.

El túnel del Cadí és la continuació de L'ÈIX DEL LLOBREGAT [30] que uneix Barcelona amb la comarca del Berguedà i obre aquest eix fins a la Cerdanya. En conjunt l'eix del Llobregat es considera un eix vertebrador mar-muntanya que comunica les comarques dels Pirineus, especialment la Cerdanya, amb el litoral metropolità i, en concret, amb les comarques de l'entorn de Barcelona, alhora que connecta amb L'ÈIX TRANSVERSAL [33], que comunica amb les comarques de Girona i amb les terres de Ponent.

El 29 d'octubre de l'any 1984 s'obria al trànsit el túnel del Cadí, un túnel de pagament de 5 km de llarg que unia les comarques de la Cerdanya i l'Alt Urgell amb l'eix del Llobregat. La boca sud es va situar a Guardiola de Berguedà (Berguedà) a una alçada de 1.176 m i la boca nord a Urús (Cerdanya) a 1.236 m d'altitud. L'octubre de 2004 es van celebrar els vint anys de l'obertura a la circulació del túnel

Impacte territorial de l'obertura del túnel

La nova infraestructura va suposar un canvi en la connexió entre les comarques del litoral metropolità i els Pirineus, especialment la Cerdanya, una transformació també de la connexió d'aquestes comarques en relació amb Andorra i l'obertura d'una via ràpida cap a França, com a continuació de l'eix del Llobregat. Des que fou inaugurat, la utilització del túnel del Cadí ha anat en augment. La litensitat mitjana diària (IMD) de vehicles que circulaven pel túnel va passar de 2.288 vehicles l'any de la seva obertura, a 5.294 l'any 1992 i a 6.012 vehicles el 2003. En els nou primers mesos del 2004 l'IMD va arribar a 6.218 vehicles per dia. Des d'aleshores gairebé han passat pel túnel 34 milions de vehicles.

L'obertura del túnel, al llarg dels anys, es va traduir en unes transformacions territorials que van afectar molt directament la comarca de la Cerdanya: un creixement de l'activitat turística i de la construcció, l'increment de l'ocupació de sòl per a usos residencials de BAIXA DENSITAT [200], fortes transformacions del paisatge, la proliferació de segones residències i una ocupació d'aquests habitatges principalment en període de vacances i caps de setmana transformant així EL MODEL TURÍSTIC [198] de la regió. D'aquesta manera la comarca de la Cerdanya, on residien més de 16.000 persones el 2004, quadruplicava la població durant alguns caps de setmana o en període de vacances. Alhora l'augment de les segones residències va implicar el creixement del sector dels serveis, especialment a la comarca de la Cerdanya, amb un reforç de l'activitat turística, sobretot en període hivernal, a través de les pistes d'esquí i de totes les activitats relacionades amb el sector.

Per al primer alcalde d'Alp, Francesc Rossell, la construcció del túnel va suposar trencar amb l'aïllament i la despoblació progressiva que havia patit la comarca en el moment de la seva obertura. A mitjan octubre, l'alcalde de Puigcerdà, Joan

Planella, feia la valoració dels vint anys de l'obertura del túnel i manifestava que la construcció d'aquesta obra d'enginyeria havia suposat una important millora de les comunicacions amb Barcelona i amb el Berguedà, però al mateix temps alertava del risc de continuar amb un creixement urbanístic desmesurat, basat en segones residències buides bona part de l'any. Aquest fet també es va valorar en la presentació dels treballs de PLA TERRITORIAL PARCIAL DE L'ALT PIRINEU I ARAN [143]. L'alcalde de Puigcerdà també va explicar que la presència del túnel del Cadí, en reforçar els lligams amb el litoral metropolità, havia anat incrementant el distanciament de la comarca de la Cerdanya amb el Gironès i el Ripollès, a causa de la dificultat que suposava recórrer la COLLADA DE TOSÉS [38].

Continuen les obres de millora al túnel del Cadí i a l'eix del Llobregat

Estava previst que el juny de 2005 es comencés a construir una galeria d'evacuació, tal com recullen els últims informes i normatives sobre seguretat de túnels a Europa, per tal de millorar en cas d'accident la galeria d'evacuació. La durada de les obres seria d'uns vint-i-dos mesos i costaria uns 18 milions d'euros.

Des de final d'octubre al Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) es treballava en la redacció de l'estudi informatiu del desdoblament del tram comprès entre Berga i l'inici del túnel, a l'altura de Bagà (Berguedà), que havia de sortir a informació pública l'estiu de 2005 i passar després el tràmit ambiental. En paral·lel continuaven les obres de millora a d'altres trams de l'eix del Llobregat, C-16. Durant el 2004 es va adjudicar el tram des de Puig-reig fins a Berga, de 21 km de recorregut, pel sistema de peatge a l'ombra i hauria d'entrar en servei a principi de l'any 2007. El desdoblament des de Sallent (Bages) fins a Puig-reig (Berguedà) es va posar en servei a principi de març. A final d'octubre de l'any 2003 havien entrat en servei els 5,3 km, dels 13,4 km del recorregut entre Sallent i Balsareny (Bages).

La concessió a la Societat Anònima Concessionària Túnel del Cadí ha de finalitzar el 8 de març de l'any 2023, data en què el túnel passarà a ser propietat de la Generalitat de Catalunya sense cap tipus de compensació.

AJF

Més informació:

www.tuneldelcadi.com
www.asete.es/asete_html/c1411tc.html
www.abertis.com/



32 CARRETERA C-17, VIC-RIPOLL



La Generalitat publica l'anunci d'informació pública del projecte de desdoblament de la C-17 entre Vic i Ripoll. Les obres, que suposaran la construcció de 27 km d'autovia dividits en quatre trams, començaran la primavera del 2005 i es preveu que finalitzin el 2008.



L'eix Vic-Ripoll es recolza sobre l'actual carretera C-17 (antiga N-152) i avança seguint un eix sud-nord des de Barcelona passant per les poblacions de Granollers (Vallès Oriental), la Garriga (Vallès Oriental), Vic (Osona) fins a Ripoll (Ripollès), entre altres. La via té actualment quatre carrils des de Barcelona fins a Masies de Voltregà, a partir d'on passa a tenir un carril per banda.

A final dels anys noranta es va realitzar el desdoblament de la C-17, al seu pas per la ciutat de Vic, amb un anell viari exterior. D'aquesta manera, l'antiga via perdia el caràcter de carretera que havia tingut fins al moment i passava a ser un vial més de la ciutat.

Així, a mitjan gener, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP), Joaquim Nadal, va dir a Girona, en una reunió que va mantenir amb representants del Ripollès, que la Generalitat tindria llest per a la primavera el projecte per a desdoblament de la carretera C-17 fins a Ripoll.

D'altra banda, la Cambra de Comerç de Barcelona, que a principi de juny va publicar un document sobre el dèficit d'inversió que consideraven que patia Catalunya en matèria d'infraestructures, va incloure el desdoblament de la C-17 com una de les obres pendents. El president de la Cambra, Miquel Valls, creia convenient remodelar la carretera C-17 i dotar-la de les característiques pròpies d'una autovia des de Vic fins a la frontera, construint el TÚNEL DE TOSAS [38].

La C-17 va patir restriccions a l'alçada del túnel de Sant Quirze de Besora a partir de l'1 de juliol, a causa de les obres de manteniment de l'enllumenat. Més endavant, del 27 d'octubre al 5 de novembre també hi va haver restriccions entre les poblacions d'Orís i Sant Quirze de Besora, per les obres de millora que s'estaven fent a la via.

La Generalitat presenta la proposta de desdoblament de la C-17

El 4 d'octubre el Departament de PTOPTOP va fer pública una agenda de 50 ACTUACIONS PRIORITÀRIES [12] per desenvolupar en l'àmbit de la política urbanística, el planejament territorial, la gestió paisatgística, la mobilitat i l'obra pública arreu de Catalunya al llarg del mandat. El document presentat preveia impulsar l'autovia Barcelona-Vic-Ripoll amb la licitació del desdoblament de la carretera entre Manlleu i Masies de Voltregà.

El 22 d'octubre el secretari per a la Mobilitat, Manel Nadal, juntament amb el director general de Carreteres, Jordi Follia, van presentar als consells comarcals d'Osona i el Ripollès, alcaldes i representants dels grups parlamentaris, la proposta de l'estudi informatiu de desdoblament de la carretera C-17 entre Masies

de Voltregà i Ripoll. Amb un pressupost de 125,9 milions d'euros, el projecte preveia l'ampliació de dos carrils de 3,5 m per sentit de la via i d'uns vorals exteriors de 2,5 m. La separació de sentits es faria amb una mitjana de 3 m i un voral interior entre la mitjana i el carril d'1 m. L'estudi també preveia diversos accessos i connexions al llarg del recorregut. El projecte, que segons Manel Nadal tindria una realització difícil en alguns punts a causa de l'orografia del terreny, pretenia conjugar l'interès de les persones que resideixen al territori o que utilitzen la via amb el respecte pel medi ambient.

D'altra banda, ja estava en fase de redacció el projecte de construcció del desdoblament de la variant de Masies de Voltregà, amb un cost de 54,5 milions d'euros.

Es publica el projecte

El 7 de desembre de 2004, la Generalitat va publicar l'anunci d'informació pública de l'estudi de la C-17 des de les Masies de Voltregà fins a Ripoll. Transcorregut el període d'informació pública, s'hauria de formular la declaració d'impacte ambiental per tal de poder licitar les obres durant el 2005.

El projecte preveia la construcció de 27,5 km d'autovia entre les Masies de Voltregà i Ripoll i es dividiria en quatre trams. El primer tram seria entre les Masies de Voltregà i l'inici de la variant de Sant Quirze de Besora, amb una longitud de 5,3 km. El segon tram, de 4,9 km de recorregut, correspondria a la variant de Sant Quirze-Montesquiu, on la primera fase de la variant de Sant Quirze ja s'havia executat. El tercer tram, d'una longitud de 5,3 km, seria des del final de la Farga de Bebié fins a l'entrada del túnel de Tarradellas. Es desdoblaria el túnel actual de la Farga i es construiria un nou túnel que constituïria el desdoblament en sentit Masies, mentre que seguiria el traçat existent tot millorant l'amplada de la plataforma en direcció a Ripoll. L'últim tram del projecte aniria des del túnel de Tarradellas fins a Ripoll, amb una longitud de 2,9 km. També es projectaven millores a l'entrada a Ripoll mitjançant unes calçades laterals i una rotonda a nivell.

Es preveia que les obres de construcció de tots els trams s'haurien iniciat el quart trimestre de 2005 i tindrien una durada aproximada de 30 mesos, de tal manera que l'autovia entraria en funcionament el segon trimestre de l'any 2008.

AJF

Més informació:

www.ajvic.net
www.gencat.net

CARRETERA C-25 EIX TRANSVERSAL, DESDOBLAMENT 33



El Govern de la Generalitat anuncia la seva voluntat de desdoblir l'eix Transversal abans de final de 2005, tot i que reconeix que no pot fer front en solitari a la despesa que implica. Durant el 2004 s'han licitat els estudis d'impacte ambiental i estudis informatius dels trams Artés-Vic i les Oluges-Manresa.

La carretera C-25, també coneguda com a eix Transversal, és una via que va des de Cervera (Segarra) fins a Vilobí d'Onyar (Selva), connectant les comarques d'interior amb el litoral gironí. L'eix Transversal connecta amb l'A-2, L'EIX DEL LLOBREGAT -C-16- [30]- i LA C-17, CARRETERA VIC RIPOLL [32] i l'AP-7 [13], alhora que travessa les ciutats de Cervera, Manresa (Bages), Vic (Osona), entre altres, fins a arribar a Vilobí d'Onyar.

La infraestructura, amb gairebé 200 km de recorregut, es va acabar definitivament el 1997 i va suposar una millora de les comunicacions entre les comarques d'interior, alhora que va descongestionar part del trànsit cap a França oferint alternatives a les tradicionals comunicacions a través de l'àrea de Barcelona i el corredor mediterrani.

Publicació de la licitació dels estudis d'impacte ambiental i estudis informatius del desdoblament d'alguns trams

El 28 de juny, es va publicar al Diari Oficial de la Generalitat (DOGC) la licitació dels estudis d'impacte ambiental i dels estudis informatius del desdoblament de l'eix Transversal entre Artés i Vic i entre les Oluges i Manresa.

El primer tram, entre els punts quilomètrics 145,2 i el 180,4, tenia previst un termini de redacció per a l'estudi d'impacte ambiental i per a l'estudi informatiu de sis mesos, amb un pressupost de licitació de 183.000 euros i de 571.000 euros, respectivament. Entre les Oluges i Manresa, els estudis farien referència als punts quilomètrics 87,7 i 132,3. El termini d'execució per a ambdós estudis seria de vuit mesos, i el pressupost de l'estudi d'impacte ambiental era de 221.000 euros, mentre que per a l'estudi informatiu seria de 688.000 euros.

El Govern incorpora el desdoblament a la seva agenda d'actuacions prioritàries

El 4 d'octubre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va fer públic el seu programa per a la legislatura a través d'un document anomenat AGENDA DE PTOPT: 50 ACTUACIONS PRIORITÀRIES [12] que incorporava accions en política urbanística, planejament territorial, gestió urbanística, mobilitat i obra pública arreu de Catalunya. El desdoblament de l'eix Transversal figurava com una de les actuacions prioritàries en matèria de xarxa viària. PTOPT preveia encarregar els estudis informatius pendents per al desdoblament de l'eix en tot el seu recorregut.

El conseller de PTOPT, Joaquim Nadal, va anunciar a final de novembre, durant una conferència que va realitzar a Manresa, que la Generalitat desdoblaria la C-25 fins a Vilobí d'Onyar (Selva), però que no podia assumir tot el cost de l'obra motiu pel qual buscava sistemes alternatius de finançament.

D'altra banda, els estudis preliminars del nou Pla de carreteres de Catalunya van qüestionar la necessitat de desdoblir l'eix Transversal fins a Vilobí d'Onyar si es realitzés el desdoblament del futur EIX VIC-OLLOT PER BRACONS [36]. Diferents estudis preveien una IMD (intensitat mitjana diària de trànsit) d'un màxim de 15.000 vehicles diaris per al 2016. Des del DPTOP es plantejaven dues opcions: o bé es desdoblava la C-25 o s'hauria de fer per Bracons, opció que des de PTOPT es considerava més complicada.

Tanmateix la prolongació de la C-25 en direcció a la Costa Brava també va ser un dels temes tractats en el marc del DEBAT COSTA BRAVA [68], que va tenir lloc a diferents indrets de les comarques gironines a partir de març.

El desdoblament de l'eix Transversal s'inclou en l'anunci de les actuacions del Govern per a millorar la xarxa de carreteres de Catalunya

El 29 de desembre el Consell Executiu de la Generalitat va aprovar la inversió de 515 milions d'euros, que serviria per a posar en marxa el futur Pla d'autovies de Catalunya. Alhora, el conseller Nadal va anunciar que a aquestes actuacions s'afegiria, en un termini no superior a un any, el desdoblament de l'eix Transversal, valorat en 794 milions d'euros, (un 40% més del que va costar fer-lo), amb un finançament que la Generalitat volia que comptés amb la participació de l'Estat. Després de l'anunci, el president de la Cambra de Comerç de Barcelona, Miquel Valls, va elogiar la inversió que el DPTOP preveia per al Pla d'autovies de Catalunya.

Les previsions del Govern de la Generalitat eren tenir enllestit el desdoblament a final de 2005.

AJF

Més informació:

www.gencat.net/ptop



34 CARRETERA C-25, EIX TRANSVERSAL, PROLONGACIÓ A LA COSTA BRAVA



El canvi de nom de les carreteres GI-672, entre l'N-II i Riudellots, i GI-663, de Riudellots a Cassà de la Selva, que amb la nova nomenclatura passen a anomenar-se C-25, fa témer als veïns dels municipis afectats que l'eix Transversal o C-25 es perllongui en direcció a la Costa Brava a través d'aquestes vies. Una vegada descartada aquesta prolongació de l'eix Transversal per part del secretari per a la Mobilitat, Manel Nadal, els alcaldes de Cassà de la Selva i Riudellots continuen demanant que es canviï la nomenclatura de les carreteres al seu pas per aquestes poblacions, de manera que en el futur no es consideri que aquests trams formen part de l'eix Transversal.



L'eix Transversal, anomenat també carretera C-25, és l'eix viari que travessa el territori català per l'interior, dibuixant una diagonal de sud-oest a nord-est. La via enllaça amb l'A-2 [13], la CARRETERA C-16-[30] i la CARRETERA C-17 [32], entre altres vies d'importància, i connecta les poblacions de Cervera (Segrià), Manresa (Bages), Vic (Osona) fins a Vilobí d'Onyar (Selva), a l'alçada de l'AP-7 [13] i de la N-II en direcció a Girona. El Pla de Carreteres presentat pel Govern de la Generalitat de Catalunya el 1995 preveia la continuació de l'eix Transversal fins a la Costa Brava, passant per Cassà de la Selva, Llagostera i Sant Feliu de Guíxols.

La nova codificació de carreteres que va entrar en vigor l'any 2001 havia fet que el tram entre l'N-II i Riudellots de la Selva, que figurava com a carretera GI-672, i la carretera fins a Cassà de la Selva, anomenada GI-663, passessin a denominar-se C-25, tot i no haver format part del projecte de l'eix Transversal. Així, amb la nomenclatura actual des de Vilobí d'Onyar, la carretera C-25 continua en direcció est a través de la comarca de la Selva per Riudellots de la Selva, fins a Cassà de la Selva, i des d'aquí a Llagostera on, a través de la C-65, connecta amb els pobles de la Costa Brava.

Els alcaldes del municipis afectats pel canvi de nomenclatura temien que la coincidència de nom convertís la carretera en una continuació de l'eix Transversal i que aquest fet impliqués un augment de la intensitat de trànsit i que comportés obres de millora del traçat. A principi de juliol, el secretari per a la Mobilitat, Manel Nadal, va explicar que el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) encara no tenia presa cap decisió respecte a la perllongació de l'eix Transversal en direcció a la Costa Brava.

Ferms contra la perllongació de l'eix Transversal

A mitjan juliol, veïns de Llagostera van iniciar una recollida de firmes per a demostrar l'oposició de la proposta de prolongació de la C-25 pel municipi. Alhora, veïns de Campllong (Gironès) juntament amb els veïns de Cassà de la Selva van recollir més de tres-centes firmes, contra la prolongació de l'eix Transversal.

Uns dies més tard i arran de les declaracions realitzades per Manel Nadal, l'Ajuntament de Llagostera va fer arribar a la Direcció General de Carreteres el desacord al projecte de prolongació de l'eix Transversal. Consideraven que aquesta via perjudicaria moltes masies habitades i camps de conreu de la zona. L'alcalde, Lluís Postigo i també diputat per Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) al Parlament de Catalunya, estava d'acord amb les mobilitzacions que havien realitzat els veïns del municipi de Campllong. Per la seva banda, l'alcaldesa de Riudellots de la Selva, Montserrat Roura, va declarar que esperaria que el DPTOP es pronuncies de manera oficial.

Proposta de la JARC

El sindicat agrari de Joves Agricultors i Ramaders de Catalunya (JARC), que també estaven en contra de la prolongació de la C-25 amb la variant de Llagostera, apostaven per fer una variant que unís l'N-II amb la carretera de Campllong passant pel polígon de Riudellots. La proposta fou presentada al DPTOP, tot i que els municipis de Riudellots de la Selva i Campllong la van rebutjar.

L'alcaldesa de Riudellots, es va mostrar reticent a la proposta de la JARC i l'alcalde de Campllong, Lluís Freixas, va declarar que la proposta era innecessària per al seu poble, ja que el polígon de Riudellots "té accés directe a la N-II". Pel que fa al polígon de Campllong, Freixas responia que "és tant petit" que tampoc era necessari i considerava que, quan es desdoblés l'N-II, encara seria menys necessària la variant que proposava la JARC.

Es descarta la prolongació de l'eix Transversal fins a la Costa Brava

A final de juliol el secretari per a la Mobilitat, Manel Nadal, va anunciar la decisió del DPTOP de descartar la prolongació de l'eix Transversal pel municipi de Llagostera, fins a connectar amb la variant d'aquest municipi. Manel Nadal va apostar per fer noves propostes a fi de resoldre el tema d'una variant que connectés L'AEROPORT DE GIRONA-COSTA BRAVA [8], amb la població de Cassà de la Selva, proposta que volia fer arribar als alcaldes de Riudellots de la Selva i de Campllong. D'aquesta manera va prioritzar el desdoblament de la carretera de Maçanet de la Selva (Selva), que connecta amb la costa, el projecte constructiu del qual ja estava molt avançat.

L'alcalde de Llagostera, Lluís Postigo, va mostrar-se satisfet i va indicar que la supressió de la proposta de prolongació de l'eix coincidia amb els interessos de l'Ajuntament i dels veïns.

A final d'any s'esperava que el DPTOP, es pronuncies durant el 2005 sobre el DESDOBLAMENT DE LA C-25 [33] i les possibles alternatives per a la connexió amb la Costa Brava.

AJF

Més informació:

www.gencat.net/ptop
www.llagostera.org
www.campllong.com
www.riudellots.com
www.cassadelaselva.net

CARRETERA C-31, DESDOBLAMENT PALAMÓS-PALAFRUGELL 35



El projecte de desdoblament de la C-31, entre Palamós i Palafrugell, es modifica després d'un acord entre la Direcció General de Carreteres i els ajuntaments de Palamós, Mont-ras, Vall-llobrega i Palafrugell. L'objectiu és reduir l'impacte ambiental i paisatgístic mantenint els dos carrils per banda previstos inicialment.

La carretera C-31, anomenada també eix costaner, ressegueix diverses poblacions del litoral de les comarques gironines des de Sant Feliu de Guixols, passant per Santa Cristina d'Aro, Palamós, Mont-ras Palafrugell, Begur, Pals, Torroella de Montgrí, Verges i els termes de l'Escala o Sant Pere Pescador, fins a arribar a Figueres. En el tram que avança entre Sant Feliu de Guixols i Palafrugell aquesta carretera forma part, juntament amb la C-65 i la C-66, de l'ANELLA DE LES GAVARRES [37], que comunica la ciutat de Girona amb la Costa Brava central. Aquest tram era l'any 2001 un dels més saturats de les comarques gironines amb una intensitat mitjana diària (IMD) de 23.683 vehicles.

El 2003 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), que ja havia manifestat la seva voluntat que l'anella de les Gavarres tingués dos carrils per banda en tot el recorregut, va presentar el projecte de desdoblament del tram de la C-31 entre Palamós i Palafrugell, d'un total de 6,8 km, el qual passava pel centre del nucli urbà de Mont-ras. La carretera passava entre els ESPAIS NATURALS DE CASTELL-CAP ROIG [70] i les Gavarres, inclosos al Pla d'espais d'interès natural (PEIN). El traçat no convenia l'alcalde de Palafrugell, Lluís Medir, ni el de Vall-llobrega, Joan Surroca, ambdós d'Iniciativa per Catalunya-els Verds (ICV), ni tampoc l'alcaldesa de Palamós, Teresa Ferrés, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), que asseguraven que alguns trams del projecte estaven sobredimensionats i no respectaven el paisatge. La plataforma ecologista Salvem l'Empordà i l'Assemblea de Pobles en Defensa del Territori s'oposaven al desdoblament d'aquest tram i de la resta de l'anella de les Gavarres ja que a parer seu es tractava d'un projecte sobredimensionat i que "hipotecava el futur turístic, social, cultural i mediambiental del Gironès, la Selva, el Baix i l'Alt Empordà".

El nou Govern decideix modificar el projecte

A l'inici del 2004 els nous responsables del DPTOP van reiterar l'aposta pel desdoblament de tota l'anella de les Gavarres, tot i que es mostraven disposats a modificar el projecte entre Palamós i Palafrugell. Aquest compromís el va adoptar el director per a la Mobilitat, Manel Nadal (PSC), el mes de febrer, després de reunir-se amb els alcaldes afectats. La modificació suposaria reduir diversos accessos, carrils laterals i interseccions per tal de disminuir les

dimensions de la via i el seu impacte ambiental. També es va acordar realitzar un estudi d'integració paisatgística del projecte i constituir una comissió de seguiment, formada per representants del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i els ajuntaments. La modificació del projecte va suposar un retard respecte del calendari inicial, que preveia la licitació de l'obra a mitjan 2004.

El mes de novembre es van presentar les modificacions del projecte inicial que s'havien d'incloure en el projecte constructiu, en aquells moments en redacció. Es pretenia, entre altres coses, "garantir l'harmonia visual i paisatgística del projecte" i assegurar les connexions per a vianants i usuaris de la bicicleta. El pressupost previst era de 60 milions d'euros.

Entre les mesures concretes es trobava l'eliminació del pas elevat amb rotondes a l'extrem a l'enllaç de Castell, a Palamós, per a construir-hi una rotonda subterrània. A Mont-ras s'ampliava el pas subterrani pel centre, previst inicialment de 800 m, fins als 1.120 m del projecte final, i es construïa una rotonda d'accés al nucli antic d'aquest municipi. A Palafrugell es simplificaven els ramals de pas elevat de la zona del cementiri i es perllongava l'accés al centre amb quatre carrils.

D'altra banda, i des d'un punt de vista ambiental, el projecte es fixava com a objectiu preservar els corredors biològics per a garantir la connectivitat entre els espais d'interès natural de Castell-Cap Roig i les Gavarres, d'acord amb la declaració d'impacte ambiental.

El Govern confiava que podria concloure la redacció del projecte constructiu i licitar-lo a principi de 2005 i iniciar-ne les obres, que havien de durar dos anys, passat l'estiu.

MJP

Més informació:

www.gencat.net/ptop
<http://agenda.pangea.org>



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



Durant el 2004 el Govern de la Generalitat dóna llum verd al polèmic projecte de construcció de l'eix viari Vic-Olot pel túnel de Bracons, que avança per diversos espais d'elevat interès natural, agrícola i paisatgístic. El projecte, iniciat pel Govern de CiU, havia aixecat una forta controvèrsia en el si del tripartit, on el PSC el defensava amb matisos i ERC i ICV s'hi oposaven. Finalment, l'eix Vic-Olot per Bracons s'aprova però amb importants modificacions per a reduir-ne l'impacte ambiental. CiU, PP i diverses associacions d'empresaris es mostren satisfets amb la decisió del Govern, mentre que la plataforma ecologista Salvem les Valls rebutja el projecte i assegura que hi havia altres alternatives més idònies.

Antecedents | 2003:21



L'origen de l'eix Vic-Olot (EVO) es troba al Pla general de carreteres de 1985, on es plantejava la construcció d'un eix viari que unís les comarques d'Osona i la Garrotxa i que podia ser considerat com una bifurcació del futur EIX TRANSVERSAL [34].



El 1994 es va presentar el primer projecte que proposava un traçat d'uns 36 km des de Manlleu fins a Olot i la construcció d'un túnel al coll de Bracons. Paral·lelament, el mateix any es va construir el tram Vic-Manlleu, amb una llargada de 3,6 km.



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 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 canviar el nom per 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. Alertaven, 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 L'N-260 [38] en direcció a Figueres que convertia aquesta carretera en l'AUTOVIA A-26 [16].



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. No obstant això, el 1998 en va presentar un de nou, fragmentat 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, pressupostat en 215 milions d'euros, es va acabar aprovant l'any 2000 i incloïa un túnel de 4.170 m al coll de Bracons i un tram de dos carrils per a cada sentit de circulació. D'aquesta manera es pretenia reduir en uns 20 minuts el trajecte entre Olot i Vic.

El nou projecte va continuar tenint l'oposició de la plataforma Salvem les Valls que al·legava el fort impacte ambiental, la incidència en la qualitat de vida, l'elevat cost i l'augment del transport viari que ocasionaria. Reclamava, a més, que s'estudiessin altres alternatives com millorar la C-63, que uneix Olot i Vic per Santa Coloma de Farners i l'eix Transversal, o la carretera que uneix Olot i Vic pels túnels de Capsacosta i Ripoll. També s'oposaven a la carretera el sindicat Unió de Pagesos, que temia que al voltant de la carretera proliferarien naus industrials i urbanitzacions, i la major part dels empresaris turístics vinculats a la promoció de l'entorn natural.

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 (FOEG) 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. Per als empresaris, el nou eix també tindria beneficis ambientals, ja que permetria reduir el consum d'energia fòssil a causa de la disminució de la distància que haurien de recórrer els vehicles.

Pel que fa als partits polítics Iniciativa per Catalunya-els Verds (ICV), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Ciutadans pel Canvi (CpC) s'hi van manifestar en contra i van participar en tots els actes convocats per Salvem les Valls. En canvi, el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), tot i que no s'oposava al traçat projectat, es mostrava partidari de fer la carretera d'un sol carril per cada sentit de circulació per tal d'aconseguir que fos únicament una via de connexió intercomarcal i no una via de llarg recorregut utilitzada per vehicles pesants. El Partit Popular (PP) donava ple suport a la carretera.

L'any 2002 es va construir el tram Manlleu-Torelló, d'uns 5 km i un pressupost de 13,5 milions d'euros. El 2003 es van iniciar les obres al tram Torelló-la Vall d'en Bas que incloïen la construcció del túnel de Bracons. El pressupost era de 155 milions d'euros i es va adjudicar a la Unió Temporal d'Empreses (UTE), Fomento de Construcciones y Contratas (FCC) i Agrupación Guinovart Obras y Servicios Hispania.

Durant la campanya electoral de les eleccions autonòmiques del novembre de 2003 el Govern de la Generalitat va decidir aturar el projecte per saber què decidiria el nou govern.

El nou govern atura les obres i vol revisar el projecte

A partir del desembre de 2003 la formació d'un nou govern de la Generalitat, format pel PSC, ERC i ICV, va donar esperances a la plataforma Salvem les Valls, que va demanar als dos últims partits que mantinguessin el compromís electoral que havien adquirit en contra del projecte. No obstant això, les diferències entre les tres formacions van impedir que en el pacte de govern hi hagués una referència clara respecte a Bracons i van optar per proposar un estudi ambiental, jurídic i econòmic per a decidir si es replantejava el projecte iniciat per l'anterior govern.

Fins que no es prengué la decisió definitiva respecte del traçat, el gener de 2004 la Generalitat va decidir no iniciar les obres de la part de la Garrotxa i paraitzar les que es realitzaven en un tram de quatre quilòmetres entre el nucli de Sant Andreu de la Vola i Sant Pere de Torelló. Un mes després d'aquesta decisió es va fer exten-

sible també a les obres de perforació del túnel de Bracons. Tant el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal (PSC), com el de Medi Ambient, Salvador Milà (ICV), afirmaven que calia revisar el projecte anterior perquè a la boca nord del túnel es preveïen quatre carrils, més un de frenada i un pendent del 8%, que haurien provocat un fort impacte ambiental i no s'ajustaven a la normativa estatal i europea en matèria de carreteres.

Malgrat aquesta coincidència els dos consellers discrepaven obertament respecte del futur de l'obra. Joaquim Nadal es mostrava partidari de realitzar l'eix Vic-Olot per Bracons però transformant-lo en una via de caràcter comarcal, amb un màxim de tres carrils i menor pendent. Nadal afirmava que l'aturada definitiva de les obres del tram Torelló-la Vall d'en Bas obligaria el govern català a pagar una indemnització a les empreses contractistes d'uns 30 milions d'euros. Creia, a més, que les alternatives a l'eix per Bracons eren més cares, tenien més impacte i no estalviaven temps ni quilòmetres. En canvi Salvador Milà defensava una revisió global del projecte amb una nova declaració d'impacte ambiental on es presentarien diferents possibilitats d'enllaç entre Vic i Olot, incloent-hi com una de les alternatives la supressió del traçat per Bracons. Aquest tràmit obligaria a paraitzar les obres durant un mínim de tres mesos. També mantenien una postura diferent els partits que formaven el nou govern de la Generalitat, on el PSC recolzava la postura de Nadal i ERC i ICV s'alineaven amb les tesis de Milà.

Salvem les Valls va qualificar d'insuficients les mesures de paraització i va recordar que encara s'estava treballant en un tram proper a Torelló. D'altra banda la paraització de les obres va ser criticada per CiU, el PP i la Unió Intersectorial d'Empresaris de la Garrotxa, que mantenien la seva aposta pel projecte inicial i advertien que, si es feia menys dimensionada, esdevindria una via petita i poc segura des del primer moment. Per la seva banda, el Consell Comarcal de la Garrotxa va aprovar una moció on es demanava, amb els vots a favor de CiU i en contra d'ERC, PSC i Alternativa per la Garrotxa (ApG), que no s'aturessin les obres. En canvi, l'Ajuntament d'Olot, gràcies als vots del PSC amb majoria

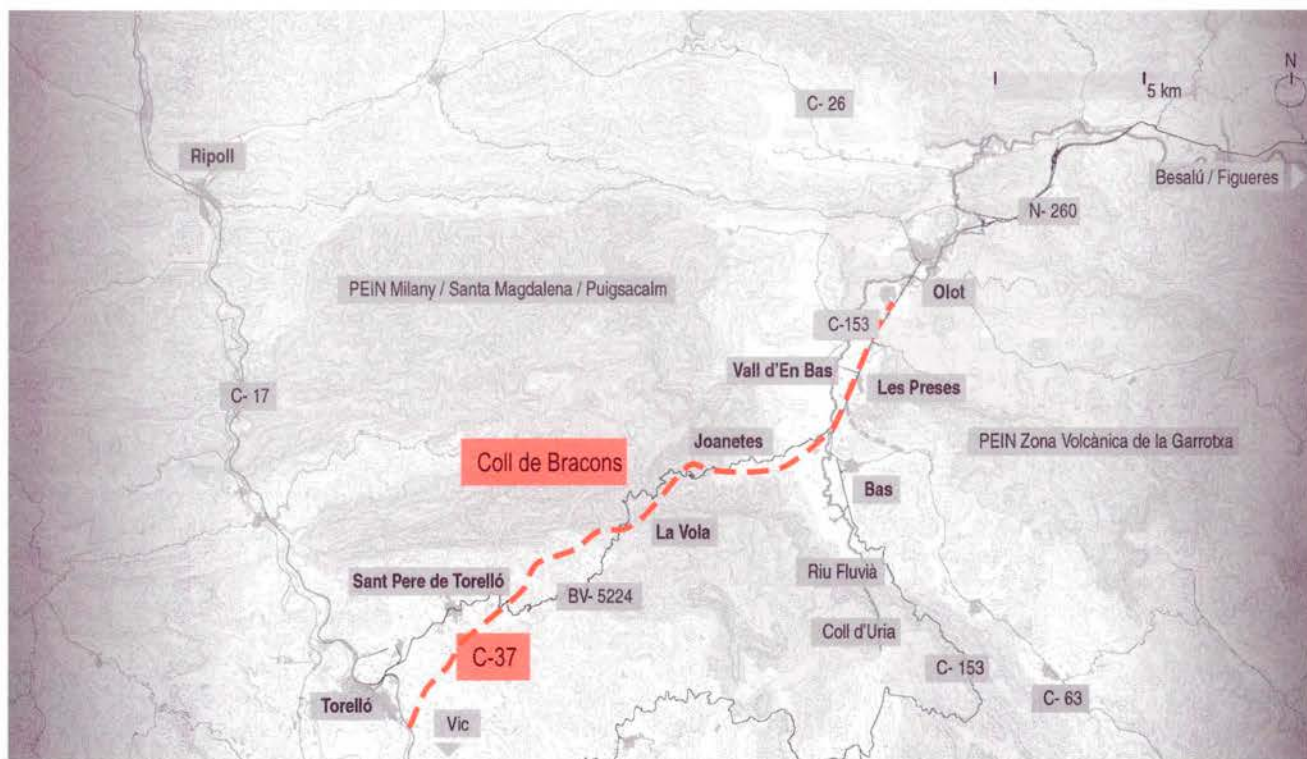
absoluta, va optar per donar un vot de confiança al Govern i demanar que la carretera s'adaptés al territori i a la singularitat dels seus espais naturals.

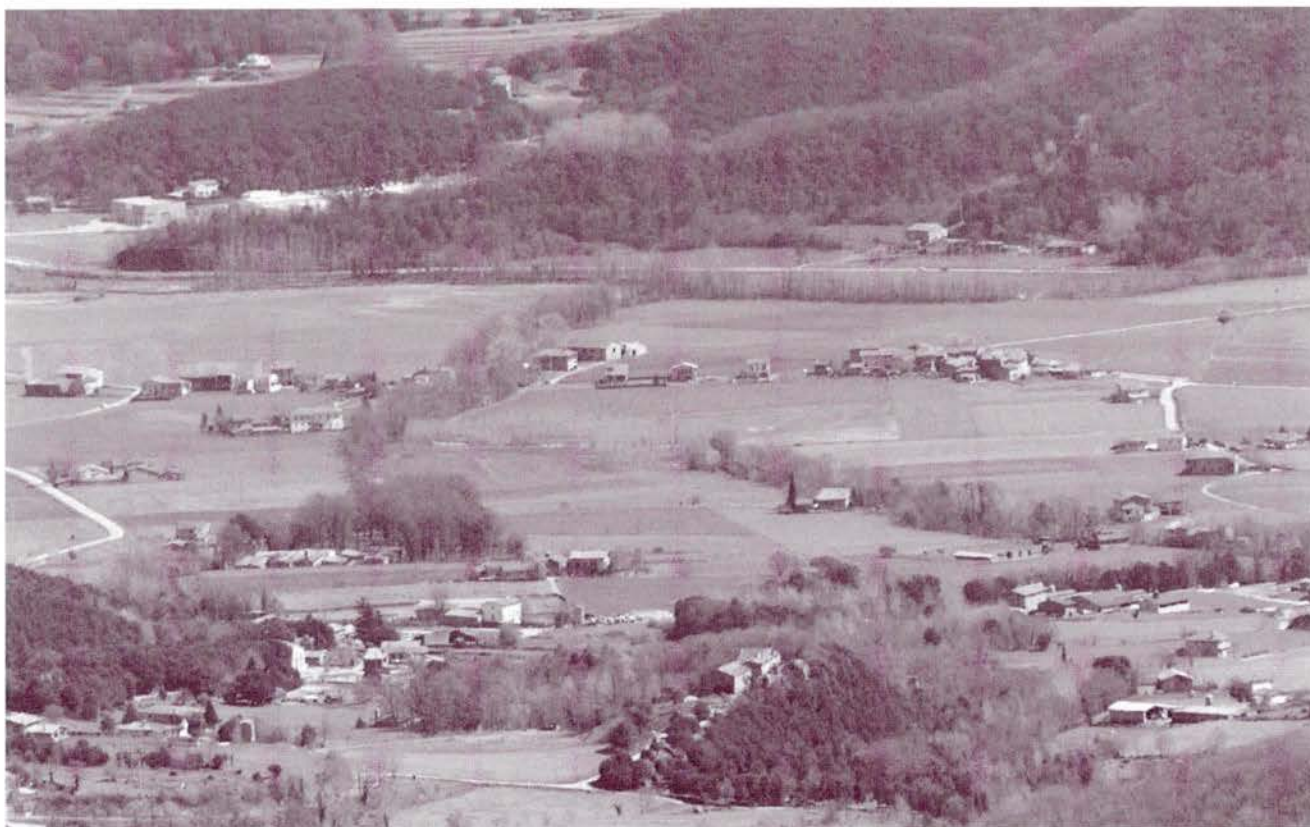
El 16 de febrer Salvem les Valls va organitzar la III Marxa a Peu per Bracons per a reclamar la paraització total de les obres de l'EVO a la qual van assistir unes quatre mil persones. La mobilització va avançar per la vall de Joanetes i va consistir en una caminada reivindicativa i un dinar popular als prats del Rourell, un dels paratges que resultaria més afectat per la carretera. En l'acte, el portaveu de Salvem les Valls, Raül Valls, va exigir al Govern català que fos valent i busqués altres alternatives amb menys impacte, com per exemple la millora de l'eix pirinenc pels túnels de Capsacosta i Ripoll. 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. Els dos partits van respondre públicament a aquestes acusacions. El dirigent d'ERC Joan Puig va amenaçar de trencar el tripartit si el PSC imposava la seva postura i Joan Boada, d'ICV, va demanar més implicació a ERC per a aturar el projecte.

A final de febrer va sortir a la llum pública una enquesta elaborada per encàrrec del Diari de Girona i el 9 nou sobre Bracons. Segons l'enquesta, un 59% dels veïns de les comarques de la Garrotxa i Osona eren partidaris de la construcció de la 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% es mostrava favorable i un 44% era partidari de la supressió completa.

El nou Govern dona llum verd a l'eix de Bracons però hi introdueix canvis

Finalment el 16 de març el Govern de la Generalitat va decidir, en una reunió del consell executiu, tirar endavant l'eix Vic-Olot per Bracons i reprendre les obres de construcció del túnel. No obstant això, se subratllava que la nova carretera es projectava com a via intercomarcal i no com a ruta de llarga distància per al trànsit pesant i es proposaven diverses mesures per a disminuir l'impacte ambiental





Imatge de la plana agrícola de la vall d'en Bas, a la comarca de la Garrotxa. Foto: Àlex Tarroja

com ara la reducció de quatre a tres carrils en alguns trams. D'aquesta manera es van imposar les tesis del PSC davant de la postura 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 on, segons la premsa, 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. No obstant això, aquest enfrontament va ser negat pel Govern mateix. Al final de la reunió el conseller de Medi Ambient, Salvador Milà, es mostrava resignat amb el resultat final de la votació i es va limitar a constatar que "les majories manen".

La nova proposta presentada es basava en el fet de rebaixar uns 18 m la cota de la boca nord del túnel (a la banda de la Garrotxa) per sota del projecte constructiu inicial i desplaçar l'eix uns 150 m cap al sud. Aquesta solució permetia un millor encaix de la infraestructura en el territori, reduir l'impacte visual a l'entorn de l'ermita de Sant Mateu i evitar el pas pel paratge dels Marges. A més, les modificacions introduïdes permetien reduir el pendent del 8% al 6% als accessos nord del túnel. Això feia possible reconvertir els tres quilòmetres d'autovia entre el túnel i Joanetes, que s'estrenyien de 20 a 15 m i passaven de quatre carrils amb mitjana a tres carrils sense separació.

El nou projecte també incorporava altres mesures per a reduir l'impacte ambiental, com diversos túnels i falsos túnels al voltant del nucli de Joanetes i de Sant Andreu de la Vola, al sector d'Osona. 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.

També es preveia la redacció dels plans directors de les valls del Ges, a Osona, i de la vall d'en Bas, a la Garrotxa, que comprenien dotze municipis i tenien com a objectiu impedir aprofitaments ur-

banístics i accions especulatives als voltants del traçat. En aquest sentit el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va afirmar que mitjançant aquest pla es protegirien els espais de valor agrícola i va sentenciar que l'eix Vic-Olot tindria "conseqüències viàries, econòmiques, socials, ambientals i paisatgístiques, però en cap cas urbanístiques". La redacció del pla, quantificada en 209.000 euros, fou encarregada als arquitectes Ricard Pié i Josep Maria Vilanova, professors de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) i especialistes en ordenació del territori i el paisatge.

A causa de les modificacions introduïdes en el projecte, el pressupost es va encarrir uns 10 milions d'euros i es va haver de sotmetre el tram situat entre el túnel i la Vall d'en Bas a informació pública i a estudi d'impacte ambiental. Mentre es redactava el nou estudi informatiu, tràmit que va durar més de mig 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 com a "operació de maquillatge". El seu portaveu, Raül Valls, es mostrava així de dolgut: "Estem tristes, decebuts, i s'ha truncat l'esperança que es va instal·lar als nostres cors al novembre, després de les eleccions autonòmiques". 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. Unió de Pagesos 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. El PP es va limitar a donar suport a la represa de les obres. D'altra banda la decisió del Govern va provocar la dimissió de Miquel Macias, l'únic regidor d'Alternativa per la Garrotxa (ApG), formació adscrita a ICV, d'Olot. Macias va afirmar que ho feia per coherència, ja que la seva activitat política s'havia basat en l'oposició al túnel de Bracons.

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 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".

Continuen presentant-se noves alternatives

Uns dies després de la decisió del Govern, una empresa de projectes ambientals, Activitats Natura, va proposar una alternativa a l'eix Vic-Olot basada en el desplaçament de la carretera entre quatre i sis quilòmetres al sud-est. D'aquesta manera resseguiria l'actual via entre Vic i Olot pel Coll d'Uria (la C-153) i inclouria un túnel de 5,7 km sota la Serra de Cabrera. Per als promotors de la idea el nou traçat permetria estalviar 45 milions d'euros, tindria un menor impacte ambiental, ja que evitaria la vall de Joanetes, i no variaria la distància entre Olot i Vic. La proposta va rebre el suport d'ERC, però no del DPTOP, que la va rebutjar afirmant que arribava tard i que no era viable tècnicament. Salvem les Valls també es va oposar a aquest traçat afirmant que no disminuïa l'impacte ambiental però subratllava que demostrava que el Govern no havia realitzat estudis alternatius a Bracons.

Tampoc no perdia l'esperança a modificar el projecte el Grup de Defensa del Ter (GDT), que el mateix mes de març va demanar a la Generalitat que estudiés la possibilitat de substituir el túnel de Bracons per un altre que donés pas al futur eix ferroviari transversal Lleida-Manresa-Vic-Olot-Figuères.

Vall d'en Bas-Olot, el tram més delicat

Paral·lelament el Govern va començar a treballar en el tram comprès entre la Vall d'en Bas i Olot. Aquest tram ja no formava part de l'eix Vic-Olot, ja que el Govern havia decidit acabar-lo a Sant Esteve d'en Bas, però a la pràctica esdevenia molt important ja que permetia connectar-lo amb la capital de la Garrotxa i l'eix Pirinenc. D'aquesta manera únicament es projectava com una millora de la C-63 que s'iniciava a l'encreuament de Joanetes però havia d'incloure noves variants a les Preses i Olot per a evitar el pas per aquests centres urbans.

Malgrat aquesta modificació, el tram Vall d'en Bas-Olot esdevenia el més delicat de la connexió entre les dues capitals pel seu possible impacte sobre el riu Fluvià, les terres agrícoles de la Vall d'en Bas, el Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa i uns aqüífers de gran importància per l'equilibri ecològic de la zona. El mes de març la Generalitat va anunciar que estudiava onze alternatives per a la variant de la C-63 al nucli de les Preses que afectaven aquest municipi i el de la Vall d'en Bas. La Unió Temporal d'Empreses (UTE), Equip Tècnic Santandreu d'Olot i Auding havien estat els encarregats de donar forma a les diverses opcions. El director general de Mobilitat, Manel Nadal, va declarar que la

Generalitat estava en fase d'eliminar alternatives i que probablement quedarien reduïdes a dues. N'hi havia una que consistia en una variant a l'oest de les Preses, entre la zona urbanitzada i l'escola, probablement subterrània. La segona proposava un túnel per l'est d'aquest municipi, a la zona del Marboleny. En tot cas, el Govern va afirmar que l'elecció final del traçat dependria del pla director de la Vall d'en Bas i de l'opinió dels ajuntaments d'Olot, les Preses i la Vall d'en Bas.

L'Ajuntament de les Preses va fer arribar el mes de juny la seva proposta al DPTOP, que tenia molts punts coincidents amb la primera de les alternatives projectades pel Govern. El traçat travessaria en diagonal la plana de les Preses per l'oest, entre l'escola i el nucli, i inclouria un túnel per sota el Fluvià fins enllaçar amb la futura variant oest d'Olot. L'alcalde de les Preses, Daniel Tarradellas, afirmava que l'opció del túnel de Marboleny era tècnicament complicada i només tenia sentit si l'Ajuntament d'Olot optava per realitzar la variant a l'est del seu municipi, opció a la qual aquest consistori s'oposava fermament. En efecte, l'Ajuntament d'Olot apostava també perquè les dues variants passessin per l'oest dels nuclis urbans i evitar així l'impacte sobre diversos espais del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa. En canvi l'Ajuntament de la Vall d'en Bas es mostrava partidari de l'opció est per tal d'evitar l'afectació sobre la plana agrícola i el riu Fluvià.

El Govern defineix en detall el tram de la Garrotxa

El mes de novembre el director general de Mobilitat, Manel Nadal, i el de Carreteres, Jordi Follia, van presentar als alcaldes i veïns de la zona el traçat definitiu de l'eix Vic-Olot entre el túnel de Bracons, el nucli de Joanetes i la C-63, després de realitzar els estudis informatius i d'impacte ambiental. Aquest nou projecte presentava diverses novetats respecte a la decisió que havia pres el Govern el mes de març i preveia que l'eix quedés pràcticament amagat a l'altura de Joanetes. Això es feia possible gràcies a l'allunyament d'uns 200 m respecte d'aquest nucli i la construcció, en aquest tram, d'un nou túnel d'un quilòmetre de llargada que substituiria els cinc previstos inicialment. Les noves millores encarien l'obra en 12 milions d'euros, de tal manera que el pressupost del tram Torelló-la Vall d'en Bas pujava als 146,5 milions d'euros. Tant els veïns de Joanetes com l'alcalde de la Vall d'en Bas, Miquel Calm, van valorar positivament les modificacions per la reducció en l'impacte ambiental i visual que suposaven.

A final de 2004 el túnel de Bracons ja havia superat el primer terç de la construcció amb 1.600 metres perforats. Així mateix, el 30 de desembre la Direcció General de Carreteres va treure a exposició pública l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental del tram de Joanetes, que incloïa les modificacions previstes anteriorment. Pel que fa al tram de la C-63, entre la Vall d'en Bas i Olot, el Govern no s'havia posicionat encara sobre les diferents alternatives a les variants de les Preses i Olot i demanava més temps per a reflexionar-hi. Durant el 2005 es preveia que continuessin les obres del tram de la Garrotxa i que el Govern es decidís per alguna alternativa per a la millora de la C-63.

MJP

Més informació:

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

37 CARRETERA C-66, ANELLA DE LES GAVARRES



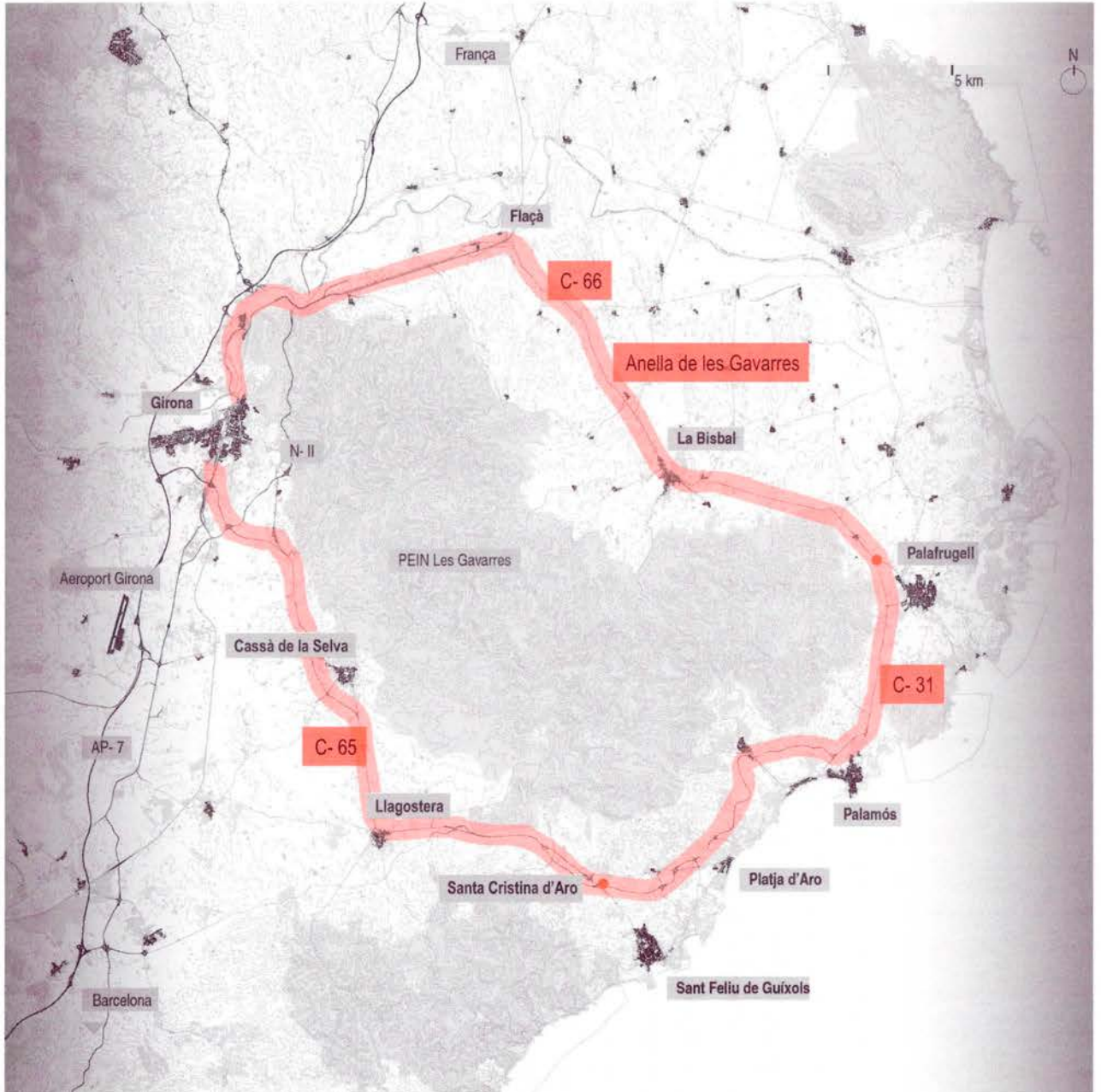
Avança el projecte de desdoblament de l'anella de les Gavarres, que uneix Girona amb la Costa Brava central. Diverses entitats i grups municipals mostren la seva disconformitat, però el Departament de Política Territorial i Obres Públiques defensa la necessitat del desdoblament a partir de les dades d'intensitat de trànsit diari



L'anella de les Gavarres és la via que circumscriu el massís de les Gavarres i permet comunicar la ciutat de Girona amb la Costa Brava central. Consta de tres carreteres: la C-66, de Girona a Palafrugell passant per la Bisbal d'Empordà; la C-31, de Palafrugell a Santa Cristina d'Aro passant per Palamós i Sant Feliu de Guíxols,



i la C-65, de Santa Cristina a Girona passant per Llagostera i Cassà de la Selva. Es tracta, per tant, d'una via que comunica bona part de les ciutats més importants de les comarques gironines i que és molt utilitzada durant els mesos d'estiu pel turisme. Segons el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), la



intensitat mitjana diària de trànsit (IMD) l'any 2001 s'acostava als 15.000 vehicles per dia a la C-66 i era notablement superior en diversos trams de la C-31 i la C-65.

El projecte de desdoblament

Els anteriors responsables del DPTOP, quan la Generalitat estava governada per Convergència i Unió (CiU), es van fixar l'objectiu de desdoblar l'anella de les Gavarres per a evitar els col·lapses de circulació que es produïen especialment durant els mesos d'estiu. Fins el 2004 únicament estava desdoblada un tram de la C-65, entre Santa Cristina d'Aro i la C-35, que dona accés a l'autopista AP-7. No obstant això, ja havien començat les obres de desdoblament de la variant de Santa Cristina d'Aro, amb un cost total previst de 7 milions d'euros, i estava projectat allargar-la fins a Platja d'Aro i Palamós.

També durant el 2003 s'havia presentat el projecte de **DESDOBLAMENT DEL TRAM DE LA C-31** [35] entre Palafrugell i Palamós, que passava pel nucli urbà de Mont-ras, i el desdoblament de la C-66 entre Celrà i Flaçà, que incloïa una variant a Bordils per la plana agrícola de Juià. Els dos projectes van rebre l'oposició de la plataforma Salvem l'Empordà i de veïns dels municipis afectats, que en criticaven el fort impacte territorial que tindria. En el cas de la C-31, també s'hi van oposar els ajuntaments de Palamós, Palafrugell i Vall-llobrega.

Els nous responsables del DPTOP mantenen el projecte, però introdueixen modificacions al traçat

L'arribada al Govern de la Generalitat de la coalició tripartita formada per el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya- els Verds (ICV) no va comportar canvis substancials en el projecte. De fet **L'ACORD PER A UN GOVERN CATALANISTA I D'ESQUERRES** [2003:5] ja preveia la conversió de l'anella de les Gavarres en una autovia de dos carrils per banda.

Davant d'aquest fet el mes de gener de 2004 setze entitats i grups polítics municipals del Gironès i el Baix Empordà van signar el

Manifest de Juià, promogut per l'Assemblea de Pobles en Defensa del Territori (APDT), on reclamaven l'aturada dels projectes de desdoblament de l'anella de les Gavarres. A parer seu, es tractava d'un projecte sobredimensionat i que "hipotecava el futur turístic, social, cultural i ambiental del Gironès, la Selva, el Baix i l'Alt Empordà".

El Secretari per a la Mobilitat, Manel Nadal, va reiterar que el desdoblament tiraria endavant i seria realitat entre l'any 2010 i 2011, tot i que va afirmar que es buscava el màxim consens possible entre els territoris afectats. Respecte a la variant de Bordils va afirmar que es presentaria un nou traçat que tingués menys impacte, tot i que mantindria els quatre carrils previstos.

D'altra banda, el juny de 2004 va entrar en funcionament el desdoblament de la variant de Santa Cristina d'Aro, que donava continuïtat als quatre carrils del tram en direcció a Llagostera, i es van iniciar les obres entre Santa Cristina i Platja d'Aro, amb un pressupost de 8,9 milions d'euros. A més, a final de 2004 es va arribar a un acord entre tots els municipis afectats pel desdoblament del tram entre Palamós i Palafrugell.

Per al 2005 el DPTOP preveia redefinir el tram entre Bordils i Flaçà a la C-66, elaborar el projecte Flaçà-la Bisbal i desencallar la variant de la Bisbal. A la C-31 es preveia que a final de 2005 acabés el desdoblament del tram Santa Cristina d'Aro-Platja d'Aro, que s'iniciessin les obres entre Platja d'Aro i Palamós i que s'adjudiquessin les obres entre Palamós i Palafrugell.

MJP

Més informació:

www.gencat.net/ptop
www.savem-emporda.org
www.teranyina.net/APDT

38 CARRETERA N-260 EIX PIRINENC, COLLADA DE TOSES



Durant el 2004 el Ministeri de Foment treu a exposició pública el projecte de millora de l'N-152 entre Ribes de Freser i Fontanals de Cerdanya, el tram conegut com la collada de Toses. El projecte està format per l'estudi de diverses alternatives. El Departament de Política Territorial i Obres públiques presenta de manera coordinada amb els ajuntaments afectats unes al·legacions per a millorar el projecte.

Antecedents | 2003:20

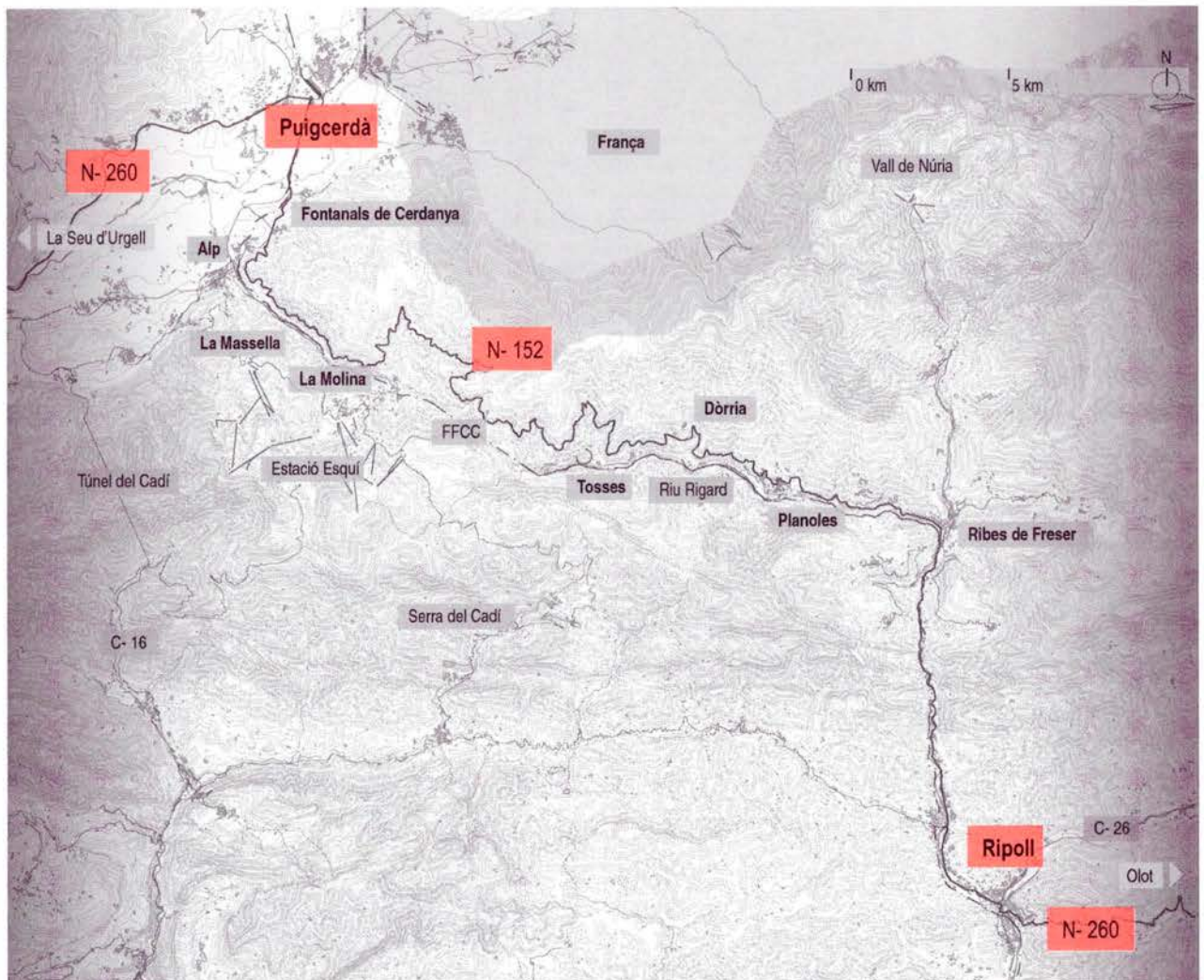


La collada de Toses uneix les comarques del Ripollès i la Cerdanya i és la continuïtat de la CARRETERA C-17 [32] o eix del Ter, des de Barcelona, Vic, Ripoll fins a Puigcerdà (la Cerdanya). L'N-152 enllaça amb l'eix Pirinenc, l'N-260, que uneix des del Mediterrani la població de Portbou (Alt Empordà) amb Figueres (Alt Empordà), Olot (Garrotxa), tot seguint l'N-152 i des de Puigcerdà (Cerdanya) en direcció cap a la Seu d'Urgell (l'Alt Urgell), Sort (Pallars Sobirà), la Pobla de Segur (Pallars Jussà) i el Pont de Suert (Alta Ribagorça) i d'aquí en direcció als Pirineus aragonesos fins a Jaca (Osca). Alhora l'N-260 enllaça amb les principals artèries de comunicació de la xarxa catalana, com LA CARRETERA C-16 [30] i L'AP-7 [13], entre d'altres.

Durant el 2003, les entitats i els agents econòmics i socials de les comarques del Ripollès i la Cerdanya van reclamar repetidament la necessitat de millores en el traçat de la carretera de la collada de Toses i la construcció d'un túnel que unís les dues comarques. Aquell any, el Ministeri de Foment va donar a conèixer l'estudi previ de caràcter informatiu per a la construcció de la carretera, en el qual es presentaven tres alternatives. Totes coincidien a desviar el traçat que passava pel nucli urbà de Ribes de Freser i projectar-lo fora per a confluïr finalment a la Molina.

L'eix Pirinenc en l'agenda política

El 19 d'abril de 2004 el conseller de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP), Joaquim Nadal, va mantenir una





Imatge del Ferrocarril Vic-Puigcerdà al seu pas per Toses, al bell mig de la collada. Foto: Anna Jiménez

reunió a Barcelona amb el seu homòleg aragonès, Javier Velasco. En la reunió van acordar posar en marxa estratègies comunes que es centrarien en tres àmbits: en el logístic i estratègic, en el desenvolupament de la xarxa de ferrocarril i de mercaderies i les infraestructures viàries. Alhora van destacar la importància de la transversalitat pirenaica a través de l'N-260.

D'altra banda, a final d'abril el President de la Generalitat, Pasqual Maragall, va prioritzar la construcció de l'eix Pirinenc i va recordar el compromís electoral del president estatal, José Luis Rodríguez Zapatero, per a impulsar-ne la construcció.

La inversió del Govern espanyol

A final d'agost el Govern espanyol va incloure en el projecte per als pressupostos generals de l'Estat per al 2005 una inversió de 452 milions d'euros per a les comarques gironines, que inclouen el pressupost per la redacció del traçat del túnel de Toses a la carretera N-152 al llarg de 2005. Alhora preveia enllestir el projecte i consignar als pressupostos per al 2006 les quantitats suficients perquè comencessin les obres del túnel i de millora de la resta de la carretera.

D'aquest pressupost dedicat a les infraestructures de les comarques gironines, 352 milions d'euros anirien destinats com a inversions indirectes del Gestor d'Infraestructures Ferroviàries (GIF) per al projecte del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [88-91] i la millora de la línia de FERROCARRIL VIC-PUIGCERDÀ [98]

Foment treu a exposició pública el projecte de millora de l'N-152

El 22 de novembre de 2004 el Ministeri de Foment va treure a exposició pública el projecte de millora de l'N-152 entre Ribes de Freser i Fontanals de Cerdanya. El projecte, de l'enginyer Lluís Bonet, preveia quatre alternatives de traçat, de les quals dues resseguien pràcticament la carretera actual des de Ribes i entre Dòrria i Toses, tot i que la primera era més sinuosa que la segona alternativa, i aquesta última menys pronunciada. La tercera proposava un traçat pel fons de les valls i deixava la població de Planoles a l'est, a diferència de les dues primeres que passaven pel nord del poble. La quarta alternativa proposava un traçat nou a l'interior del túnel. Des de la sortida del túnel de Toses fins a Fontanals, les quatre opcions es fonien en una: des de la Molina vorejava el riu i passava a tocar de la població d'Alp.

Reaccions

Un grup de particulars i d'entitats de les poblacions de Ribes de Freser, Campelles, Planoles i Toses van crear la Plataforma Salvem la Vall del Rigard, amb l'argument que les propostes presentades pel Ministeri de Foment destruirien la vall del Rigard, un dels pocs indrets on sobreviuen espècies en risc d'extinció com el trítol (*Euprocetus asper*) o el trençalòs (*Gypaetus barbatus*).

La Plataforma el Ripollès Existeix va donar un vot de confiança al nou traçat que elimina la collada de Toses, tot i que va reclamar l'estudi conjunt entre la carretera i la línia del ferrocarril de Puigcerdà.

Les al·legacions al projecte les presenten conjuntament DPTOP i el ajuntaments per on passa el traçat

El 29 de novembre de Departament de PTOVA va presentar les al·legacions del projecte del túnel de Toses que van ser acordades amb els ajuntaments de Ribes de Freser, Planoles, Toses i Fornells de la Muntanya, per on passa el traçat de la carretera en el tram Ribes de Freser-la Molina amb l'objectiu de reduir l'impacte ambiental i paisatgístic a la zona. A les al·legacions es proposaven obres de millora que feien referència al traçat, a la velocitat, a l'impacte paisatgístic i acústic i als accessos a les poblacions de Planoles, Toses i Fornells de la Muntanya.

Pel que fa a la població de Planoles, les al·legacions sol·licitaven que la nova via no afectés els habitatges de primera residència ni l'Alberg de la Generalitat, de tal manera que la carretera s'havia de desplaçar uns metres, més enllà de la llera del riu Rigard, i s'havia de construir un túnel de 800 m davant de la població i, quan acabés el túnel, la via tornaria a recuperar el traçat original, un cop travessat el riu.

A Fornells de la Muntanya la proposta era similar a l'anterior, amb la creació d'un túnel de 480 m, al pas per davant del nucli de població, per tornar a recuperar el traçat un cop travessat el túnel i el riu.

Per últim, a Toses es proposava també la construcció d'un túnel de 700 m de longitud, però evitant el fort pendent que hi havia a la proposta de projecte presentat pel Ministeri de Foment.

Les al·legacions presentades també plantejaven la modificació del traçat original de la variant de Ribes, a fi de no crear un punt conflictiu de trànsit, de respectar paisatgísticament la zona i d'evitar així l'impacte que suposaria el pas pel nucli de Roquetes.

A final d'any, la reivindicació històrica de les institucions i dels agents socials i econòmics del Ripollès i la Cerdanya per la millora de la carretera N-152 continuava viva, tot i haver presentat les al·legacions conjuntament amb el DPTOP al projecte de millora del traçat entre Ribes de Freser i Fontanals de Cerdanya que havia projectat Foment.

AJF

Més informació:

www.mfom.es

www.gencat.net/ptop



L'Alt Penedès aprova la primera carta del paisatge comarcal per a la protecció, millora i valoració del paisatge i el desenvolupament sostenible. El document, consensuat amb la majoria d'agents polítics, econòmics i socials de la comarca, ha de garantir la planificació territorial ordenada i marcar les estratègies de protecció de l'espai vitivinícola i agroforestal de l'Alt Penedès.

La comarca de l'Alt Penedès s'estén sobre la plana interior situada al sud de la província de Barcelona, entre les serralades Litoral i Prelitoral. El cultiu de la vinya està present en més de la tercera part de la superfície i en tots els seus vint-i-set municipis. Aquest cultiu té un pes específic important en l'economia local i ha donat lloc a una de les denominacions d'origen més importants de Catalunya. Els processos de metropolitanització de l'última dècada estan transformant el paisatge i l'activitat vitivinícola. L'augment de la pressió sobre els usos del sòl provocat per les activitats industrials, logístiques, residencials i les noves infraestructures va fer aparèixer veus d'alarma i va mobilitzar entitats públiques i privades amb ànim de preservar aquest entorn i amb l'objectiu d'aconseguir un desenvolupament equilibrat i sostenible basat en el manteniment dels paisatges del vi.

Les cartes del paisatge

Les *cartes del paisatge* són documents, més o menys concrets i vinculants, que recullen criteris paisatgístics d'ordenació del territori per a conservar i valorar el patrimoni natural i socioeconòmic d'una zona. Defineixen un marc general, una primera classificació o catàleg dels paisatges i generalment inclouen un codi de bones pràctiques –en el cas de l'Alt Penedès, bàsicament agrícoles–, propostes de restauració i millora del paisatge, la promoció d'una marca turística de qualitat i l'aprovació d'un programa en línia amb la *Carta europea del paisatge*. Europa compta amb diverses experiències en protecció del paisatge, especialment de paisatges vitivinícoles com el Llenguadoc o el Bordeus francès, o la Toscana, a Itàlia. A la Costa Brava, disposen de la Carta de Tossa, a la qual estan adherits diferents ajuntaments del litoral gironí amb la finalitat de trobar un equilibri entre turisme i conservació del paisatge i més recentment s'ha iniciat, amb la mateixa finalitat el *DEBAT COSTA BRAVA* [68]. La Val d'Aran i l'Empordà també estan iniciant la redacció de la seva pròpia carta, mentre que la *CARTA DEL PAISATGE DEL PRIORAT* [40] ja és un projecte avançat.

En el cas català les cartes del paisatge s'inscriuen dins la *LLEI D'URBANISME*, [105] de juny de 2002, reformada el 2004. La Generalitat aposta per la redacció d'aquests documents de caràcter comarcal amb l'objectiu d'incorporar les recomanacions als Plans d'ordenació Urbanística de cada municipi. Les cartes del paisatge, com la de l'Alt Penedès i la del Priorat, són iniciatives anteriors, però plenament coincidents amb la proposta de la *LLEI DE PROTECCIÓ, GESTIÓ I ORDENACIÓ DEL PAISATGE* [104], així com l'*OBSERVATORI DEL PAISATGE* [112] que estava creant la Generalitat de Catalunya a la fi de 2004.

El cas de l'Alt Penedès

La Carta del paisatge de l'Alt Penedès fou impulsada pel Consell Comarcal de l'Alt Penedès, l'Associació Terra Vitium (associació formada per la patronal del vi i del cava, l'associació vinícola del

Penedès (Uvipe) i Institut del cava, Unió de Pagesos i Joves Agricultors i Ramaders de Catalunya, (Jarc)), el Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP), el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) de la Generalitat de Catalunya i redactada per la consultora DATUM de manera coordinada amb la redacció del *PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'ALT PENEDÈS* [135].

El 2002, el Consell Comarcal de l'Alt Penedès, l'Associació Terra Vitium, el DARP, el DPTOP i el DMAH de la Generalitat de Catalunya van signar un conveni amb tres objectius. El primer, identificar i caracteritzar el paisatge vitivinícola, els seus components, les seves unitats i els seus valors. El segon, detectar les tendències i els impactes que comprometen el manteniment dels valors i de la sostenibilitat del paisatge vitivinícola. I, finalment, establir estratègies, instruments i mesures específiques per a la gestió dinàmica del paisatge vitivinícola, entenent-lo com un espai productiu de qualitat que constitueix un valor afegit al potencial econòmic de la comarca.

Com a primer resultat d'aquell conveni, el mes de maig de 2004 es va presentar l'"Estudi del paisatge vitivinícola de l'Alt Penedès" que, analitzant el creixement econòmic, demogràfic i urbanístic de la comarca, en posava en relleu el potencial, alhora que advertia del risc d'una pèrdua de competitivitat del sector vitivinícola relacionada amb el deteriorament paisatgístic. L'estudi proposava la redacció de la Carta del paisatge com a instrument de concertació d'estratègies sobre el paisatge amb el consens dels agents implicats.

L'aprovació de la Carta del paisatge de l'Alt Penedès

Sis mesos després, el 18 d'octubre, el ple del Consell Comarcal va aprovar la Carta del paisatge que constava d'un text general i dos annexos no vinculants, més específics. El text general exposava quatre acords bàsics amb les seves propostes d'actuació concretes. El acord foren: protegir, millorar i valorar el paisatge de la comarca mitjançant una gestió dinàmica del territori i del paisatge; implementar criteris paisatgístics en els diferents instruments de planificació territorial i urbanística de la comarca; adoptar el codi de bones pràctiques vitivinícoles per a la preservació del paisatge orientades a la conservació de la biodiversitat i la promoció del paisatge, i crear l'òrgan de participació per al desenvolupament de les directrius de la Carta del paisatge.

Els acords es van concretar en la delimitació de les unitats de paisatge establertes en l'estudi per al planejament territorial; la participació en la redacció del Pla director; la promoció de convenis de gestió entre administracions públiques i entitats privades, fórmules de custòdia del territori, i la inclusió d'avaluacions ambientals



en les modificacions de planejament municipal. Els ajuntaments havien de determinar els punts estratègics i els espais vulnerables i fràgils del paisatge per a actuar de manera prioritària en la millora del paisatge; aprofundir en la conscienciació, formació i educació dels ciutadans en els valors ambientals; preservar els espais agraris reconeixent la funció professional i social del pagès, i exigir a les administracions que els grans eixos viaris no esdevinguessin barreres per al paisatge.

Els dos annexos feien referència a casos concrets on havia d'actuar l'Administració i els agents privats implicats. El primer portava per títol, "Criteris paisatgístics de caràcter específic a implementar en el planejament territorial i urbanístic de la comarca", i detallava les actuacions que calia fer quant a l'ús del sòl. El segon s'anomenava "Codi de bones pràctiques vitivinícoles per a la preservació del paisatge", i presentava un total de quaranta bones pràctiques agrupades en cinc epígrafs, segons l'objectiu principal: evitar l'erosió del sòl, mantenir el paisatge agroforestal, mantenir la biodiversitat, millorar el paisatge construït i promoure el paisatge vitivinícola. El nivell de detall dels annexos i la manca de finançament municipal per a fer-hi front, així com la dificultat d'alguns municipis a renunciar a l'obtenció d'ingressos fàcils per la transformació de vinyes en sòl industrial o residencial van ser els punts observats com a crítics, tant pels mateixos redactors com pels agents implicats. Albert Cortina, advocat i coredactor de l'informe amb Jaume Busquets, va advertir que tota la feina que s'havia dut a terme podria acabar «en pura retòrica» si finalment no s'aplicava a tots els municipis.

Les reaccions a la Carta

La UVIPE es va manifestar a favor de la Carta del paisatge a principi d'agost, durant la celebració d'una assemblea general. El seu president, Miguel Torres va explicar que la UVIPE finançaria murs verds per a minimitzar l'impacte visual dels polígons industrials.

El document, però, no va agradar ni convèncer tothom. La plataforma ciutadana Salvem el Penedès no va participar en la presentació ni la signatura de la Carta del paisatge perquè va considerar que no

s'havia garantit el procés de participació ciutadana en no poder-hi presentar esmenes. Al mateix temps, van reclamar que aquest instrument fos vinculant per als signants. Tampoc no s'hi van mostrar plenament a favor els pagesos, que van reclamar una política clara d'ajuts i garanties d'uns preus de raim per sobre dels costos, i també l'aprovació dels dos annexos de propostes concretes.

D'altra banda, el portaveu del grup comarcal de Convergència i Unió (CiU), Xavier Escribà, va anunciar que el seu grup s'abstenia al·legant que «el text no té cap visió comarcal, està aigualit i només té caràcter possibilista». El portaveu del grup comarcal del Partit Popular (PP), Luís-Fernando Caldentey, malgrat votar-hi a favor, va reclamar més «flexibilitat» en l'aplicació.

Finalment, el dia 9 de desembre, en un acte celebrat a la sala de plens del Consell Comarcal, el director general d'Arquitectura i Paisatge del DPTOP, Joan Ganyet, juntament amb els representants municipals i el director del Programa de planejament territorial, Juli Esteban, així com nou entitats integrades en el Consell Ecosocial de la comarca i Terra Vitium, van signar la Carta del paisatge de l'Alt Penedès. Joan Ganyet va expressar el seu interès perquè l'exemple penedesenc s'estengués a la resta de Catalunya i es va comprometre a dirigir a la comarca una de les primeres vint actuacions que havia de fer l'organisme que dirigeix.

A final d'any, el municipi de Subirats havia estat l'únic que havia aprovat l'aplicació de la Carta i havia inclòs els annexos al nou Pla d'ordenació urbana que estava en procés de redacció també per part d'Albert Cortina.

MXA

Més informació:

www.coe.int/t/e/Cultural_Cooperation/Environment/Landscape/www.ccapenedes.com/
www.gencat.net/ptop/hasica/descarrega/leipaisatge.pdf
www.salvemelpenedes.org/



La Carta del Paisatge del Penedès es proposa preservar el paisatge de la vinya en un entorn sotmès a dinàmiques metropolitanas. Foto: Àlex Tarroja



El Consell Comarcal del Priorat, amb el suport de les dues denominacions d'origen de la comarca, impulsen la redacció de la Carta del paisatge del Priorat. Es tracta d'un document pioner a Catalunya, de caire regulador i normatiu, per a la protecció integral del paisatge. El text definitiu inclourà elements obligatoris i recomanacions prèviament consensuades amb tots els agents del territori. Està previst que s'enllesteixi i s'apliqui a partir del 2005.

Situada al centre de la província de Tarragona, des de la serra de Montsant fins a la de Llaberia i la serra del Pradell –articulada pel riu de Siurana i la riera de Capçanes– el Priorat és una comarca on els valors naturals, culturals i paisatgístics ja havien estat reconeguts i protegits explícitament, mitjançant la declaració del Parc Natural del Montsant –9.192 ha– com a espai d'interès natural l'abril del 2002. Es tracta d'una zona que presenta una particular orografia, gran diversitat biològica, escàs grau d'artificialització i una tradició vinícola que es remunta al segle XII i que actualment està de nou en expansió. Aquests trets configuren un paisatge singular i alhora una de les principals reserves de fauna de les serralades litorals mediterrànies.

L'augment de la preocupació social per la transformació i degradació del paisatge com a conseqüència de l'impacte de l'activitat antròpica ha fet aparèixer iniciatives que s'inscriuen en el debat públic europeu sobre les mesures que s'han de prendre per a valorar-lo com a recurs històric, natural i cultural, però també econòmic, d'una zona. Entre les iniciatives per a la protecció del paisatge destaquen les realitzades a les zones vinícoles del Llenguadoc i al cantó de Valais (Suïssa) i també la Carta de Tossa a la Costa Brava o la Carta Verde del Paisaje de la Axarquía a Andalusia. L'origen de la Carta del paisatge del Priorat, pionera juntament amb la LA CARTA DEL PAISATGE DE L'ALT PENEDES [39] al nostre territori, es remunta a l'any 2001 amb el programa La cultura del vi, desenvolupat pel Consell Comarcal.

En el marc català, les *cartes del paisatge* són els instruments de concertació d'estratègies entre els agents públics i els privats per tal que les actuacions que portin a terme s'adrecin al manteniment dels valors del paisatge. Actualment, la Generalitat de Catalunya aposta per l'elaboració d'aquests documents, amb l'objectiu que siguin incorporats al planejament urbanístic de cada municipi. L'avantprojecte de LLEI DE PROTECCIÓ, GESTIÓ I ORDENACIÓ DEL PAISATGE [104] que promouia el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) incloïa explícitament aquests instruments.

Formalització de la Carta del paisatge del Priorat

La Carta es va plantejar com a resposta a les transformacions associades a la creixent activitat vinícola, i en general agrícola, que va viure la comarca des de final dels noranta i que alguns van anomenar el *boom del vi*. Inversors d'arreu van fer proliferar el nombre de bodegues i la rompuda de boscos, amb feixers, plantació de vinyes i la substitució dels costers de pedra seca, fins i tot dins del Parc Natural de Montsant. Segons les estadístiques de la Delegació a Tarragona del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), entre el 1999 i el 2003, la comarca va transformar 525 ha a conreu de vinya. Porrera, Torroja i el Molar encapçalen la llista de municipis de la comarca amb més

terrenys adaptats. El 2004, un total de 85 bodegues produïen al Priorat.

El negoci del vi ha permès el desenvolupament d'activitats vinculades, com ara la restauració i l'hostaleria rural, i ha afavorit el creixement econòmic de la comarca, però també ha generat impactes que es comencen a veure amb preocupació tant des del Consell Comarcal com en els sectors econòmics lligats al vi i entre grups cívics com la Plataforma per la Defensa del Patrimoni Natural del Priorat.

A mitjan gener del 2004, després d'una reunió de la taula sectorial del vi, el Consell Comarcal del Priorat i els consells reguladors de les dues denominacions d'origen vinícoles de la comarca –la denominació d'origen de qualitat del Priorat (DOQ Priorat) i la denominació d'origen del Montsant (DO Montsant)– van formalitzar l'inici de la Carta del paisatge del Priorat, encarregant-ne la redacció a l'empresa reusenca Agro-3. La iniciativa va néixer amb la vocació de ser un instrument d'ordenació integral que regulés aspectes urbanístics, agrícoles i forestals dels vint-i-tres pobles de la comarca, per tal de poder mantenir la qualitat dels productes agroindustrials del Priorat i de l'oferta turística, amb capacitat d'afegir valor econòmic a la venda del vi. Alguns exemples serien la recuperació del patrimoni arquitectònic tradicional, la lluita contra l'erosió, la gestió de residus o la definició d'uns criteris estètics per a la construcció.

Altres iniciatives complementàries

La Carta del paisatge era una iniciativa complementària a d'altres que es desenvolupaven al Priorat, dins del concepte de la cultura del vi i la protecció del paisatge.

El Consell Regulador de la DOQ Priorat va promoure una taula de treball i negociació amb representants dels cellers, dels ajuntaments i dels tècnics del DMAH i del Departament d'Agricultura Ramaderia i Pesca (DARP) de la Generalitat per tal de preservar el paisatge de la vinya, restringint-la als llocs acordats, promoure la construcció de cellers o la creació de nous vials d'accés a les finques, amb criteris comuns. La Plataforma per a la Defensa del Patrimoni Natural del Priorat (PDPNP) també es va mobilitzar, juntament amb altres sectors econòmics i socioculturals de la zona per tal de convertir la comarca en un model de sostenibilitat i qualitat paisatgística. La PDPNP va anunciar que demanaria al Govern de la Generalitat que donés caràcter legislatiu a la Carta del paisatge.

El nombre de propostes per a instal·lar CENTRALS EÒLIQUES AL PRIORAT [55] des del 1999 fins al 2000 va portar els grups polítics representats al Consell Comarcal del Priorat (Partit dels Socialistes de Catalunya PSC, Convergència i Unió CiU, Esquerra





La Carta del Paisatge del Priorat parteix de la consideració del seu paisatge com un recurs per al desenvolupament, però la localització i manca d'integració en l'entorn dels parcs eòlics pot comprometre la seva qualitat. A la imatge, el parc eòlic de Trucafort, a la Torre de Fontaubella. Foto: Alex Tarroja

Republicana de Catalunya, ERC i Independents), sis alcaldes dels vint-i-tres municipis de la comarca, diferents entitats adherides a la PDPNP i les dues denominacions d'origen, a signar el 2001 l'Acord comarcal per al desenvolupament d'energia i centrals eòliques al Priorat. L'Acord, que no tenia validesa jurídica, també tenia com a objectiu mantenir un paisatge de qualitat i proposava mantenir els aerogeneradors en àmbits poc visibles.

D'altra banda, a començament de novembre, aprofitant la vigència de la convocatòria europea d'ajuts inclosos en el marc del programa Leader Plus, el Consell Comarcal del Priorat va signar un conveni amb la Terra Alta i la Conca de Barberà per crear i promoure la marca de Paisatges del vi, amb un pressupost inicial de 120.000 euros.

Una carta del paisatge en procés de redacció

La Carta reconeixia el paisatge com un factor de desenvolupament i de diferenciació que calia preservar, per la qual cosa proposa consensuar les mesures necessàries per a la protecció i restauració que, sense ofegar les inversions, evitessin la degradació del territori. L'eslògan emprat per la PDPNP recollia sintèticament aquesta idea: "vi + paisatge = futur".

Durant el mes de maig, en el marc de la Fira del Vi de Falset i en el decurs d'una taula rodona sobre la Carta del paisatge del Priorat, amb la participació dels diferents agents, es va posar de manifest el consens per la iniciativa. Tant el conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, com el secretari general de Planificació Territorial, Oriol Nel·lo, hi van donar suport, considerant-la exemplar per a la resta de comarques. Segons va citar Salustià Álvarez, president de la DOQ Priorat: «som els primers interessats a fer una preservació del paisatge, ja que una de les riqueses del vi és la capacitat d'identificar el producte amb un determinat espai territorial». Per la seva banda, la PDPNP es va mostrar a favor de la iniciativa i van manifestar la urgent necessitat d'actuar en la preservació del paisatge.

En el procés de redacció de la Carta es van mantenir reunions amb els diferents agents implicats per tal de definir les línies d'ac-

tuació. Algunes de les idees sorgides i incorporades al document versaven sobre la recuperació del patrimoni tradicional, l'ajardinament de poblacions, la lluita contra l'erosió, la gestió mancomunada de residus i la clausura d'abocadors incontrolats. En el cas de les plantacions de vinya, la carta també tindria en compte la definició de les zones de conreu i la millora de l'equilibri entre l'espai agrari i el natural.

A mitjan octubre, l'empresa responsable de la Carta en va presentar un primer esborrany per al debat; concretament un catàleg amb la identificació de 18 unitats paisatgístiques, basat en un exhaustiu treball de camp. El document aconsellava mesures en funció de les particularitats de cada zona. El mapa dibuixava grans extensions com ara el Priorat històric o paleozoic i altres realitats geogràfiques de grandària inferior, com ara l'embassament de Siurana, la serra del Molló o el congost de Fraguerau. Per a cada àmbit se'n va determinar la «vocació», més natural o agrària, així com les amenaces i potencialitats.

A final d'any s'esperava un segon document de caire regulador que havia d'establir unes normes comunes d'ordenació del territori. Agustí Masip, president del Consell Comarcal, va explicar que els ajuntaments haurien d'aprovar-la de manera voluntària i que, un cop aprovada, passaria a ser normativa. L'aprovació de la Generalitat també permetria integrar-la en el PLA TERRITORIAL PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA [2003:98].

MXA

Més informació:

www.coe.int/T/e/Cultural_Cooperation/Environment/Landscape/
www.gencat.net/ptop/basica/descarrega/lleipaisatge.pdf
www.prioratdigital.com/montsan/
www.gencat.net/mediamb/pn/epein.htm



Després de dos anys d'obres, la Generalitat ordena la paralització dels treballs de construcció de la central hidroelèctrica del Pont de Bar (Alt Urgell), en considerar que no s'ajusten a la legalitat urbanística i afecten negativament al medi ambient i al paisatge.

El projecte de construcció d'una central hidroelèctrica a la zona del Salt del Palancar, al municipi del Pont de Bar, vora la N-260, a 15 km de la Seu d'Urgell en direcció Puigcerdà, va ser autoritzat per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL) el 21 de febrer de 2001 a dues comunitats de regants; la de Salvador Serra SA i la de la Comunitat de Regants del Rec del Solà. Les comunitats de regants estaven formades per quaranta-quatre membres dels municipis del Pont de Bar, Arsèguel, Bar i Aristot. El 22 de maig del mateix any, l'Ajuntament del Pont de Bar va atorgar la llicència corresponent per les obres que van començar el març de 2001.

Aturada de les obres

El 30 de juliol de 2004 el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va informar el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) de diferents irregularitats detectades en el desenvolupament del projecte. L'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) va enviar un requeriment de paralització el 26 de juliol de 2004 i en va iniciar l'expedient sancionador el 2 d'agost de 2004 contra la comunitat de regants en què ordenava la retirada de pedres, runes i material de la llera i els marges del canal. El 26 d'agost un informe tècnic del DPTOP manifestava que les obres de la central hidroelèctrica no s'ajustaven al contingut de l'autorització que havia atorgat la CTUL l'any 2001. La paralització total es va fer efectiva el 24 de setembre de 2004.

Les principals irregularitats detectades pel DMAH i confirmades posteriorment per la Direcció General d'Urbanisme (DGU) eren la perforació excessiva del vessant de la muntanya, deficiències de qualitat en l'execució del projecte, que comportaven un augment del risc d'esllavissaments, així com el fort impacte visual del projecte, que agredia el paisatge sense preveure'n mesures correctores. També anunciava l'informe que la construcció del canal constituïria una barrera per a la fauna i els habitants de la zona i que dificultaria l'accessibilitat a la zona de conreus situada a sobre del canal.

Diferents tècnics especialistes en patrimoni cultural de la zona opinaven, tal com recollia Sol Gasch a la publicació local *Viure als Pirineus* del mes de setembre de 2004, que era sorprenent que el Departament de Cultura de la Generalitat no s'hagués manifestat en relació amb l'obra, ja que consideraven que la construcció de la central comportava la destrucció del paisatge i la destrossa d'una de les valls pirinenques on les terrasses per al conreu, en particular de la vinya de muntanya, s'havien conservat millor.

L'Ajuntament sol·licita a la DGU que assumeixi la competència urbanística i critica l'aturada de les obres

L'1 de setembre de 2004 el director general d'Urbanisme, Joan Llorc, va demanar a l'Ajuntament del Pont de Bar que vetllés pel compliment de la legalitat urbanística. El consistori va respondre sol·licitant a la DGU que n'assumís la competència urbanística, que va ser acceptada per la DGU.

El 15 de setembre de 2004, a proposta del DMAH, es va celebrar la primera reunió de la Comissió de Seguiment de la Central Hidroelèctrica de Pont de Bar, creada expressament arran de l'expedient sancionador i formada per l'Ajuntament, la Comunitat de Regants, la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE), l'ACA i el DMAH. A la reunió, l'empresa adjudicatària de les obres, Hidropalancar, va manifestar que ja disposava dels permisos de l'autoritat competent, la CHE.

Tant el responsable d'Hidropalancar com el president de la Comunitat de Regants, Antoni Casanoves, es van mostrar indignats davant la resolució de la Generalitat de paralitzar les obres després de dos anys de silenci i afirmaven que no havien rebut cap tipus de queixa per les obres ni tan sols d'ecologistes o de pescadors. Per la seva part, l'alcalde Miquel Mas, de Convergència i Unió, considerava que un ajuntament tan petit no podia assumir el control urbanístic d'una obra d'aquest nivell, que tanmateix els permisos havien estat concedits, que ell havia procurat donar sortida a les demandes dels seus veïns i que tothom podia veure que aquella obra ocasionaria un inevitable impacte al paisatge de les terrasses del Pont de Bar.

El 13 de desembre de 2004 es va celebrar la segona reunió de la Comissió de Seguiment integrada per representants de la Comunitat de Regants, l'empresa promotora, l'Ajuntament del Pont de Bar, el DMAH, la Comissió d'Urbanisme, l'ACA i el Departament de Treball i Indústria, en la qual l'ACA i la Comissió d'Urbanisme sol·licitaven un conjunt de documents que acreditessin que en el futur les obres s'ajustarien a la normativa.

A final d'any la Comunitat de Regants i la Promotora continuaven intentant desbloquejar per la via administrativa l'aturada de les obres decretada pel Govern de la Generalitat.

MPB

Més informació:

www.gen.cat.net/diari/3726/02249023.htm



42 CENTRAL INTEGRADA DE MERCADERIES DE L'ARBOÇ



El projecte de construcció d'una central integrada de mercaderies (CIM) als municipis de l'Arboç i Banyeres del Penedès topa amb l'oposició de plataformes civiques que denuncien des de l'any 2002 l'impacte ambiental i el consum de sòl i que demanen una reflexió integral i participativa sobre el model de comarca. Finalment, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques desestima el projecte inicial i n'anuncia un de redimensionat a la baixa.



La logística i el transport de mercaderies: un sector estratègic en expansió

Les centrals integrades de mercaderies són complexos moderns que concentren les instal·lacions, serveis i funcions que requereixen les activitats pròpies del sector del transport i les operacions logístiques, com ara la consolidació, el fraccionament i l'emmagatzematge de càrregues, l'acolliment de vehicles i tripulacions i l'agrupació d'empreses de serveis logístics en general (tallers, assegurances, informació, etc.). Aquestes infraestructures permeten traslladar les instal·lacions de les empreses de transport a llocs ben connectats i dotats de mitjans i propicien la modernització d'un sector creixentment estratègic, evitant alhora les molèsties i les congestions que provoca en les poblacions.



El 52% del tràfic de mercaderies a Catalunya es mou dins del territori català, el 44% té la destinació o l'origen a fora i el 4% restant és trànsit de pas. Els principals centres logístics de la Regió Metropolitana de Barcelona són la Zona d'Activitats Logístiques del Port de Barcelona (de 66 ha), el Parc Logístic de la Zona Franca (de 40 ha), la Central Integrada de Mercaderies (CIM) Vallès (44 de ha), inaugurada el 1997 i amb la capacitat exhaurida, i la CIM Lleida (de 42 ha), que funciona des del 2003.

Antecedents i característiques del projecte

L'equip de govern de la Generalitat de Catalunya durant l'etapa presidida per Jordi Pujol preveia, entre els pressupostos d'inversió, una partida destinada a la construcció de la CIM Penedès als municipis de l'Arboç i Banyeres del Penedès, municipis situats a l'est del Baix Penedès, a la depressió formada entre les serralades Litoral i Prelitoral.

El projecte previst inicialment ocupava 220 ha entre l'AP-7 i l'estació de RENFE de l'Arboç, amb accessos des del nord i el sud de l'AP-7 i des de l'N-340 i incloïa una àrea logística on destacaven tres naus d'emmagatzematge i un aparcament per a trens de càrrega. La CIM, que esdevindria la més gran del sud d'Europa, havia de ser construïda i gestionada pel Centre Integral de Mercaderies i Activitats Logístiques, SA (CIMALSA), empresa pública de la Generalitat creada el 1992 per a la promoció, desenvolupament i gestió de centrals logístiques.

Reaccions inicials

L'any 2002, el Grup Ecologista del Vendrell i el Baix Penedès (GEVEN) va detectar la compra de 80 ha de sòl no urbanitzable, de caràcter agrícola, per part d'agents diversos i va denunciar que aquestes adquisicions s'havien realitzat de sota mà amb total impunitat per part del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i el silenci dels ajuntaments afectats.

El projecte va despertar l'oposició de diversos col·lectius, com el GEVEN i els grups municipals de l'Ajuntament de l'Arboç d'Iniciativa per Catalunya-Els Verds (ICV) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), que governaven al consistori conjuntament amb Convergència i Unió (CIU). Excepte ERC, tots es van aplegar en la plataforma ciutadana No fem la CIM de l'Arboç i Banyeres –també anomenada No a la Cim–, presentada el 28 de novembre de 2003 a l'Arboç. La seva portaveu, Carmina Malagarriga, alertava que la comarca ja havia patit l'impacte de grans infraestructures com l'IDIADA –una de les majors instal·lacions europees dedicades al desenvolupament, assaig i homologació de vehicles–, i el FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [83] sense un plantejament global dels efectes que podrien tenir sobre el territori i que projectes com la CIM eren incompatibles amb l'aposta de la comarca per un model de territori basat en la protecció del paisatge. Consideraven que el projecte estava relacionat amb la construcció de l'AUTOVIA B-40 QUART CENTURÓ [17] que connectaria el Baix Llobregat amb el Penedès.

Des de la plataforma No a la CIM es denunciava que la comarca corria el risc de convertir-se en el "pati de darrera" de la capital, que hi havia una manca de transparència per part de l'Administració, i es demanava una moratòria i un planejament de conjunt. Aquest col·lectiu també mostrava la seva preocupació pel creixement demogràfic que aquest projecte i altres, lligats a la pressió metropolitana, estava originant en els municipis del Penedès.

La CIM es redimensiona a la baixa

A principi de 2004 el secretari general per a la Mobilitat, Manel Nadal, va declarar que la construcció de la CIM era una operació prioritària per a les necessitats logístiques de Catalunya, i que amb aquesta es garantiria la connexió intermodal de les àrees metropolitanes i els PORTS DE BARCELONA [166] i Tarragona amb les autopistes de València i Madrid i el FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [79-91].

L'alcalde de l'Arboç, Joan Plana (CIU), va manifestar les seves reticències envers una actuació urbanística tan gran, però esperava a disposar d'informació oficial sobre les característiques de la CIM, a saber si s'havia realitzat l'estudi d'impacte ambiental i de desenvolupament econòmic i, després de reunir-se amb Nadal, a pronunciar-se. Entretant, l'alcalde socialista de Banyeres del Penedès, Avelino Menéndez, es va mostrar, en principi, a favor de la iniciativa.

Tanmateix, a final de gener Manel Nadal va declarar que el projecte no estava tancat i que estava disposat a reduir les dimensions de la instal·lació i a negociar amb els moviments cívics perquè "el Govern no imposarà una infraestructura que no sigui desitjada a

la zona". A final de març, Nadal va expressar els seus dubtes sobre la necessitat de construir un port sec d'aquestes característiques al Baix Penedès i va considerar-lo desproporcionat. Això, unit a la crisi econòmica que arrossegava CIMALSA el portaven a retardar-ne l'inici almenys un altre any. Durant aquest temps el Govern de la Generalitat havia d'iniciar contactes amb els agents de la comarca per copsar-ne les posicions.

Al maig, Nadal va declarar que el projecte inicial de la CIM havia estat definitivament rebutjat i que s'iniciarien converses per a construir en el mateix emplaçament un centre de dimensions menors, ja que la nova estratègia del Govern era la creació de centres logístics a la Catalunya interior.

L'alcalde de l'Arboç es va mostrar satisfet per aquesta decisió, tot i que continuava expressant els "dubtes de la necessitat d'un complex com el projectat a la comarca". Des de la plataforma No a la CIM l'escepticisme era el sentiment dominant, i Carmina Malagarriga va declarar que "tot continua igual, ja que no especifiquen quantes hectàrees ocuparà la nova CIM, i encara no ens han donat cap explicació del perquè es vol ubicar a l'Arboç".

El 4 de maig la mateixa plataforma va quedar integrada en la plataforma Salvem el Penedès, acabada de constituir. Salvem el Penedès estava formada per El Marge (secció ambiental de l'ADF Clot de Bou), el col·lectiu Salvem els Colls de Santa Oliva, el Col·lectiu dels Joves Arrauxats de la Bisbal de Penedès, el GEVEN, l'Entesa per Bellvei i la plataforma No a la CIM. El document de presentació en societat Salvem el Penedès citava la CIM de l'Arboç

com un dels projectes que amenaçaven el "desenvolupament harmònic del territori", i demanava la suspensió cautelar de projectes mentre no fos redactat i aprovat un pla director urbanístic que definís els límits del creixement urbanístic, la relació entre els usos del sòl i les activitats econòmiques, prioritzant la cohesió social i la protecció dels espais oberts, agrícoles i forestals, i el paisatge. El document presentava unes dades de síntesi de la comarca on es destacava que el Baix Penedès és una de les comarques amb una proporció més elevada de sòl urbanitzat, el 15%, amb una forta dinàmica de creixement de la població que podria continuar els propers anys, atès que hi ha més de 2.000 ha de sòl urbanitzable sense edificar.

En la mateixa línia, el Pla estratègic del Baix Penedès, impulsat pel Consell comarcal, ja havia assenyalat com a punts febles de la comarca el model poc adient d'ocupació territorial, amb la destrucció dels espais agroforestals per la pressió urbanitzadora, l'impacte de les infraestructures viàries, responsables del trencament de la cohesió de l'espai i la manca de planejament urbanístic supramunicipal. El Pla citava com a amenaces l'accelerada ocupació del sòl, el creixement demogràfic i la implantació d'activitats molt consumidores de sòl.

JRT

Més informació:

www.cimalsa.org
www.salvemelpenedes.org

43 CENTRAL TÈRMICA DE CUBELLES



L'empresa Fecsa-Endesa proposa substituir la central tèrmica de Cubelles per una de cycle combinat que funcionaria únicament amb gas natural i, segons l'empresa, permetria reduir-ne les emissions. L'alcalde de Cubelles ho valora positivament però entitats ecologistes i veïns del municipi demanen el tancament definitiu.



La central tèrmica de Cubelles, a la comarca del Garraf, fou instal·lada a final dels setanta a poc més d'un quilòmetre del nucli urbà, a la zona coneguda amb el nom de Foix, i ocupa una superfície de 160.000 m². La central, propietat d'Endesa, basava el funcionament en una mescla de fuel-oil i gas natural i permetia produir una potència de 520 MW. La construcció i el funcionament d'aquesta central, pròxima al litoral, aixecà des del primer moment crítiques de diferents entitats ecologistes que l'acusaven de contaminar amb el sofre del combustible que utilitzava i d'alterar la fauna marina a causa de les aigües calentes que abocava al mar.



Continuen les denúncies de contaminació

El mes de juny de 2004 veïns del municipi de Cunit, situat al costat de Cubelles, van denunciar l'aparició de cendres i marques d'espurnes a diversos vehicles, fet que atribuïen a la sedimentació de partícules sòlides procedents de la central tèrmica. Així mateix, unes setmanes després, veïns de Cubelles van protestar per l'aparició de taques grogues en cotxes, mobles, terrasses i a la roba estesa. L'alcalde de Cubelles, Josep Marcillas, de l'Entesa per Cubelles, va animar els veïns a presentar una denúncia contra l'empresa.

Fecsa-Endesa proposa substituir la tèrmica per una central de cycle combinat

El mes de juliol l'alcalde de Cubelles va comunicar que l'empresa Endesa volia construir una nova central tèrmica de cycle combinat al municipi en substitució de la tèrmica convencional. Segons el projecte, enviat a l'Ajuntament a través del Ministeri de Medi Ambient perquè hi presentés al·legacions, la nova central permetria produir 800 MW. L'empresa preveia que la nova central podria entrar en funcionament el bienni 2008-2009, moment en què es produiria el tancament de la tèrmica de fuel-oil i gas natural. Segons Josep Marcillas la substitució tindria importants beneficis, ja que assegurava que les centrals de cycle combinat, que funcionen únicament amb gas natural, són més eficients i menys contaminants que les tèrmiques convencionals. A més afirmava que la nova central només ocuparia una tercera part d'espai que l'existent.

Per la seva banda, a final de setembre el director general d'Energia de la Generalitat de Catalunya, Josep Isern, va indicar que amb les centrals tèrmiques en funcionament i les que estaven a punt de ser autoritzades, Catalunya tindria cobertes les necessitats d'electricitat fins al 2010. No obstant això, es mostrava favorable a concedir altres autoritzacions si es plantejaven, com en el cas de Cubelles, com a substitucions de grups elèctrics que funcionaven amb fuel.

Veïns i ecologistes rebutgen el projecte

La Federació de Veïns de Cubelles va expressar la seva oposició al projecte d'Endesa i va criticar l'Ajuntament per defensar-lo. Els veïns es mostraven partidaris de desmantellar la central tèrmica però rebutjaven la possibilitat de substituir-la per una altra, encara que fos de cycle combinat. El col·lectiu va assegurar que havia recollit set-centes signatures favorables al tancament de la tèrmica.

També es van mostrar contraris a la central projectada el grup municipal d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), que alertava de l'impacte sobre la fauna marina que podrien ocasionar els sistemes de refrigeració, i Ecologistes en Acció, que va recordar el compromís del Govern de subordinar la construcció de centrals tèrmiques al futur Pla d'energia de Catalunya, previst per a principi de 2005.

A final de 2004 l'Ajuntament de Cubelles va decidir crear una comissió de seguiment formada per entitats i partits polítics del municipi per prendre una decisió, prevista per a principi de 2005, sobre el futur de la central tèrmica.

MJP

Més informació:

www.cubelles.com

www.ecologistesenaccio.org/temes/energia/energia.htm



L'Ajuntament de Ribarroja inicia els tràmits per a la instal·lació d'una central tèrmica de cicle combinat malgrat les crítiques ecologistes i les reticències del Govern de la Generalitat, que la considera innecessària.

Antecedents | 2003:23

A l'inici de 2003 l'empresa Iberdrola va anunciar la seva voluntat d'instal·lar una central tèrmica de cicle combinat de 800 MW al municipi de Ribarroja d'Ebre, a la comarca de la Ribera d'Ebre. La Direcció General d'Energia de la Generalitat de Catalunya defensava aquesta opció per a millorar el subministrament elèctric a Tarragona i Reus. També s'hi mostrava a favor l'alcalde de Ribarroja, José Luis Aparicio, tot i que el seu partit, el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), considerava que aquesta central era innecessària, tal com va manifestar abans de les eleccions autonòmiques el cap de llista d'aquest partit, Pasqual Maragall. Així mateix, l'entitat ecologista Plataforma per a la Defensa del Patrimoni Natural de la Ribera d'Ebre va expressar l'oposició al projecte.

L'Ajuntament impulsa la central malgrat les reticències de la Generalitat

El mes d'agost de 2004 l'Ajuntament de Ribarroja d'Ebre va iniciar el procés per a requalificar uns terrenys de 30 hectàrees on es preveia ubicar la central de cicle combinat. L'alcalde, José Luis Aparicio, confiava que la central funcionaria el 2008 i assegurava que donaria lloc de treball directe a unes seixanta-cinc persones.

El portaveu de la plataforma de la Ribera d'Ebre, Ramon Roig Pujol, esperava que el nou Govern de la Generalitat s'oposés a

aquest projecte en coherència amb l'actitud expressada pel PSC un any abans.

A final de setembre el director general d'Energia, Josep Isern, va mostrar-se reticent a instal·lar noves centrals tèrmiques perquè considerava que amb les centrals que ja estaven en funcionament i les que estaven a punt de ser autoritzades n'hi hauria prou per a generar electricitat fins al 2010. A més, pocs dies després el Consell Comarcal de la Ribera d'Ebre va refusar, amb els vots del PSC i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), una moció de Convergència i Unió (CiU) a favor de la central tèrmica.

A final de 2004 l'Ajuntament seguia els tràmits administratius per a la instal·lació de la central tèrmica, confiant que el Govern de la Generalitat l'acabés autoritzant.

MJP

Més informació:

www.ecologistesenaccio.org/temes/energia/ribaroja/ribaroja.htm

www.ribaroja.com

www.terra.es/personal4/ribera.neta



Imatge de Ribarroja d'Ebre, amb el riu Ebre en primer pla, on Iberdrola té previst construir una central de 800 MW. Foto: Marta Casas.

45 CENTRAL TÈRMICA DE SANT PERE DE TORELLÓ



La possibilitat de construir una central tèrmica a Sant Pere de Torelló aixeca l'oposició de veïns, entitats ecologistes i institucions de la comarca d'Osona. El Departament de Medi Ambient i Habitatge decideix no autoritzar la central tèrmica de combustible i aposta per construir al seu lloc una central tèrmica de biomassa.



Sant Pere de Torelló se situa a la vall del Ges, al límit nord-est de la Plana de Vic i als peus de les serres del Bellmunt, el Puigsacalm i Collsacabra. En aquest municipi, l'any 1992 es va construir una central tèrmica que funcionava bàsicament amb fuel-oil i que permetia escalfar l'aigua que se subministrava al municipi. La central tèrmica tenia greus problemes de funcionament i generava emissions de sofre i de CO₂ que, tal com va reconèixer el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) el setembre de 2004, contaminaven l'atmosfera.



El projecte

A final de 2002 l'empresa CERR S.L. va fer una proposta per a substituir la tèrmica de fuel-oil per una central tèrmica de combustible preparat on es cremarien fins a un total de 90.000 tones entre residus industrials (plàstics, paper, cartró i matèries tèxtils) i biomassa (fusta neta i bruta). La inversió prevista era de 42 milions d'euros i es preveia exportar fins a un total de 15,8 MW de potència fora del municipi. El projecte tenia el suport de l'Ajuntament de Sant Pere de Torelló, governat per l'Entesa de Progrés Municipal (EPM), candidatura adscrita a Iniciativa per Catalunya-els Verds (ICV). El desembre de 2003 el projecte va sortir a exposició pública.

La Plataforma per la Vall del Ges i Antiincineradora es va oposar des d'un primer moment a aquest projecte i va presentar mil dues-centes al·legacions. Consideraven que no es tractava d'una central tèrmica sinó d'una incineradora que tenia l'objectiu principal de cremar residus i no l'obtenció d'energia. Alertaven del fort impacte que tindria el seu funcionament sobre la qualitat de l'aire per la producció de dioxines, que podien acabar a la cadena alimentària humana, fet que s'agreuaria a causa de la boira i de la inversió tèrmica existent a la comarca d'Osona, que dificultarien la dispersió dels gasos. També alertaven del fort impacte visual de la instal·lació, de 35 m d'altura i amb una xemeneia de 43 m. El 25 d'abril la plataforma va realitzar una caminada reivindicativa contra el projecte, que va congregat unes cinc-centes persones.

També estaven en contra de la central tots els grups de l'oposició de l'Ajuntament de Sant Pere de Torelló, altres municipis de l'entorn i el Consell Comarcal d'Osona. Tots plegats reclamaven, com

a alternativa, la construcció d'una central tèrmica de biomassa dimensionada únicament per a Sant Pere de Torelló.

La Generalitat aposta per una central de biomassa

El mes de setembre, el DMAH va realitzar una proposta de resolució on decidia no autoritzar la central tèrmica proposada per CERR S.L. per la contaminació atmosfèrica que provocaria. No obstant això, el Departament es mostrava disposat a autoritzar la construcció d'una central si únicament es limitava a cremar biomassa, és a dir, matèria orgànica, i no altres productes com plàstics o matèries tèxtils. D'aquesta manera es volia assegurar que la central pogués arribar a subministrar aigua calenta, calefacció i energia elèctrica a tota la vall del Ges sense emetre gasos procedents de la crema de combustibles fòssils. Es pretenia, així, complir la Directiva europea que internalitza el Protocol de Kioto reduint les EMISSIONS [141] de diòxid de carboni i impulsar, alhora, una gestió més efectiva dels residus forestals i agrícoles.

La plataforma antiincineradora va mostrar la seva oposició a aquest nou projecte reiterant que es tornava a tractar d'una incineradora encoberta on es cremarien, sota el nom de biomassa, residus orgànics i residus de processos industrials, com fangs de depuradora, residus carnis, purins o lleixius negres. Per això novament va presentar al·legacions a la proposta de resolució.

El DMAH i l'Ajuntament de Sant Pere de Torelló van negar rotundament que el projecte pretengués cremar tots aquests productes i van assegurar que es limitaria únicament a cremar fusta.

Per al 2005 es preveia que l'empresa CERR S.L., que havia de renunciar a la planta projectada inicialment, decidís si apostava per realitzar la planta de biomassa que havia proposat el DMAH.

MJP

Més informació:

www.stpere.net
www.valldelges.net

CENTRAL TÈRMICA DE VANDELLÒS I L'HOSPITALET DE L'INFANT 46



Després de quatre anys de tramitació i l'oposició de diversos agents socials i econòmics de la zona, el projecte de Central Tèrmica de Cicle Combinat de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant obté els darrers permisos necessaris. A final d'any s'inicien els treballs de preparació dels terrenys.

Antecedents | 2003-24

La proposta de l'empresa Gas Natural SDG SA per a crear una central tèrmica de cicle combinat (CTCC) de 800 MW al municipi de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant es trobava, a final de 2003, esperant el vist-i-plau del Ministeri d'Indústria per tal de poder sol·licitar la llicència d'obres a l'Ajuntament.

Durant el 2003, malgrat l'oposició de diverses entitats de la zona, l'Associació Nuclear Ascó-Vandellòs (ANAV) i la presentació de 1.500 al·legacions, el Departament de Medi Ambient havia donat llum verd al projecte amb l'atorgament de la llicència ambiental. Durant el 2003 també es va produir l'aprovació inicial del Pla parcial industrial, per part de l'Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, (Convergència i Unió, CiU) dels terrenys on l'empresa pretenia instal·lar la CTCC.

A mitjan mes de maig de 2004, l'empresa Gas Natural SDG anunciava que confiava iniciar les obres de la CTCC a la darreria de l'any 2004, ja que el projecte només estava pendent de l'autorització del Ministeri d'Indústria per a poder sol·licitar-ne la llicència d'obres a l'Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant.

Per la seva banda, a final de juny, el grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va sol·licitar a l'Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant una moratòria en la concessió dels permisos d'obres i d'activitat del projecte de CTCC mentre es redactava l'Agenda 21 local. Segons el portaveu dels republicans, Ventura Sabatè Gil, el projecte de CTCC no s'adequava al desenvolupament sostenible del municipi, i podria entrar en contradicció amb la proposta de creació del CENTRE DE RECERCA D'ENERGIES RENOVABLES DE CATALUNYA A VANDELLÒS [57]. La sol·licitud es va formalitzar a través d'una moció presentada en el ple municipal del mes de juliol, que l'equip de govern va rebutjar.

Autorització del Ministeri d'Indústria i sol·licitud d'una consulta popular

A final de setembre el projecte de CTCC va obtenir l'autorització administrativa del Ministeri d'Indústria. Un cop obtinguda aquesta autorització, ja només quedava pendent la llicència d'obres, que hauria de donar l'Ajuntament. En aquest context, la Plataforma per la Defensa del Territori de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant (PDTViH), una de les principals entitats contràries al projecte, va manifestar la seva resignació i preocupació per l'autorització d'un projecte que, segons ells, comptava amb nombroses irregularitats. La PDTViH reclamava la realització d'una consulta popular per saber-ne l'opinió del veïns.

La diputada al Parlament de Catalunya per Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), Dolors Comas, va criticar al ministre d'In-

dústria, José Montilla, per haver autoritzar la CTCC de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant sense haver consultat abans el Govern de la Generalitat de Catalunya. Segons la diputada, aquesta autorització es tractava d'una decisió que anava en contra del Pla de Govern 2004-2007 perquè obviava que el Pla recollia la necessitat de realitzar un nou pla de l'energia de Catalunya, el qual, mentre es realitzés, hauria d'anar acompanyat d'una moratòria en la construcció de nous centres productors d'energia elèctrica. També recordava que aquests tipus de projectes no contribuirien a complir amb els objectius de reducció dels gasos d'efecte hivernacle, i que a més entrava en contradicció amb la proposta de Centre de Recerca d'Energies Renovables de Catalunya que el Govern català volia implantar al mateix municipi.

A mitjan mes d'octubre es va iniciar una campanya ciutadana de recollida de signatures de l'àmbit del municipi de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant per a reclamar al consistori la realització d'una consulta popular. Aquesta campanya, que comptava amb el recolzament de la PDTViH, va aconseguir reunir en quinze dies 482 signatures de veïns majors d'edat i amb dret a vot al municipi, que representaven un 13% del cens. Aquestes signatures es van presentar a principi de novembre a l'Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, sense que aquest donés cap resposta a la petició.

D'altra banda, a principi de novembre els tres grups de l'oposició a l'Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, PSC, ERC i Federació d'Independents de Catalunya (FIC) van forçar la convocatòria d'un ple extraordinari per debatre la possibilitat de realitzar una consulta popular sobre la instal·lació de la CTCC.

En el ple extraordinari, celebrat a mitjan mes de novembre, l'equip de govern, amb majoria absoluta de CiU, va rebutjar els continguts de la moció votant-hi en contra.

La CTCC obliga a adaptar el pla de seguretat de la central nuclear Vandellòs II

La distància de només 2 km entre la central nuclear Vandellòs II i els terrenys on es proposava la construcció de la CTCC, junt amb la possibilitat que un accident a la CTCC pogués afectar el funcionament de la central nuclear, van ser els motius que des del Consell de Seguretat Nuclear (CSN) s'obligués l'empresa Gas Natural SDG a fer un estudi d'avaluació de riscos i a modificar el Pla d'emergència nuclear de Tarragona (PENTA). Aquests van ser dos dels condicionants que va introduir el CSN abans de donar el seu vist-i-plau al projecte a través d'un dictamen presentat a final de setembre, just abans de l'autorització administrativa del Ministeri d'Indústria.



La PDTViH sol·licita a la Generalitat la revisió de l'expedient ambiental del projecte

A principi de novembre la PDTViH es va adreçar al president de la Generalitat, Pasqual Maragall i Mira, al conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, i al conseller de Treball i Indústria, Josep Maria Rañé, sol·licitant la revisió de l'estudi d'impacte ambiental realitzat pel Grup d'Anàlisi Ambiental de la Universitat Rovira i Virgili (URV), ja que segons la PDTViH contenia molts punts inconcrets i no aprofundia en les afectacions sobre la salut de les persones o determinades activitats econòmiques. També se sol·licitava al Govern de la Generalitat de Catalunya que instés l'Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant a desautoritzar el projecte, basant-se en la interpretació de l'apartat del Pla de Govern 2004-2007 referent a l'elaboració d'un nou pla de l'energia.

S'aprova la llicència d'obres per a la construcció de la CTCC

A final de novembre el ple de l'Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant va donar l'autorització definitiva per a poder iniciar la construcció de la CTCC. Hi van votar a favor els set regidors de CiU i els dos del PSC, en contra el regidor d'ERC, i s'hi va abstenir el regidor de la FIC. En el mateix ple es va aprovar un esborrany per a subscriure un conveni amb l'empresa Gas Natural amb el qual determinar els beneficis econòmics que la indústria aportaria al municipi.

El grup municipal d'ERC, després de l'autorització municipal, va anunciar que presentaria un recurs d'alçada contra l'autorització del Ministeri d'Indústria, al·legant l'increment del risc d'accident en la central nuclear així com els impactes ambientals i sanitaris que comportaria aquesta instal·lació.

En el mateix sentit, des de l'Associació Nuclear Ascó-Vandellòs (ANAV) es va anunciar a final de novembre la impugnació de l'autorització del Ministeri d'Indústria, ja que consideraven que no s'havia exigit el mateix nivell de seguretat a Gas Natural SDG que a una empresa nuclear, i més quan la CTCC s'havia de construir a gairebé ni 2 km de la central nuclear Vandellòs II. A més, des de l'Associació recordaven que encara no els havien contestat les al·legacions presentades al projecte.

Els acords entre l'Ajuntament i l'empresa

A principi de desembre, l'Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant anunciava l'acord amb l'empresa Gas Natural SDG per tal de fer arribar el gas natural domèstic als diversos nuclis del municipi. Segons aquest acord, l'empresa destinaria 2'84 milions d'euros als treballs. En el mateix conveni, l'empresa es comprometia a donar preferència als veïns del municipi que volguessin treballar durant la construcció i posada en marxa de la indústria, a la contractació d'empreses locals per als treballs de manteniment, així com al desenvolupament de projectes en l'àmbit ambiental i sociocultural.

Durant els darrers dies de desembre es van iniciar els moviments de terres per a la construcció de la CTCC. Els primers moviments comportaven l'anivellament dels terrenys, el desplaçament dels conductes que canalitzen l'aigua del transvasament de l'Ebre a Tarragona i el trasllat de línies de transport elèctric d'alta i mitjana tensió. L'empresa preveia iniciar l'activitat a mitjan any 2007.

SSG

Més informació:

www.geocities.com/plataformvande

CENTRAL TÈRMICA DEL PORT DE BARCELONA 47



El procés d'aprovació d'una central tèrmica de cycle combinat de 800 MW al port de Barcelona continua amb els tràmits administratius previstos malgrat les denúncies de sectors ecologistes que consideren que provocaria una forta contaminació atmosfèrica. En resta pendent l'aprovació definitiva.

Antecedents | 2003:25

La construcció d'una central tèrmica de cycle combinat (CTCC) al PORT DE BARCELONA [166] ja estava recollida al Pla d'energia de Catalunya 2000-2010. El 2003 l'empresa Gas Natural va iniciar els procediments administratius per construir la central, amb una potència de 800 MW, als terrenys del moll d'inflamables del port. L'empresa considerava ideal la localització per la proximitat a la planta d'Enagás (que garantia el subministrament de gas natural), a la xarxa d'alta tensió (que facilitava l'evacuació de l'energia elèctrica produïda) i al mar (bàsic per al sistema de refrigeració).

Aquell mateix any es va crear la Plataforma Ciutadana d'Oposició a la Central Tèrmica del Port de Barcelona que agrupava més de cent entitats de la ciutat. Malgrat reconèixer que el gas natural és el combustible fòssil menys brut alertaven que la contaminació atmosfèrica que produïria la central empitjoraria la qualitat de l'aire i dificultaria el compliment del Protocol de Kyoto.

La plataforma demana una moratòria

La plataforma ciutadana va proposar al consell municipal de medi ambient de Barcelona que demanés al Govern de la Generalitat una moratòria de centrals tèrmiques fins que no es redactés el Pla d'energia de Catalunya. El consell, reunit el mes de març de 2004, va debatre la proposta però la va rebutjar per quinze vots en contra i nou a favor. No obstant això, sí que es va consensuar un manifest on es demanava que es promogués l'ús d'energies renovables i la disminució del consum energètic i s'exigia que la implantació de centrals tèrmiques de cycle combinat impliqués la substitució de les centrals tèrmiques convencionals, que utilitzen fuel o carbó.

Al juny la Plataforma Ciutadana d'Oposició a la Central Tèrmica del Port de Barcelona i l'organització ecologista Greenpeace van presentar a l'Ajuntament de Barcelona 5.232 signatures, recollides durant un any de campanya, perquè s'aturés el projecte. Segons els ecologistes, per cada hora de funcionament de la planta s'emeten, entre d'altres, 290 tones de diòxid de carboni.

Aprovació inicial de la central tèrmica

El mes d'agost la Generalitat va aprovar inicialment el projecte de la central tèrmica del Port de Barcelona i se'n va iniciar així

el període d'exposició pública. Ara bé, era el Govern estatal qui havia d'acabar aprovant el projecte amb la declaració d'impacte ambiental del Ministeri de Medi Ambient i l'autorització definitiva del Ministeri d'Indústria. Les entitats ecologistes van presentar al·legacions a l'aprovació inicial atès que consideraven que la decisió incomplia l'ACORD PER A GOVERN CATALANISTA I D'ESQUERRES [2003:5] signat pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), en el qual es supeditava la construcció de noves centrals a la redacció d'un nou pla d'energia de Catalunya.

El mes d'octubre el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va comunicar que havia suspès la tramitació de l'expedient de la central tèrmica amb l'objectiu d'harmonitzar les declaracions d'impacte ambiental del Govern de l'Estat i de la Generalitat de Catalunya. Segons el DMAH aquesta decisió s'havia consensuat amb el Ministeri de Medi Ambient, amb el qual elaborarien conjuntament la declaració.

Fons de l'empresa Gas Natural van afirmar que aquesta decisió no comportava l'anul·lació del projecte i que, per tant, el procediment seguia el seu curs normal. En canvi la plataforma contrària a la central tèrmica confiava que la suspensió servís per a redefinir el futur pla energètic i «abordar amb racionalitat la caòtica situació de l'oferta energètica a Catalunya».

A final de 2004 el Ministeri de Medi Ambient no havia realitzat encara la declaració d'impacte ambiental, si bé s'esperava que aquesta coincidís amb la publicació del Pla energètic de Catalunya, a principi de 2005, per part de la Generalitat de Catalunya.

MJP

Més informació:

www.ecologistesenaccio.org/temes/energia/termiques/ctccbcn.htm
www.gasnatural.com



48 CENTRAL EÒLICA DEL COLLET DELS FEIXOS



El mes de juliol ha entrat en funcionament la central eòlica del Collet dels Feixos al municipi de Duesaigües, al Baix Camp, malgrat les protestes de diferents entitats ecologistes que consideren que tindrà un fort impacte ambiental.

Antecedents | 2003: 31



El Collet dels Feixos limita la comarca del Priorat i el Baix Camp molt a prop de la carretera que connecta Falset amb Reus. El projecte de parc eòlic, situat al terme municipal de Duesaigües, fou presentat per l'empresa Esbrug S. L. l'any 2000 i consistia en sis aerogeneradors i una potència de 7,92 MW. El projecte va rebre l'autorització administrativa l'any 2001, els permisos municipals el 2002 i el juliol de 2003 en van començar les obres.



El febrer de 2004 la Plataforma en Defensa del Patrimoni Natural del Priorat i del Baix Camp i el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) van denunciar al Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) irregularitats en les obres de construcció i en van demanar l'aturada cautelar fins que no es determinés si s'ajustaven a les prescripcions de la llicència ambiental. Afirmaven que les vies d'accés realitzades per a aixecar els aerogeneradors estaven en zones de molt pendent i, per això, provocaven esllavissades de pedres a la muntanya.

En resposta a la denúncia, el DMAH va instar l'Ajuntament de Duesaigües a paraitzar les obres del parc i va anunciar que hi hauria sancions. L'alcalde, Sebastià Bondia, de la Federació

d'Independents de Catalunya (FIC), va decidir no acatar l'ordre per recomanació dels serveis jurídics, que asseguraven que l'obertura de camins ja s'havia acabat i que la paraització perjudicaria les arques municipals. No obstant això, es mostrava partidari que l'empresa reparés els danys ocasionats.

A mitjan mes de març es van començar a instal·lar sis de les torres del parc eòlic. Les entitats ecologistes que havien presentat la denúncia lamentaven que la Generalitat no fes complir les seves ordres i asseguraven que l'empresa promotora preferia pagar la sanció abans que aturar-ne la construcció. Finalment el parc eòlic va entrar en funcionament el dia 26 de juliol.

MJP

Més informació:

www.alvent.net

www.duesaigues.altanet.org

http://mediambient.gencat.net/cat/el_medi/sostenibilitat/mapa_eolic/inici.jsp

www.gepec.org



Imatge dels aerogeneradors i de les vies d'accés realitzades per a la seva instal·lació, objecte de les crítiques. Foto: Àlex Tarroja



L'entitat Ecologistes en Acció (EeA) proposa a l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT) la instal·lació d'una central eòlica marítima a la zona del port. La proposta, que ha estat rebutjada per l'Ajuntament, ha generat divisió d'opinions al municipi.

Antecedents | 2003:32

Durant el 2003 el grup socialista de l'Ajuntament de Tarragona va presentar una proposta per a instal·lar una central eòlica al port de Tarragona, que fou rebutjada per l'equip de govern de l'Ajuntament (Convergència i Unió, CiU) al·legant un fort impacte visual i paisatgístic. La proposta havia rebut el suport del Grup Ecologista per a l'Estudi dels Ecosistemes del Camp (GEPEC), que considerava els espais humanitzats, com el port de Tarragona, els indrets òptims per a aquesta mena d'instal·lacions.

Nova proposta de central eòlica al port

A final d'agost de 2004, Ecologistes en Acció (EeA) va proposar a l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT) instal·lar una central eòlica marítima a la zona del port de Tarragona. La proposta d'EeA constava de 6 a 8 aerogeneradors d'1 MW i 100 m d'alçada, que se situarien al llarg d'uns 2'5 km d'extensió davant del dic del port, amb una inversió d'1 milió d'euros per cada MW. A la proposta, EeA posava com a exemples centrals dels Estats Units, Holanda i Suècia i els projectes al port de Bilbao, al de Huelva i també la proposta de CENTRAL EÒLICA MARÍTIMA DEL DELTA DE L'ERRE [50].

L'Ajuntament de Tarragona, en contra de la proposta

Agustí Mallol (CiU), regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament de Tarragona, va assegurar que, segons diversos estudis, la construcció de centrals eòliques marítimes tenia efectes negatius sobre la pesca de la zona. També va afirmar que tindria uns impactes estètics negatius en la TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA FACANA MARÍTIMA DE LA CIUTAT DE TARRAGONA [188]. Agustí Mallol també va advertir que l'Ajuntament denegaria les llicències d'impacte ambiental i impulsaria mobilitzacions ciutadanes contra els projectes. L'Ajuntament de Tarragona va sol·licitar informació als Serveis Territorials de Medi Ambient a Tarragona i va convocar una reunió amb els veïns

Els arguments contraris a la central eòlica marina que l'Ajuntament de Tarragona apuntava en una carta enviada al conjunt de veïns i entitats potencialment afectats eren, d'una banda, l'afectació del fons marí i de la fauna marina, la modificació de la navegació marítima, de l'altra, i, també, els riscos de col·lisió i les afectacions acústiques. Com a alternativa l'Ajuntament de Tarragona va anunciar l'encàrrec d'un estudi de viabilitat que presentaria a l'APT, per a instal·lar plaques solars fotovoltaïques als 20.000m² que ocupen els sostres de les naus portuàries.

Els pescadors i els veïns donen suport als plantejaments de l'Ajuntament

Les associacions de Veïns del Serrallo, del barri del Port, de Residencial Palau i del barri del Carme, i la Confraria de Pescadors de Tarragona, que en un primer moment es van mostrar cautelosos després de la reunió amb l'Ajuntament tarragoní, van acabar manifestant el seu rebuig al projecte. El president de la Confraria de

Pescadors de Tarragona, Esteve Ortiz, va afirmar que el projecte afectaria greument l'activitat pesquera. El president de la Federació Territorial de Confraries de Pescadors de Tarragona, Josep Molina, va expressar la seva inquietud davant la proposta. També l'Associació d'Exploracions Submarines de Tarragona considerava un error aquests projectes.

L'Autoritat Portuària de Tarragona espera a conèixer més dades dels projectes

Al setembre Josep Antón Burgasé, president de l'APT, va reconèixer que anteriorment s'havien mantingut contactes amb dues empreses interessades en la instal·lació de dues centrals eòliques, però va afirmar que cap de les dues havia presentat el projecte ni l'estudi de viabilitat. Va afirmar que l'APT esperaria fins a conèixer més dades dels projectes i que en cap cas es tirarien endavant sense el consens de totes les parts implicades.

Els grups ecologistes, a favor

El GEPEC es mostrà favorable a les propostes de centrals eòliques marítimes. També s'hi va manifestar a favor el Grup Ecologista l'Escrucó, que veia en els projectes una oportunitat per a desenvolupar un sistema energètic amb menor impacte ambiental. EeA, impulsor d'una de les propostes de l'any 2004, va contestar al regidor de medi ambient, Agustí Mallol, que les seves declaracions creaven alarma social i no tenien suport científic.

Altres agents

El delegat del Govern de la Generalitat de Catalunya a Tarragona, Xavier Sabaté (Partit dels Socialistes de Catalunya), va defensar l'energia eòlica de manera global tot i que va evitar posicionar-se sobre aquests projectes, al·legant que la Generalitat de Catalunya no hi tenia competències i que de moment no se n'havia presentat cap sol·licitud.

Per la seva banda el grup municipal d'Iniciativa per Catalunya (ICV) es mostrà a favor dels projectes perquè consideraven que no implicaven impactes extrems, ja que es proposaven en espais transformats i amb diverses infraestructures existents, i va qualificar d'irresponsable la posició de l'equip de govern de l'Ajuntament de Tarragona.

Després d'un parell de mesos, el debat va anar perdent intensitat, fins desaparèixer sense que es concretés en projectes formals cap de les propostes.



SSG

Més informació:

www.gepec.org

50 CENTRAL EÒLICA MARÍTIMA DEL DELTA DE L'EBRE



La proposta d'instal·lar un conjunt de centrals eòliques a la costa sud del delta de l'Ebre, davant els municipis de Sant Jaume d'Enveja, Amposta i Sant Carles de la Ràpita topa amb l'oposició d'alguns ajuntaments i entitats de la zona, que adverteixen que el delta de l'Ebre és l'àrea humida més gran del litoral català i un dels hàbitats i una de les zones de pas d'aus més importants del Mediterrani.



L'empresa Capital Energy SL, filial del Grupo Actividades de Construcción y Servicios (ACS), va presentar a primer de març al Ministeri de Medi Ambient la proposta de construir un conjunt de centrals eòliques davant la costa sud del delta de l'Ebre, davant la barra del Trabucador, l'Alfacada i la Punta de la Banya. El projecte, anomenat Tarragona, sumaria un total de 144 aerogeneradors d'uns 100 m d'alçada i 3 MW cadascun, amb una potència instal·lada total de 432 MW. Els aerogeneradors tindrien entre 12 i 17 m de profunditat i estarien a una distància aproximada de 5 i 7,2 km de la línia de costa, separats per una distància de 800 m l'un de l'altre i ocupant una franja lineal de 15 km. A més, la promotora plantejaria a les empreses i confraries de pescadors de la zona la possibilitat d'instal·lar piscifactories a la base dels aerogeneradors. La inversió prevista era de 530 milions d'euros i l'empresa en preveia iniciar la construcció l'any 2007.

Les primeres reaccions

L'organització ecologista SEO/Birdlife va declarar que aquest era el pitjor indret de tot el litoral català per a instal·lar centrals eòliques, i va proposar la realització d'un estudi d'alternatives. SEO/Birdlife advertia dels impactes negatius que la central podria tenir sobre unes 80.000 aus marines de més de 15 espècies diferents i sobre els recursos pesquers de la zona. Segons el director executiu de l'entitat, Alejandro Sanchez, no s'haurien de plantejar aquesta mena de projectes mentre no es definissin les zones marines de la Xarxa Natura 2000, ja que podrien tenir un impacte irreversible sobre l'ecosistema.

El Departament de Medi Ambient i Habitatge impulsa la creació d'un grup d'experts

El mes de juny el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va impulsar la constitució d'un grup d'experts per a fer el seguiment de la implantació de centrals eòliques marines. El grup estava constituït per representants d'empreses fabricants d'aerogeneradors, empreses promotores d'instal·lacions eòliques, representants de la Universitat de Barcelona i representants de SEO/Birdlife, així com experts en arquitectura del paisatge i en dret ambiental. Les dues conclusions principals del grup d'experts, després d'una visita a les centrals eòliques marines daneses, foren la constatació que era necessari realitzar estudis específics per a evitar els impactes sobre l'avifauna i que les centrals eòliques marines necessitaven una profunditat màxima de 20 m, la qual cosa limita els indrets disponibles, ja que sovint aquests espais coincideixen amb àrees importants per a l'avifauna.

Un dels objectius d'aquest grup de treball era determinar els aspectes que s'haurien de tenir en compte per a l'autorització d'aquest tipus de centrals eòliques, en un moment en què el DMAH

estava estudiant la possibilitat d'incorporar aquests tipus de projectes dins el nou MAPA DE RECURSOS EÒLIC [56] que s'estava elaborant durant el 2004.

Entretant, el DMAH va estudiar la proposta de construcció de centrals eòliques marines al delta de l'Ebre i va elaborar un estudi d'impacte ambiental per remetre'l al Ministeri de Medi Ambient, que es qui tenia les competències en aquesta mena de projectes.

Surt a informació pública la sol·licitud de concessió de la franja marina

A mitjan mes de juliol va sortir a informació pública l'expedient de sol·licitud de la concessió per part de l'empresa Capital Energy SL al Ministeri de Medi Ambient per poder disposar d'una franja marítima d'uns 15 km de llargada.

Les reaccions

Els serveis tècnics del Parc Natural del Delta de l'Ebre van informar negativament sobre el projecte, tant per l'impacte visual com per l'afectació que tindria sobre les aus des del punt de vista de les rutes migratòries i l'alimentació.

SEO/Birdlife va lamentar que la tramitació continués endavant i va presentar al·legacions que recollien els advertiments que havien fet quan es va a anunciar el projecte a principi d'any.

En canvi, el grup Ecologistes en Acció (EeA) es mostrava a favor del projecte, tot i que demanava la realització d'un estudi per a avaluar quin impacte ambiental tindrien aquestes instal·lacions. Aquest grup ecologista considerava que es tractava d'un bon emplaçament per a una central d'aquestes característiques. Tot i aquest suport, EeA va presentar al·legacions a la sol·licitud de concessió on sol·licitava la suspensió de la tramitació fins que l'empresa no presentés l'estudi d'impacte ambiental, així com un estudi del règim de vents de la zona i un de seguretat i salut.

Des de diversos col·lectius ecologistes i proteccionistes es va criticar la posició favorable del grup EeA. La Plataforma per a l'ús racional de l'energia eòlica del Baix Ebre-Montsià, que també va presentar al·legacions a la sol·licitud de concessió, va acusar EeA de manca de coneixement del territori.

Les confraries de pescadors es van decantar cap a un posicionament contrari a la instal·lació quan es va donar a conèixer l'interès de l'empresa per a sol·licitar la concessió d'ús de la franja litoral. Segons va afirmar el president de la Confraria de Pescadors de Sant Carles de la Ràpita, Josep Tomàs Fèlix, aquests projectes afectarien de manera gairebé total el principal calador de llagostins on treballaven habitualment, a més d'afectar també les àrees de pesca del pop, la galera i el llenguado. Van

anunciar la presentació d'alegacions a la sol·licitud de concessió que havia fet l'empresa. La Federació Territorial de Confraries de Pescadors de Tarragona també s'oposava a la instal·lació d'aquestes centrals eòliques, amb els mateixos arguments que la confraria de pescadors rapitenca.

L'alcalde d'Amposta, Joan Maria Roig (Convergència i Unió, CiU), es va manifestar en contra de la proposta al·legant que les centrals eòliques tindrien un impacte negatiu sobre el turisme. L'alcalde de Sant Jaume d'Enveja, Castor Gonell (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), es va mostrar preocupat i reclamava més informació sobre els possibles impactes. Entretant, l'alcalde de Sant Carles de la Ràpita, Miquel Alonso (PSC-Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), es manifestava a favor del projecte considerant que l'impacte visual i ambiental d'aquesta central eòlica seria mínim, tot i assenyalar que caldria tenir en compte l'afectació sobre les rutes migratòries d'aus i la incidència sobre el sector pesquer.

Per altra banda, la Federació de l'Ebre d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) es va manifestar en contra d'aquestes centrals eòliques al·legant que es tractava d'un projecte sobredimensionat que afectaria la principal zona humida de Catalunya i que tindria un impacte sobre l'activitat turística i pesquera. ERC va anunciar que havia presentat alegacions a la sol·licitud de concessió i que les farien arribar també als ajuntaments afectats perquè les subscriessin.

A banda de la sol·licitud de concessió de la franja marina, a final d'any no es tenia constància que s'hagués iniciat cap tràmit administratiu en relació amb el projecte.

SSG

Més informació:

http://mediambient.gencat.net/cat/el_medi/sostenibilitat/mapa_eolic/inici.jsp



Els aerogeneradors s'instal·larien a una distància d'entre 5 i 7,5 km de la platja del Trabucador, en la imatge. Foto: Xavier Boneta

51 CENTRALS ÈOLIQUES DE LA TERRA ALTA



La Terra Alta concentra bona part dels projectes de parcs èolics de Catalunya. Durant el 2004 diversos alcaldes han demanat més celeritat al Govern de la Generalitat en l'autorització de nous projectes, mentre que les entitats ecologistes i les plataformes civils alertaven de l'excessiva concentració de parcs èolics en aquesta comarca i de l'impacte que generarien, tant en el paisatge com en les activitats econòmiques de la comarca.

Antecedents | 2003:30



La Terra Alta, localitzada a l'extrem sud de Catalunya, és una de les comarques amb més possibilitats d'implantació d'energia èolica atès els estudis realitzats sobre el règim de vents. El 1999 van iniciar els tràmits administratius els primers projectes de parcs èolics. La majoria d'alcaldes es mostraven favorables als projectes, que consideraven un impuls al desenvolupament de la comarca a partir d'una energia neta i no contaminant. No opinaven el mateix entitats ecologistes com el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) o la Plataforma en Defensa de la Terra Alta, que alertaven de l'impacte ambiental i paisatgístic dels aerogeneradors, especialment als Ports i a les serres de Pandols i Cavalls, paratges inclosos al Pla d'espais d'interès natural (PEIN).

EL MAPA DE RECURSOS ÈOLICS [56] aprovat el 2002 va fer que es descartessin diversos projectes perquè s'havien de construir en zones qualificades com a incompatibles amb la presència de centrals èoliques. Amb tot, a final de 2003, segons la llista de centrals èoliques apareguda al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) hi havia un total de quinze propostes que sumarien 564,25 MW de potència elèctrica instal·lada, tot i que només una part d'aquestes havia estat autoritzada i cap no havia estat construïda. La Terra Alta concentrava, així, prop del 40% de les propostes de centrals èoliques a tot el país.

Diversos alcaldes insten el Govern perquè acceleri els parcs

El canvi de govern a la Generalitat va comportar la revisió del mapa èolic i de tots els projectes d'instal·lació de parcs èolics en marxa. Aquesta mesura no va agradar a un grup d'alcaldes de la comarca, majoritàriament de Convergència i Unió (CiU), que a principi de 2004 van reclamar a la Generalitat que desbloquegés tots els parcs èolics programats en zones compatibles. L'alcalde del Pinell de Brai, Pere Martí (CiU), advertia de la possibilitat de convocar els veïns de la comarca per a donar suport als projectes de parcs èolics programats.

Diversos alcaldes independents, la Plataforma en Defensa de la Terra Alta i el GEPEC van criticar la possible convocatòria de mobilitzacions enunciativa pels alcaldes favorables als parcs èolics. L'alcalde de Gandesa, l'independent Miquel Aubà, els va acusar de voler provocar un "clima de desestabilització" a la Terra Alta.

No obstant això, a partir del mes de juliol es van començar a autoritzar noves construccions de parcs èolics, com el de Vilalba dels Arcs, amb un total de deu aerogeneradors i 24 MW de potència.

Presentació del mapa èolic

El mes de novembre, la Generalitat va presentar el Mapa de recursos èolics que identificava les zones òptimes per a l'aprofitament del vent per a la generació d'energia. Segons aquest mapa la Terra Alta era una de les comarques amb més possibilitats per a la implantació d'energia èolica, si bé l'emplaçament definitiu dels parcs l'hauria de definir posteriorment el Pla territorial sectorial de l'energia èolica.

La presentació del mapa de recursos èolics va alertar la Plataforma en Defensa de la Terra Alta, que a final del mes de desembre va enunciar la voluntat d'intensificar la seva activitat de cara a 2005 per a evitar la proliferació excessiva de parcs èolics. Aquesta plataforma no es declarava totalment contrària a la instal·lació de centrals èoliques, tanmateix sí que era crítica amb el volum de les centrals en projecte i la seva ubicació i argumentaven que, més enllà dels criteris ambientals, era necessari incorporar criteris socials i paisatgístics per a la seva implantació i tenir en compte que els sectors econòmics més dinàmics de la comarca (els vins de denominació d'origen Terra Alta i les activitats turístiques) eren altament dependents del paisatge i de la imatge de la comarca.

Amb tot a final de 2004 hi havia a la Terra Alta un total de dotze parcs èolics amb autorització administrativa que sumaven un total de 393,5 MW, tot i que en cap no s'hi havien iniciat les obres i uns quants més estaven pendents d'autorització. Tots plegats sumaven uns 150 MW segons el Departament de Treball i Indústria. Per al 2005 s'esperava que es produïssin noves autoritzacions de parcs èolics.

MJP

Més informació:

www.alvent.net
www.genocat.net/mediamb/parcseolics/mapeol.htm
www.gepec.org
www.terra-alta.altanet.org



L'any 2004 el parc eòlic de Portbou ha obtingut l'autorització administrativa malgrat les queixes de Salvem l'Empordà que reclama que sigui el Pla director territorial de l'Empordà el document on es defineixi la localització d'aquestes instal·lacions. Entretant, el municipi de Biure discuteix la possibilitat d'instal·lar dos parcs eòlics.

Antecedents | 2003:28

Per causa del fort vent que s'hi registra, l'Alt Empordà fou la comarca pionera en la instal·lació de centrals eòliques a l'Estat espanyol. El primer projecte es va localitzar a Garriguella el 1984, tot i que a partir de 1992 va quedar fora de servei. L'any 1990 va entrar en funcionament una segona central eòlica a Roses, una part dels aerogeneradors de la qual el 2004 també van quedar fora de servei.

Durant el 2003, després de la publicació del MAPA DE RECURSOS ÈOLICS [56], van aparèixer diversos projectes de centrals eòliques que iniciaven els respectius tràmits administratius. Les propostes es localitzaven en diversos punts de la comarca, com Portbou (17 aerogeneradors i 22 MW de potència), la Jonquera (37 aerogeneradors i 49,5 MW) o Colera (31 aerogeneradors i 26,35 MW). També van aparèixer altres projectes que afectaven els municipis de Biure, Darnius, Terrades i Pont de Molins. En tots aquests casos els ajuntaments corresponents es mostraven favorables a la instal·lació dels parcs eòlics. Per contra, la Plataforma Salvem l'Empordà, malgrat declarar-se favorable a l'energia eòlica, reclamava que fos el PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ [136] el document que definís el model energètic comarcal i la futura localització dels parcs eòlics.

Biure debat la implantació de parcs eòlics

A principi de 2004 l'Ajuntament de Biure tenia sobre la taula tres projectes de parcs eòlics presentats per Iberdrola, Copcisa i Terranova Energy. El d'Iberdrola fou desestimat per la seva proximitat a nuclis habitats.

El mes de febrer el consistori va realitzar una assemblea informativa amb els veïns per analitzar la viabilitat dels projectes. L'alcalde, Joan Juan, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), va assegurar que l'impacte dels aerogeneradors seria mínim, ja que només afectarien a la banda del municipi on ja hi ha l'autopista i l'N-II i on passarà el FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT, FIGUERES-PERPINYÀ [91]. Diversos habitants del municipi, agrupats a l'entorn de l'Assemblea de Veïns, van mostrar la seva disconformitat amb la possible instal·lació del parc eòlic per l'impacte ambiental i paisatgístic que comportaria.

El mes de novembre va sortir a exposició pública el projecte de la central eòlica de Biure, presentat per Terranova Energy (15 aero-

generadors que sumaven 30 MW), si bé l'Ajuntament va decidir presentar-hi al·legacions perquè afectaven un espai que volia protegir, el sector dels Roures.

Salvem l'Empordà contra el parc eòlic de Portbou

L'entitat ecologista Salvem l'Empordà va presentar el mes de maig una demanda al Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) contra l'aprovació, l'any 2002, per part del Departament d'Indústria i Energia de la Generalitat, del parc eòlic de Portbou. La plataforma argumentava que el projecte afectava la zona PEIN del massís de l'Albera, un espai d'interès arqueològic, les rutes migratòries de les aus i una zona forestal pública sense cap informe que ho avalés. A part d'aquest recurs, l'entitat ja n'havia presentat un altre el 2003, tot i que només afectava 6 dels 17 aerogeneradors.

La demanda fou desestimada i finalment el parc eòlic va obtenir l'autorització administrativa, si bé únicament per a 11 dels 17 aerogeneradors, ja que la resta estaven pendents del recurs de Salvem l'Empordà.

D'aquesta manera a final de 2004 únicament estava en funcionament el parc eòlic de Roses, amb una potència de 0,59 MW, mentre que el parc de Portbou ja disposava de l'autorització pertinent per a instal·lar una potència de 14 MW, tot i que encara no n'havia començat la construcció. El parc eòlic de Terranova Energy, a Biure, continuava a exposició pública i es preveia que el de Copcisa (11 generadors i 17,5 MW) ho fes a principi de 2005. Altres projectes que sumaven prop de 160 MW, segons el Departament de Treball i Indústria, continuaven en tràmit administratiu.

MJP

Més informació:

http://mediambient.gencat.net/cat/el_medi/sostenibilitat/mapa_eolic/inici.jsp
www.ddgi.es/biure
www.portbou.org
www.salvem-emporda.org



53 CENTRALS EÒLIQUES DE LES SERRES DEL TALLAT I DE VILOBÍ



Els projectes de centrals eòliques de les Serres del Tallat i Vilobí que havien iniciat els tràmits administratius el 2003 segueixen el seu curs. Dos nous projectes inicien els tràmits al llarg del 2004 amb el suport dels respectius ajuntaments i les crítiques d'entitats ecologistes que demanen una moratòria per a la instal·lació de centrals eòliques a la zona.

Antecedents | 2003.29



Les serres del Tallat i Vilobí formen part de la Serralada Prelitoral Catalana, al límit de les comarques de la Conca de Barberà i l'Urgell, entre les serres de Queralt i de Rubió, al nord, i la Serra de la Llena i les muntanyes de Prades, al sud.



Durant el 2003 es van fer públiques tres propostes de centrals eòliques en aquests territoris. Es tractava dels projectes de Coma Bertran, als municipis de Vallbona de les Monges i els Omells de na Gaia, a l'Urgell, amb onze aerogeneradors i una potència instal·lada de 16,5MW; el de les Forques, als municipis de Forés i Passanant, a la Conca de Barberà, amb quinze aerogeneradors i una potència instal·lada de 22,5MW, i el de Montargull, als municipis de Llorac (Conca de Barberà) i Talavera (Segarra), amb quinze aerogeneradors i 30MW de potència instal·lada.

Les noves propostes del 2004

El Departament de Treball i Indústria va anunciar a final d'abril que havia autoritzat la construcció d'una central eòlica a la serra de Vilobí, promoguda per l'empresa Corporación Energía Hidroeléctrica de Navarra (CEHN). El projecte, que esperava po-

der iniciar els tràmits ambientals i que es localitzaria entre els municipis de Fullela i Tarrés (les Garrigues) consistiria en 33 aerogeneradors de 80 m d'alçada, amb una potència instal·lada de 49,5MW i un pressupost de 42,1 milions d'euros.

L'Ajuntament de Tarrés veia amb bons ulls aquest projecte, igual que els propietaris afectats, que només van presentar al·legacions per a la modificació dels vials d'accés per tal que afectessin mínimament les seves propietats. Des de l'Ajuntament es confiava que tant des del Departament de Medi Ambient i Habitatge com des de la Comissió d'Urbanisme de Lleida es donés el vist-i-plau a aquest projecte i es poguessin iniciar les obres durant el 2005.

A final d'agost el Departament de Treball i Indústria va treure a informació pública la sol·licitud d'autorització del projecte i l'estudi d'impacte ambiental de la central eòlica Serra del Tallat. Aquesta central afectava els municipis de Vallbona de les Monges (Urgell) i Passanant (Conca de Barberà). El projecte, promogut també per l'empresa Corporación Energía Hidroeléctrica de Navarra, tenia un pressupost de 42,6 milions d'euros i constava de 33 aerogene-



En la imatge, el nucli de Senan, amb part de la serra del Tallat al fons. Foto: Àlex Tarroja

radors de 80 m d'alçada cadascun i una potència total instal·lada de 495 MW.

L'autorització definitiva dels projectes apareguts el 2003

A principi de novembre, la Comissió d'Urbanisme de Tarragona donava el darrer permís necessari per a l'execució de la central eòlica de les Forques, entre els municipis de Forés i Passanant, a la Conca de Barberà. El projecte només quedava pendent, per poder iniciar les obres, dels respectius permisos d'obres municipals. Aquest projecte comptava amb el vist-i-plau d'ajuntaments i veïns afectats i no havia rebut l'oposició de cap associació o plataforma de la zona.

El conseller del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), Salvador Milà, en una visita a principi de setembre a la Conca de Barberà es va reunir amb l'alcalde de Senan, Antoni Saltó (Convergència i Unió, CiU) i la Plataforma per Senan, que aplegava els veïns del municipi, per reiterar-los el compromís de no tirar endavant cap projecte de central eòlica sense un mínim de consens amb el territori. Segons el conseller, ni el Departament de Treball i Indústria ni el DMAH autoritzarien cap projecte abans de l'aprovació del nou MAPA DE RECURSOS EOLICS [56] que la Generalitat de Catalunya estava redactant.

Però un dia després que el conseller de Medi Ambient fes aquestes afirmacions va aparèixer publicat al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC) una resolució del Departament de Treball i Indústria per la qual s'atorgava a l'empresa Gerr Grupo Energético XXI SA (GERRSA) l'autorització administrativa de la central eòlica de Montargull, situada a la zona nord de la Serra del Tallat, entre els termes municipals de Talavera (Segarra) i Llorac (Conca de Barberà).

La demanda de moratòria

El mes de gener de 2004, la delegació del Departament de Treball i

Indústria a Tarragona va denegar a l'entitat ecologista Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) la condició de part interessada en la tramitació dels diversos projectes de centrals eòliques de la zona. A principi de maig, la Plataforma per Senan, l'Ajuntament de Senan i la Coordinadora de Defensa de la Terra (CDT) van demanar al Govern de la Generalitat una moratòria per als projectes eòlics previstos a les serres del Tallat i Vilobí, així com l'establiment d'una taula de diàleg per debatre la qüestió.

A mitjan mes de juny es va celebrar una caminada reivindicativa contra la instal·lació de centrals eòliques a la Serra del Tallat, organitzada per la CDT. Des de les associacions i plataformes veïnals agrupades al voltant de la CDT es demanava la retirada dels projectes, ja que consideraven que tindrien un fort impacte ecològic, paisatgístic i acústic sobre la serra i afectarien negativament el desenvolupament turístic de la ruta del Cister, a l'hora que reivindicaven una altre tipus d'inversions. També es reclamava al Govern de la Generalitat una moratòria dels projectes fins que no es redactés el nou pla de l'energia de Catalunya i el nou mapa eòlic.

A final d'any a les serres del Tallat i Vilobí hi havia un projecte, la central eòlica de les Forques, que només tenia pendent les respectives autoritzacions municipals per a poder iniciar les obres. Havien iniciat els tràmits administratius els projectes de centrals eòliques de Coma Bertran (2003), Serra de Vilobí i Serra del Tallat (2004). Totes les propostes, entre l'autoritzada i les que es trobaven en tràmit, sumaven conjuntament un total de 168 MW de potència instal·lada i 127 aerogeneradors.

SSG

Més informació:

www.gepec.org

54 CENTRALS EÒLIQUES DEL COLL DE L'ALBA I LA SERRA DEL BOIX



L'Ajuntament de Tortosa dona llum verd als dos projectes de construcció de parcs eòlics al coll de l'Alba. Les propostes havien aixecat l'oposició d'una part de la societat civil i havien provocat una crisi al si de l'equip de govern de l'Ajuntament.

Antecedents | 2003:33



L'any 2003 es van presentar dues propostes de centrals eòliques al coll de l'Alba i la serra del Boix, al límit est del municipi de Tortosa, a la comarca del Baix Ebre. Una la presentava l'empresa Ecovent Parc Eòlic S.A., amb trenta-set aerogeneradors i 48 MW de potència instal·lada, i l'altra, Terranova Energy Corporation S.A., amb vint-i-tres aerogeneradors i 30 MW. El coll de l'Alba és una zona muntanyosa d'arbustos i garriga que, malgrat no estar inclosa al Pla d'espais d'interès natural (PEIN), té un alt valor simbòlic per la població de la zona, que hi realitza nombroses trobades i actes religiosos i festius.

Els projectes tenien el suport de tots els grups polítics de l'Ajuntament de Tortosa, excepte d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), que formaven part de l'equip de govern juntament amb Independents per l'Ebre (IPE) i el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), que en tenia l'alcaldia.

La Plataforma per a l'Ús Racional de l'Energia Eòlica del Baix Ebre i el Montsià es mostrava contrària a tots dos parcs eòlics, tot i que va decidir concentrar tots els seus esforços únicament contra el projecte de Terranova, al qual va presentar un recurs contenciós administratiu. Segons la plataforma, l'informe ambiental presentat per l'empresa promotora era incomplet ja que no tenia en compte l'impacte sobre una parella d'àguiles cuabarrades, espècie protegida per la Directiva europea d'aus, que niuaven a només 800 m del parc. A més, argumentaven que no s'havia realitzat el tràmit d'informació pública per segona vegada després d'haver modificat el projecte per a reduir el nombre d'aerogeneradors i instal·lar-ne de més potents.

Crisi a l'equip de govern municipal per la presentació d'un recurs

El mes de març de 2004 la Plataforma per a l'Ús Racional de l'Energia Eòlica va fer públic que havia presentat, amb el suport dels grups municipals d'ERC i ICV, un nou contenciós administratiu contra l'Ajuntament de Tortosa per tal d'evitar l'inici de les obres. Concretament demanaven que no comencessin fins després del període de nidificació de les àguiles cuabarrades, el mes d'octubre.

El suport d'ERC i ICV a la presentació del recurs va obrir una forta crisi a l'Ajuntament de Tortosa. L'alcalde, Joan Sabaté (PSC), va amenaçar de trencar el pacte si els dos partits no rectificaven el que considerava una deslleialtat contra una decisió adoptada per l'Ajuntament mateix. Finalment, el jutjat número 2 de Tarragona va decidir denegar la petició de suspensió cautelar de les obres basant-se en un informe del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH).

Llum verd definitiu al parc eòlic

El 23 d'abril l'Ajuntament de Tortosa va realitzar l'últim pas per a autoritzar el parc eòlic. El ple va ratificar un conveni entre el consistori i l'empresa promotora que permetia l'ocupació de terrenys de titularitat pública a canvi que Terranova es comprometés a millorar l'entorn de l'ermita de la Providència i a construir un edifici destinat a equipament cultural. ERC i ICV van votar en contra, fet que va generar una nova crisi a l'equip de govern tot i que finalment no es va produir el trencament del pacte.

D'altra banda, a final d'octubre, l'Ajuntament de Tortosa va informar que el jutjat contenciós administratiu havia desestimat el recurs interposat per la plataforma el 2003 en considerar que la llicència s'ajustava a la legalitat i no calia fer cap nou període d'exposició pública després d'haver modificat el projecte. Després d'aquestes decisions, la plataforma va anunciar que no presentaria cap recurs d'apel·lació i reconeixien que ja no hi havia cap possibilitat d'aturar les obres.

Així, doncs, a final de 2004 Terranova ja disposava de tots els permisos per poder-se instal·lar i el projecte de central eòlica que liderava Ecovent ja havia iniciat les obres el mes d'octubre. Quan els dos projectes entrin en funcionament permetran obtenir una potència de 78 MW.

MJP

Més informació:

www.alvent.net
www.gepec.org
www.tortosa.altanet.org



Tot i l'existència de l'Acord comarcal, a la comarca del Priorat es continuaven fent noves propostes per a instal·lar-hi centrals èoliques. El projecte de l'empresa Tarraco Èolica per muntar una central de 90 aerogeneradors al sud de la comarca posa en crisi l'Acord comarcal, que, tot i així, tenia el suport del Departament de Medi Ambient i Habitatge per incorporar-lo dins el nou mapa èolic.

Antecedents | 2003:31

Situada al centre de la província de Tarragona, des de la serra del Montsant fins a la de Llaberia i la serra del Pradell –articulada pel riu de Siurana i la riera de Capçanes–, la comarca del Priorat presenta un paisatge singular i alhora una de les principals reserves de fauna de les serralades litorals mediterrànies.

Els antecedents. L'acord comarcal per al desenvolupament de l'energia èolica al Priorat

A cavall entre la comarca del Priorat i el Baix Camp hi ha en funcionament, des de 1999, la central èolica de Trucafort, construïda en dues fases i amb un total de 91 aerogeneradors i 29'85 MW de potència instal·lada.

El nombre de propostes per a instal·lar més aerogeneradors a la comarca, entre els anys 1999 i 2000, va portar agents polítics, econòmics i socials del Priorat a signar l'any 2001 l'Acord comarcal per al desenvolupament de l'energia èolica al Priorat. L'Acord, que enuncïava l'objectiu de mantenir un paisatge de qualitat i proposava situar els aerogeneradors en llocs poc visibles, acceptava dues centrals èoliques més, una a Margalef i l'altra a Cabacès, i fou signat pels grups polítics representats al Consell Comarcal del Priorat (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC; Convergència i Unió, CiU i independents-FIC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), sis alcaldes de municipis de la comarca (de vint-i-tres) i per diferents entitats adherides a la Plataforma per la Defensa del Patrimoni Natural del Priorat (PDPNP) i el consells reguladors de les dues denominacions d'origen, DOQ Priorat i DO Montsant.

Tot i l'Acord, que no tenia cap validesa jurídica, durant el 2002 es va construir la central èolica del Mas de la Potra, situada al Coll de la Teixeta, dos aerogeneradors amb una potència instal·lada de 2'6 MW entre els municipis del Pradell de la Teixeta (Priorat) i Duesaigües (Baix Camp). Durant el 2003 diversos projectes van iniciar les obres o els tràmits administratius: es van iniciar les obres de la central èolica del Collet dels Feixos, al terme municipal de Duesaigües, just al nord de la central èolica del Mas de la Potra, amb sis aerogeneradors i una potència instal·lada de 7'92 MW, i es van iniciar els tràmits de la central èolica dels Segalassos, al límit dels termes municipals de Cornudella de Montsant (Priorat), Prades (Baix Camp) i Vilanova de Prades (Conca de Barberà).

La PDPNP va mostrar el seu rebuig a aquests projectes, per l'impacte paisatgístic que consideraven que trencava un dels punts bàsics de l'Acord.

Un nou projecte a la Morera de Montsant

A principi de 2004 l'Ajuntament de la Morera de Montsant va comunicar la seva intenció d'instal·lar una minicentral èolica

dins el terme municipal. Es tractava d'una proposta per a instal·lar tres aerogeneradors d'uns 60 m d'alçada a 1 km del nucli urbà, just al límit del Parc Natural de Montsant, amb una potència instal·lada de 7'5 MW i una inversió de 1'5 milions d'euros. El projecte era iniciativa de l'Ajuntament mateix i d'Eurosolar (Associació Europea per a les Energies Renovables) amb el suport de l'Entesa Catalana per una Energia Neta i Renovable, i l'havia de finançar l'Ajuntament i els veïns que desitgessin formar part de la cooperativa. El Consell Comarcal del Priorat i la PDPNP van criticar la iniciativa perquè consideraven que tindria un fort impacte visual. La PDPNP va sol·licitar la reunió de la comissió de seguiment de l'Acord comarcal per analitzar la situació, alhora que plantejava la instal·lació de plaques solars com a alternativa.

La comissió de seguiment es va reunir a principi de maig per valorar aquesta nova proposta. A la reunió va assistir el director general de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat, Jordi Cañas, tots els partits polítics amb representació municipal (PSC, CiU, ERC i independents), representants del Consell Comarcal del Priorat i membres de la PDPNP. Cañas es va comprometre a reconèixer l'Acord comarcal a l'hora de redactar el nou MAPA DE RECURSOS ÈOLICS [56], que es trobava en fase d'elaboració, així com el seu paper d'interlocutor vàlid per a l'aprovació de noves centrals èoliques al Priorat.

L'Ajuntament del Molar es desmarca de l'Acord, que és posat en dubte per alguns ajuntaments

La proposta sorgida a la Morera de Montsant i els rumors de noves possibles centrals èoliques a la comarca van generar debat entorn de la validesa de l'Acord comarcal. Així, mentre que des del Consell Comarcal del Priorat, presidit per ERC-AM amb el suport del PSC, i la PDPNP se'n defensava la plena vigència, l'Acord era posat en dubte pels ajuntaments governats per CiU.

Poc després l'Ajuntament del Molar va decidir desmarcar-se de l'acord per poder decidir lliurement la implantació de centrals èoliques al seu terme municipal. En paral·lel la PDPNP advertia que l'empresa Tarraco Èolica tenia voluntat de construir una gran central èolica al sud de la comarca, on governaven majoritàriament ajuntaments de CiU. L'alcalde del Molar i portaveu comarcal de CiU, Joan Jaume Salvadó, va assenyalar el Govern de la Generalitat com a principal impulsor dels projectes èolics. Segons Salvadó, només sis dels vint-i-tres pobles de la comarca havien subscrit l'Acord comarcal, i reconeixia que els ajuntaments de la Palma d'Ebre, la Figuera, el Molar, Cabacès, la Bisbal de Falset i Margalef, tots governats per CiU, havien consolidat un front comú per a defensar els seus interessos respecte a la possibilitat d'implantar projectes de centrals èoliques en els respectius municipis. També Josep



Anton Robles, alcalde de Cabacés, va afirmar que l'Acord comarcal no tenia cap importància i va defensar l'autonomia municipal.

Els ajuntaments governats per CiU van proposar celebrar referèndums a nivell local per a ratificar la vigència de l'Acord. En el cas del Molar, se'n va fer un a final de juny i va sortir guanyadora l'opció de sortir de l'Acord comarcal i de donar suport a l'impuls d'un projecte de central eòlica. L'Ajuntament de Cabacés també va convocar un referèndum per conèixer la posició dels veïns respecte de la possibilitat d'implantar una central eòlica al municipi, i va guanyar l'opció favorable a la instal·lació. La PDPNP va treure importància als resultats en assegurar que els índex de participació havien estat molt baixos, amb només un 30% en el cas del Molar, i que per tant els resultats no eren prou representatius.

El Consell Comarcal del Priorat lamentava la sortida de l'Ajuntament del Molar de l'Acord i alhora recordava la seva plena vigència. En la mateixa línia es van manifestar els grups municipals d'ERC, PSC i els Independents, que a instància de la PDPNP van elaborar un manifest que van fer arribar al conseller de Medi Ambient, Salvador Milà, on es demanava que la Generalitat de Catalunya respectés l'Acord comarcal per a elaborar el nou mapa eòlic.

En una reunió a final de setembre amb la PDPNP i alcaldes de la comarca, el conseller Milà va recordar l'autoritat del Govern de la Generalitat de Catalunya a l'hora de planificar les noves centrals eòliques i va qualificar les iniciatives d'alguns ajuntaments comarcals que apostaven per noves centrals eòliques de moviments condemnats al fracàs. També va ratificar l'Acord comarcal com a punt de partida per a planificar el desplegament de l'energia eòlica a la comarca. Igualment va apuntar la possibilitat de fomentar una distribució comarcal dels recursos econòmics provinents de les centrals eòliques, recursos que haurien d'anar destinats al desenvolupament d'un pla de desenvolupament comarcal.

Aparició d'un moviment comarcal de suport a les centrals eòliques

A principi d'octubre un grup de ciutadans de municipis del sud de la comarca van crear l'associació "Acció veïnal per l'energia eòlica", amb la intenció de promoure la implantació de centrals eòliques. Aquesta associació, que es mostrava molt crítica amb la PDPNP, considerava que calia una revisió de l'Acord comarcal, ja que no era prou representatiu i vulnerava, segons creien, l'autonomia municipal. També rebutjaven la proposta del conseller de Medi Ambient de repartir comarcament els beneficis generats per les centrals eòliques. L'Associació destacava sobretot la importància dels guanys econòmics que es podrien derivar d'aquestes instal·lacions als respectius municipis.

La PDPNP va criticar la nova Associació afirmant que en el procés d'elaboració de l'Acord comarcal es van convocar tots els alcaldes i que, per tant, era representatiu i que a més comptava amb el suport de sectors estratègics a la comarca com ara el vitivinícola.

A final d'any apareix un nou projecte eòlic a la comarca

Enmig del debat sobre la validesa de l'Acord comarcal signat l'any 2001, el mes d'octubre va aparèixer un nou projecte per a construir una central eòlica al sud de la comarca. L'empresa Tarraco Eòlica va anunciar la voluntat de construir una central eòlica de 90 aerogeneradors, d'uns 80 m d'alçada cadascun, al llarg de 30 km, entre els municipis de Cabacés, Margalef, la

Bisbal de Falset, la Figuera, el Molar, al Priorat, i Vinebre i la Palma d'Ebre, a la Ribera d'Ebre. Segons l'empresa, es pretenia iniciar les obres a final de 2005. En el moment de fer pública la proposta, l'empresa encara estava elaborant l'estudi d'impacte ambiental i per tant el projecte encara no havia iniciat els tràmits administratius.

Des dels ajuntaments afectats es valorava positivament la proposta per l'aportació econòmica que significaria, uns 7.000 euros anuals per cada aerogenerador segons representants municipals, a repartir entre els ajuntaments (30%) i els propietaris dels terrenys (70%). A banda, també significaria uns ingressos addicionals el primer any, per llicència d'obres i altres permisos.

Davant l'aparició d'aquesta proposta es va reunir de nou la comissió de seguiment de l'Acord comarcal, on es va invitar a participar l'alcalde de Cabacés per tal que expliqués els moviments que l'empresa Tarraco Eòlica i determinats ajuntaments estaven fent al marge de l'Acord. A la reunió es va constatar l'absència d'un projecte concret i que la proposta plantejada per la promotora se situava fora dels criteris consensuats en l'acord comarcal. La comissió es remetia al futur mapa eòlic com a eina per al desenvolupament de nous projectes eòlics a la comarca.

Els ajuntaments implicats van decidir crear una taula de treball per al desenvolupament de la proposta. A la primera reunió celebrada a principi de novembre van assistir tots els alcaldes implicats, Ecologistes en Acció, l'empresa Tarraco Eòlica, l'associació Acció Veïnal per l'Energia Eòlica, el president del Consell Comarcal del Priorat i el delegat del Departament d'Indústria i Treball al Camp de Tarragona. Des de l'Ajuntament de Cabacés s'afirmava que la central podria començar a construir-se a final de 2005, un cop superats els tràmits administratius davant el Departament de Medi Ambient i Habitatge i el Departament d'Indústria i Treball. En aquesta reunió es va plantejar un nou repartiment dels beneficis, pel qual els propietaris rebrien el 40%, els propietaris afectats el 30% i l'ajuntament el 30% restant.

La PDPNP va criticar l'acord a què havien arribat els municipis afectats i l'empresa, al·legant que els consistoris havien promès a l'empresa una rebaixa del 50% de l'impost sobre construccions, instal·lacions i obres (ICIO). També criticaven que l'acord amb l'empresa s'havia fet al marge de la comissió de seguiment de l'Acord comarcal, i que s'estaven generant falses expectatives econòmiques sense fonament.

A final d'any no es tenia constància de l'inici del tràmit administratiu d'aquest projecte, ni de cap altre. L'Acord comarcal, tot i la crisi, seguia plenament vigent i amb el compromís del Departament de Medi Ambient i Habitatge d'incorporar-lo dins el nou mapa eòlic.

Durant el 2004, coincidint amb l'augment de la preocupació social per la transformació i degradació del paisatge causat per l'impacte de l'activitat antròpica, el Consell Comarcal del Priorat, amb el suport de les dues denominacions d'origen de la comarca, va impulsar la redacció de la CARTA DEL PAISATGE DEL PRIORAT [40], un document de caire regulador i normatiu per a la protecció integral del paisatge.

SSG

Més informació:

www.gepec.org



El Departament de Medi Ambient i Habitatge presenta a final d'any el mapa eòlic de Catalunya que determina les zones més adequades, des d'un punt de vista tècnic, per a aprofitar la força del vent i generar energia elèctrica. Aquest mapa hauria de servir de base per a la realització del Pla territorial sectorial de l'energia eòlica que ha de permetre planificar les futures implantacions d'aquestes instal·lacions.

Antecedents | 2003:27

L'energia eòlica és una font d'obtenció d'energia elèctrica neta, ja que, a diferència de les centrals tèrmiques i nuclears, no produeix emissions atmosfèriques ni residus. D'aquesta manera esdevé una eina per a disminuir l'emissió dels gasos d'efecte hivernacle, principalment el CO₂, responsables, almenys en part, del canvi climàtic. A més, es tracta d'una energia renovable, és a dir, inesgotable, que en més o menys quantitat es troba a tot el món. No obstant això, a Catalunya, la implantació de parcs eòlics ha generat un fort debat social, ja que determinats sectors, tot i ser favorables a aquest tipus d'energia, s'han oposat a alguns projectes pel seu impacte ambiental i paisatgístic.

A Catalunya, a partir dels anys vuitanta van aparèixer els primers projectes per a impulsar parcs eòlics, si bé van tenir un abast reduït. Fou a final dels noranta que el govern va decidir apostar amb més força per l'energia eòlica i va presentar diversos plans que, després de diverses modificacions, van desembocar el juny de 2002 en el Decret regulador de la implantació de l'energia eòlica, conegut com a mapa eòlic, i en el Pla territorial sectorial de la implantació ambiental de l'energia eòlica.

En aquells moments, a part d'un parc de petites dimensions a l'Alt Empordà, només hi havia tres parcs eòlics a Catalunya, al Baix Ebre i el Priorat, amb una potència de 84 megawatts (MW) i la previsió del Pla era instal·lar cap al 2010 entre 1.000 i 1.500 MW. Això suposaria passar del 0,4% de la producció neta d'electricitat a un 3 o 4,5%. Les propostes del Govern van rebre crítiques per part d'alguns grups ecologistes que denunciaven que es permetia la instal·lació de parcs eòlics en àrees protegides al Pla d'espais d'interès natural (PEIN). Així, l'Assemblea d'Entitats Ecologistes de Catalunya (AEEC), que agrupa la major part de les entitats ecologistes, 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.

Durant el 2003 nombrosos projectes de centrals eòliques, majoritàriament al sud de Catalunya, van iniciar els tràmits administratius, la major part dels quals van ser autoritzats. No obstant això, els promotors es trobaven amb el problema de la connexió a la xarxa de transport i distribució elèctrica, a causa de les desavinences amb les companyies elèctriques Fecsa-Endesa i Red Eléctrica Española. Els promotors acusaven les companyies elèctriques d'obstaculitzar les connexions, mentre que aquestes demanaven que es racionalitzessin les peticions de connexió per tal de poder planificar les subestacions i evitar possibles sobrecàrregues de la xarxa.

El nou Govern refà el mapa eòlic

A principi de febrer de 2004 el nou Govern de la Generalitat va decidir revisar el mapa eòlic del 2002, que hauria de servir de base per a aprovar el nou Pla territorial sectorial de l'energia eòlica. El conseller de Medi Ambient, Salvador Milà, d'Iniciativa per Catalunya Verds (ICV), apuntava que un dels motius per a la modificació era l'elevada concentració de parcs eòlics al sud de Catalunya prevista per l'anterior mapa. A més, el portaveu d'ICV al Parlament, Joan Boada, va assegurar que el nou mapa no permetria realitzar parcs en espais protegits o enmig de corredors biològics, ni macroparcs de més de trenta aerogeneradors. Així mateix, Boada va anunciar que el Govern pressionaria les empreses elèctriques per a facilitar als promotors la connexió a la xarxa de distribució.

El secretari general de l'Associació de Productors d'Energies Renovables (APPA), Manuel Delàs, temia que la revisió del mapa eòlic pogués paralitzar la construcció de centrals i va recordar que el vent aprofitable es localitza únicament al sud i el nord del país. D'altra banda diferents entitats ecologistes incloses a l'AEEC, com el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) i la Coordinadora de Plataformes del Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre, es van mostrar satisfetes per l'anunci del Govern però van demanar que mentre no es realitzés el nou mapa es paralitzés la construcció de noves centrals. El Govern de la Generalitat es va mostrar contrari a la moratòria i va afirmar que els projectes existents s'estudiarien cas a cas i només s'aprovarien els que no afectessin espais protegits.

Medi Ambient i Treball es comprometen a impulsar nous parcs eòlics

A final d'abril el conseller de Medi Ambient, Salvador Milà, i el de Treball i Indústria, Josep Maria Rañé (Partir dels Socialistes de Catalunya, PSC), van enunciar la voluntat del Govern d'arribar a 1.500 MW de potència instal·lada a través de l'energia eòlica l'any 2007 i a 3.000 MW, el 2010. Això suposaria doblar el volum d'energia eòlica prevista per l'anterior govern de la Generalitat. Per tal d'evitar el seu impacte sobre el territori, van afirmar que s'estava treballant en una distribució territorial més equitativa i en la creació d'aerogeneradors més potents (per tal de reduir el nombre d'aparells) i que també es preveia la possibilitat de crear parcs eòlics al mar. En aquest sentit es va fer públic que l'empresa Capital Energy S.L. havia presentat un projecte per a construir una central eòlica marítima al sud-est del Delta de l'Ebre [50] d'un centenar d'aerogeneradors situada entre 5 i 8 km de la costa, que s'estava estudiant.

El GEPEC va criticar l'anunci realitzat pel Govern afirmant que l'energia prevista per al 2010 corresponia a tres vegades la potència



d'una central nuclear. A més van mostrar la seva desconfiança amb l'anunci d'un repartiment territorial dels parcs més equitatiu, ja que preveien que prop del 90% de les centrals eòliques s'executarien al Camp de Tarragona i a les Terres de l'Ebre. En resposta a aquestes inquietuds, el director general de Planificació Ambiental, Jordi Cañas i Sala, va anunciar que el GEPEC i altres entitats ecologistes formarien part del consell assessor que estava elaborant el nou mapa eòlic català.

Es presenta el mapa de recursos eòlics

El mes de novembre del Departament de Medi Ambient va presentar el mapa de recursos eòlics de Catalunya que tenia com a objectiu identificar les zones que oferien més possibilitats per a l'aprofitament del vent per a la generació d'energia. El mapa tenia una resolució espacial de 200 metres i oferia la possibilitat d'obtenir el valor del vector a l'altura que es desitges, en funció de les característiques de cada aerogenerador. Segons el mapa, les zones òptimes per a la instal·lació de l'energia eòlica se situaven al nord i el sud del litoral català, on es mesuraven vents superiors als 6 m/s. També es constatava que els vents augmentaven notablement mar endins, a uns 20 km de la costa, tot i que en aquest cas la construcció de centrals eòliques era més costosa.

El conseller de Medi Ambient, Salvador Milà, va anunciar que aquestes dades servirien de base per a redactar el Pla territorial sectorial de l'energia eòlica, que establiria l'emplaçament dels futurs parcs eòlics juntament amb altres criteris com els econòmics, els socials o els ambientals. Diverses entitats ecologistes es continuaven mostrant reticents a causa de l'alta concentració

de les zones òptimes per a la instal·lació d'energia eòlica en determinats indrets.

Amb tot, a final de 2004 la potència eòlica instal·lada continuava essent de 94 MW, si bé disposaven d'autorització administrativa un total de vint-i-vuit parcs eòlics que sumaven un total de 819 MW. La TERRA ALTA [51] i el Baix Ebre eren les comarques que sumaven un nombre major de projectes, seguides per les Garrigues, l'ALT EMPORDA [52], la Conca de Barberà i l'Anoia. Alguns d'aquests ja estaven en construcció, si bé, segons l'Associació de Productors d'Energies Renovables, continuaven els problemes per a garantir-ne la connexió amb les línies elèctriques. A més, estaven en tramitació vint-i-vuit projectes més de parcs eòlics que sumarien un total de 1.150 MW. Mentre no s'aproves el Pla territorial sectorial de l'energia eòlica el conseller de Medi Ambient va assegurar que únicament tirarien endavant els que fossin menys polèmics. Si es desencallessin alguns d'aquests abans del 2007 es compliria l'objectiu de la Generalitat de superar els 1.500 MW abans d'acabar la legislatura.

MJP

Més informació:

www.alvent.net
www.appa.es
www.mediambient.gencat.net/cat/el_medi/sostenibilitat/mapa_eolic/imici.jsp
www.gepec.org
www.salvem-emporda.org



El mapa de recursos eòlics proposa evitar les instal·lacions de grans dimensions. A la imatge un detall del parc eòlic de Trucafort, a cavall del Priorat i el Baix Camp, el més gran de Catalunya amb noranta-aerogeneradors. Foto: Àlex Tarroja

CENTRE DE RECERCA D'ENERGIES RENOVABLES DE CATALUNYA (VANDELLÒS I L'HOSPITALET DE L'INFANT) 57



Un cop descartat l'ITER a Vandellòs, es plantejaven alternatives per a aprofitar la inversió estatal que s'havia previst per a finançar el projecte de reactor termonuclear. La proposta que compta amb un consens local i autonòmic més unitari és la de crear un centre de recerca d'energies renovables. No obstant això, des del Govern central s'anuncia que no es preveu el recolzament de la creació d'un nou centre de recerca a Vandellòs i que mai no hi havia hagut una partida pressupostària prevista per a l'ITER.

Antecedents | 2003:71

L'any 2003 el Govern central del Partit Popular (PP) va presentar la candidatura de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant (Baix Camp) per a acollir el reactor termonuclear ITER (INTERNATIONAL THERMONUCLEAR EXPERIMENTAL REACTOR) [2003:71]. La Unió Europea (UE) va descartar finalment la candidatura espanyola en favor de la localitat francesa de Cadarache, malgrat que el Govern estatal havia promès una aportació econòmica al projecte de 920 milions d'euros (el 20% del total de la inversió que implicaria l'ITER). La decisió europea va provocar la decepció entre la majoria de partits polítics, que havien vist en l'ITER una oportunitat per a atraure inversions. Altrament, la notícia va ser rebuda amb satisfacció per part dels grups ecologistes, que consideraven el projecte perillós i innecessari, especialment en una localitat que ja tenia dos reactors nuclears, un dels quals clausurat.

Recuperant una reivindicació feta durant l'oposició a l'ITER, des d'Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) es va proposar aprofitar la inversió prevista per a finançar l'ITER per a crear l'anomenat Centre de Recerca d'Energies Renovables de Catalunya (CRERC), que tindria la seu a Vandellòs. El mes d'abril, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, va recollir aquesta proposta i es va comprometre a treballar per a impulsar l'equipament amb la col·laboració del Govern espanyol i la Unió Europea.

Segons la proposta, el Centre duria a terme recerca vinculada a l'energia solar, eòlica i de biomassa, i també del potencial de l'hidrogen. Igualment, formaria tècnics, impulsaria programes d'eficiència energètica i afavoriria la creació d'un clúster d'empreses del sector. El centre comportaria una important dinamització econòmica del municipi, i, segons l'alcalde de Vandellòs, Josep Castellnou, també beneficiaria altres municipis. De fet, Mont-roig del Camp ja havia ofert el seu polígon industrial per a acollir empreses vinculades al Centre.

Tots els partits catalans van donar suport al nou projecte, tot i que Convergència i Unió (CiU), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i PP van posar-hi objeccions, per fets com ara que no incloïa el calendari ni les fonts de finançament. Els ecologistes, en canvi, s'hi van mostrar escèptics, perquè el CRERC significaria la

consolidació de la localitat com a municipi energètic. De fet, el CRERC no era l'única proposta energètica que hi havia al municipi: també estava en curs la tramitació d'una CENTRAL TÈRMICA DE CICLE COMBINAT [46] i el parc eòlic del Motarro havia rebut l'autorització administrativa de la Generalitat de Catalunya, en contra de la voluntat de l'Ajuntament.

A principi de maig la Universitat Rovira i Virgili (URV) va mostrar al Departament de Medi Ambient i Habitatge el seu interès a participar en el futur CRERC. El rector de la URV, Lluís Arola, es va reunir amb el director general de Planificació Ambiental, Jordi Cañas, qui també va aprofitar per a intercanviar impressions amb l'alcalde de Vandellòs i amb col·lectius de la població.

A partir del consens entre els partits a Catalunya, a mitjan maig el senador de l'Entesa Catalana de Progrés Lluís Aragonès, va presentar una moció a la Comissió de Foment i Habitatge del Senat en què instava el Govern perquè els ajuts econòmics que l'anterior govern havia promès per al projecte ITER es destinessin a cofinançar el CRERC. El ministre d'Indústria, José Montilla, va respondre que no hi havia cap partida pressupostada i que el govern del PP no havia reservat cap pressupost per a finançar el reactor internacional ITER. Això va refredar la proposta de crear el CRERC i no se'n va tornar a parlar durant la resta de l'any.

D'altra banda, a mitjan any es va posar en funcionament el Centre de Desmantellament Nuclear Mestral, al costat del reactor desmantellat de Vandellòs-I. Aquest centre va ser creat per l'Empresa Nacional de Residus Espanyols (ENRESA) i, amb la col·laboració de la URV, se centraria en la investigació de la latència del reactor i en els procediments de desmantellament d'una central nuclear.

XSR, XBR i JRL

Més informació:

www.pangea.org/aeeec/
www.urv.es



58 CENTRE DIRECCIONAL DE Cerdanyola DEL VALLÈS



S'aprova definitivament el Pla parcial del Centre Direccional de Cerdanyola del Vallès amb una reserva d'espai per al Laboratori de Llum del Síncrotró així com per a la via verda entre Collserola i Sant Llorenç del Munt. La rebaixa respecte la proposta inicial de sostre edificable repercuteix en l'augment d'edificabilitat en altres indrets de l'àmbit d'aplicació del Pla General Metropolità. La construcció d'un pont per damunt de la B-30 millora la connexió entre el Centre Direccional i el Campus de la Universitat Autònoma de Barcelona.

Antecedents 2003:34



L'any 2002 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona va aprovar definitivament el Pla parcial de la Plana del Castell de Cerdanyola del Vallès. Situat a la Plana del Castell, entre els nuclis de Cerdanyola del Vallès i Sant Cugat del Vallès, seguint el curs de la riera Major entre el peu de la cara nord de la serra de Collserola i l'eix de la B-30, el centre direccional havia d'acollir la sortida nord del TUNEL D'HORTA [18], esdevenint així –com els altres centres direccionals previstos al PGM– un centre de primer ordre d'activitats i de comunicacions de la regió metropolitana de Barcelona.

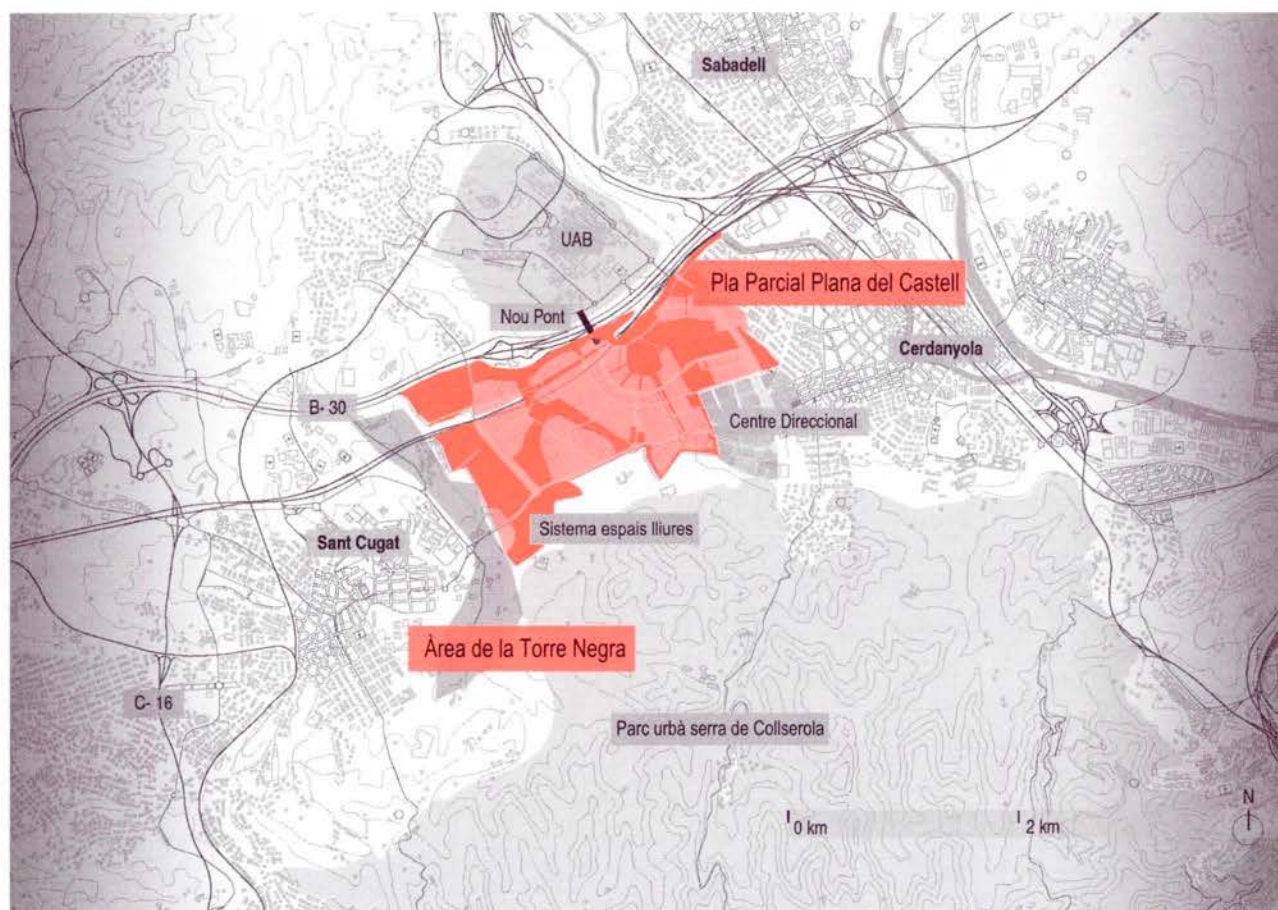


Les protestes de diferents entitats ecologistes i el canvi de Govern al consistori de Cerdanyola van propiciar un nou acord amb el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP) que modificava el projecte aprovat inicialment ampliant l'espai reservat a zona verda i reduint el parc d'habitatges previst.

Nou Pla parcial del Centre Direccional

El mes d'abril de 2004 l'Ajuntament de Cerdanyola va encarregar a l'empresa Minoartia l'elaboració de l'avaluació d'impacte ambiental (AIA) del nou Pla parcial. L'AIA, que era la primera que es feia en un pla parcial d'aquest tipus a Catalunya, es va realitzar en paral·lel a la redacció del Pla.

El 4 de març l'Ajuntament de Cerdanyola, l'Institut Català del Sòl (INCASOL) i el Consorci per a la Construcció del Centre Direccional van signar un conveni per a construir un Laboratori de Llum del Síncrotró en una parcel·la de 6 ha del Centre Direccional, a ponent de la riera de Sant Marçal. Aquest conveni es va aprovar al ple de l'Ajuntament del mes de juliol amb l'oposició del grup local Participació Activa i Social (PAS), partidari d'ubicar el Laboratori de Llum en el campus de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB).



El mes de maig van començar els treballs geològics en els sòls reservats per a construir el Sincrotó. La previsió era que les obres comencessin el 6 de gener de l'any 2006 i acabessin el 2009, amb un cost total de 120 milions d'euros.

El conveni del Pla parcial de la Plana del Castell que havia estat signat l'octubre de 2003 per l'equip de govern del consistori format per Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), Convergència i Unió (CiU) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i l'anterior Govern de la Generalitat (CiU), va ser aprovat definitivament pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques el juliol de 2004, malgrat que el nou Govern de la Generalitat (el tripartit format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), ERC i ICV) discrepava sobre la reducció del nombre d'habitatges.

A partir d'aquell moment, la Direcció General d'Urbanisme i l'INCASOL van enllestir el projecte de desenvolupament de les 342 ha, i el consistori local va presentar públicament el Pla i les modificacions establertes. El nou planejament propiciava la connexió física de la UAB i el teixit urbà de Cerdanyola amb la construcció de nous ponts entre la Universitat i Cerdanyola, el desdoblament de la B-30 i l'ampliació a dos carrils per a cada sentit de la carretera Cerdanyola-Sant Cugat. El mes de novembre l'alcalde, Antoni Morral, el rector de la Universitat, Lluís Ferrer, el secretari per a la Planificació Territorial del Departament de Política Territorial i Obres públiques, Oriol Nel·lo, i el president del Consorci del Centre Direccional, Francesc Figueres, van visitar les obres del pont de la Plana del Castell-UAB. Oriol Nel·lo va afirmar en relació amb la superació de l'autopista que es tractava "d'una vella aspiració resolta amb la construcció del pont, que esdevé també peça essencial en la millora del funcionament de l'espai intern de la Plana del Castell". El pont es va inaugurar el 3 de desembre de 2004.

Modificacions al Pla general metropolità

El conveni signat el novembre de 2003 entre l'Ajuntament de Cerdanyola i el Govern de la Generalitat, representat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques, reduïa l'edificabilitat prevista al PGM per a l'àmbit del Pla parcial de la Plana del Castell en 1.795 habitatges amb la finalitat d'ampliar la via verda que connecta la serra de Collserola amb la plana del Vallès. El nou conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal,

va afirmar que l'INCASOL no es podia permetre el luxe de renunciar a aquests habitatges i va proposar reubicar-los en altres municipis de l'àmbit del PGM.

Aquesta decisió va comportar afegir una altra modificació al Pla general metropolità que fou aprovada el 17 de novembre de 2004 i que afectava parcel·les dels municipis del Prat de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat i Cerdanyola del Vallès. En el cas del Prat de Llobregat es van qualificar dues parcel·les, la primera al barri de Sant Cosme, on es va incrementar en 185.000 metres quadrats el sostre edificable per a usos terciaris, i la segona al sector del Mas Blau II, on es va aprovar la construcció de 20.000 metres quadrats per a habitatges. Al municipi de l'Hospitalet es van qualificar 20.000 metres quadrats de sostre residencial, i a Cerdanyola es va transformar a residencial una parcel·la de 4.168 metres quadrats de sòl per a equipaments públics ubicada al passeig del Pont.

El desembre de 2004 els alcaldes de Cerdanyola, Antoni Morral, i de Sant Cugat, Lluís Recoder, es van reunir amb l'objectiu d'assenyar les bases per a un tractament futur conjunt dels projectes que afectessin els territoris fronterers entre els dos municipis. Una de les futures línies de col·laboració que es va apuntar va ser la incorporació de la via verda del Centre Direccional en una mateixa unitat paisatgística amb l'àmbit de L'ESPAI OBERT DE LA TORRE NEGRA [2003:46] de Sant Cugat.

S'esperava que durant el 2005 continuessin les obres de construcció del Centre Direccional i també les del Sincrotó, que hauria d'estar enllestit el 6 de gener de l'any 2006.

MRB

Més informació:

www.cerdanyola.info
www.cerdanyola.org/portal/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/1_2724_1.pdf
www.cerdanyola.net/panorames/direccional/
www.pangea.org/alnus/AlgCDC.html
www.collserola.org/index_centre_direccional.html
www.viaverda.dhs.org

59 CENTRE PENITENCIARI DE SANT JOAN SAMORA (SANT LLORENÇ D'HORTONS)



L'inici de negociacions i l'anunci d'un principi d'acord entre el Departament de Justícia de la Generalitat i l'Ajuntament de Sant Llorenç d'Hortons per a la construcció d'un centre penitenciari al municipi desperta l'oposició de diferents agents de la zona. Els veïns del nucli de Sant Joan Samora, on es proposa construir la presó, i els grups polítics de l'oposició es mobilitzen contra el projecte.



El mes de maig, el conseller de Justícia Josep Maria Vallès (Ciutadans pel Canvi, CpC), va anunciar la creació en quatre anys a Catalunya de 6.500 noves places per a reclusos, tot i que no va avançar la ubicació dels nous centres penitenciaris. Paral·lelament, i arran de la polèmica suscitada a la comarca del Bages pel projecte de construcció del CENTRE PENITENCIARI DEL CAMP DE LLEDONER [60] a Sant Joan de Vilatorrada, l'executiu català va aprovar el mes de juliol un decret, impulsat pel mateix Departament de Justícia, segons el qual els municipis que acollissin equipaments considerats "d'interès general per a la societat", com ara centres penitenciaris i abocadors de residus, rebrien anualment un cànon a càrrec dels pressupostos de la Generalitat. A més de l'annualitat compensatòria, el decret de la Generalitat preveia que es pogués destinar un 1% del pressupost total de l'obra a "actuacions de millora integral de l'entorn territorial" de la localitat. Igualment, els municipis afectats rebrien un tracte preferent en el repartiment de les ajudes directes procedents dels pressupostos generals de l'Estat o dels fons europeus en el casos en què la tramitació depengués de la Generalitat.

L'Ajuntament negocia amb el Departament de Justícia la localització del centre

Sant Llorenç d'Hortons està situat al nord-est de la comarca de l'Alt Penedès, al límit amb l'Anoia i el Baix Llobregat, entre Martorell i Sant Sadurn d'Anoia. El 2004 no arribava als dos mil habitants. Durant el mes de desembre, diferents mitjans de comunicació van fer-se ressò del fet que el Departament de Justícia estava negociant amb l'Ajuntament de Sant Llorenç d'Hortons la construcció d'un centre penitenciari femení amb capacitat per a unes cinc-centes recluses. Aquest nou centre, juntament amb altres ja aprovats, hauria de permetre el trasllat definitiu de totes les presons de la ciutat de Barcelona i la conversió dels actuals immobles en equipaments de règim obert o semiobert. Amb la construcció d'aquest nou centre penitenciari quedava tancat el Pla director d'equipaments penitenciaris del Departament de Justícia, que estimava que el 2010 hi hauria a Catalunya onze mil presos.

A final d'any, les negociacions entre el Departament de Justícia i l'alcalde de Sant Llorenç d'Hortons, el socialista Carles Baiget, van arribar a un principi d'acord. El centre, que tindria uns mil cinc-cents treballadors, es localitzaria prop del nucli de Sant Joan Samora, sobre una superfície total d'entre 4 i 5 ha de terrenys qualificats d'industrials. La intenció del Departament de Justícia era que pogués ser inaugurat l'any 2007.

Les reaccions

En conèixer les negociacions entre l'Ajuntament i la Generalitat, els veïns del nucli de Sant Joan Samora van iniciar mobilitzacions en contra de l'equipament. A final de desembre, al llarg d'una as-

semblea informativa convocada per l'alcalde, els més de dos-cents afectats van manifestar la seva oposició. Segons va declarar Joan Valls, portaveu de l'Associació de Veïns de Sant Joan Samora, "l'únic avantatge que sap defensar l'Ajuntament és econòmic, perquè, de llocs de treball i de seguretat, ja en tenim al municipi". L'associació va començar a recollir firmes i va mostrar-se partidària de fer una consulta popular.

La regidora de CiU al consistori, Flèrida Melgen, va lamentar que no es conegués les contraprestacions per al municipi i va recordar que la comarca ja suportava moltes infraestructures d'interès nacional, com ara la presó de Can Brians a Sant Esteve Sesrovires, el FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [83] o les basses d'oli per a residus industrials. El fet que la presó s'hauria d'ubicar al costat de les basses d'oli, podria resultar, segons Melgen, perillós no només per a la salut de les cinc-centes recluses, amb els seus fills, sinó també per als mil cinc-cents treballadors que havia de tenir el centre.

CiU va anunciar que començaria una campanya d'accions amb l'objectiu de frenar el projecte, que considerava "absolutament nociu per a la comarca". Com a primera mesura va intentar sotmetre a tràmit d'urgència una moció al Consell Comarcal per tal de que la presó de Sant Llorenç d'Hortons i les infraestructures del FAV al seu pas per la comarca quedessin sotmeses a les necessitats que defineixi el PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'ALT PENEDES [135] en el moment que quedés definitivament redactat i aprovat. La moció no va prosperar.

A mitjan desembre es va presentar un estudi d'impacte ambiental, que recomanava fer una piscina de formigó soterrada, situada just al costat d'on hi ha les basses de residus, traslladar dins d'aquest recipient les 120.000 tones de residus, netejar la zona contaminada i cobrir la piscina plena amb els residus per tal de poder fer al damunt una zona verda o un espai d'aparcament. En aquest sentit, l'alcalde de Sant Llorenç va iniciar a final d'any negociacions amb la Generalitat per a finançar un projecte que permetés segellar i restaurar les basses.

A final de 2004, però, l'acord entre l'Ajuntament de Sant Llorenç d'Hortons i el Departament de Justícia encara no era definitiu tot i que es preveia que es confirmés en unes setmanes.

MXA

Més informació:

www.ajhortons.com

www.gencat.net/justicia/departament/adreces/sp/cp/index.htm

CENTRE PENITENCIARI DEL CAMP DE LLEDONER (SANT JOAN DE VILATORRADA) 60



El projecte de construcció d'un centre penitenciari al terme municipal de Sant Joan de Vilatorrada, al Bages, aixeca importants protestes. Les característiques del projecte, i especialment el procediment seguit en la compra dels terrenys, topen amb l'oposició dels veïns. Un canvi d'emplaçament en el mateix municipi i una redefinició del projecte permeten l'aprovació inicial del Pla especial amb el suport de l'Ajuntament, tot i que les protestes continuen.

L'any 2002, el Departament de Justícia va temptejar la possibilitat de construir un centre penitenciari a Odena, a la comarca de l'Anoia. La proposta, però, es va haver de desestimar després d'una important campanya de rebuig, amb 10.000 signatures i diverses manifestacions en contra durant les eleccions municipals.

Tal com es va saber el gener de 2004, des de l'estiu de 2003, el Departament de Justícia de la Generalitat de Catalunya projectava construir una nova presó al terme municipal de Sant Joan de Vilatorrada, a la comarca del Bages.

Una compra de terrenys polèmica

El 29 de juliol de 2003 l'Institut Català del Sòl (INCASOL), per encàrrec i segons conveni amb el Departament de Justícia de la Generalitat de Catalunya, va comprar una parcel·la de 42,3 ha de sòl rústic agrícola al terme municipal de Sant Joan de Vilatorrada, en un indret anomenat Mas les Torres de Bages, situat entre el santuari de Joncadella i la urbanització de Pineda de Bages.

L'objectiu de l'operació, no especificat en el conveni ni fet oficial fins al gener de 2004, era construir-hi un centre penitenciari, amb capacitat per a uns 1.500 reclusos, el qual havia de donar resposta a la saturació dels centres penitenciaris catalans. La compra del terreny va tenir un cost de 5,2 milions d'euros –120.000 euros/ha–. La premsa comarcal i nacional es va fer ressò del sobrepreu pagat publicant aquestes xifres en contraposició al preu del sòl rústic al Bages, que oscil·lava, aleshores, segons diverses fonts, entre els 18.000 i els 30.000 euros/ha.

El procediment seguit pel Govern de la Generalitat l'any 2003 (governada per Convergència i Unió, CiU) consistent a escollir i adquirir el terreny a partir de criteris tècnics, sense informar-ne els agents locals, fou defensat com un model d'èxit per la llavors consellera de Justícia Núria de Gispert. Tant els empresaris de la societat privada Activitats i Territori S.A., que van comprar la parcel·la al seu propietari original per 1,3 milions d'euros per vendre-la després a l'INCASOL amb un benefici de 4 milions d'euros, com els representants mateixos de l'INCASOL van manifestar que desconeixien l'objectiu de la compra. Tampoc no es va consultar l'operació amb l'Ajuntament afectat ni se'l va informar, cosa que va provocar la indignació de l'alcalde, Ezequiel Martínez, que va qualificar de "desorbitada" la quantitat desemborsada pels terrenys on l'anterior Govern de la Generalitat volia instal·lar la presó.

Gener de 2004: es fa públic el projecte

Quan a mitjan gener de 2004 els nous responsables del Departament de Justícia de la Generalitat van fer públiques les intencions de l'anterior executiu, va esclatar una polèmica entorn a la idoneïtat del lloc, l'opacitat del procediment i el cost de l'operació. El malestar es va agreujar en fer-se públic que el president de l'em-

presa venedora, Activitats del Territori S.A., Ricard Torras Solervicens, també ho era de l'entitat de capital mixt Projectes Territorials del Bages (PTB), que havia de vetllar pel desenvolupament econòmic de la comarca. Ricard Torras va dimitir del seu càrrec a PTB el dia 28 de gener.

Les reaccions

Les primeres reaccions van ser unànimament contràries al projecte. Ezequiel Martínez (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), alcalde de Sant Joan de Vilatorrada i president del Consell Comarcal del Bages, va manifestar: "s'ha ignorat el Pla d'ORDENACIÓ URBANA DE SANT JOAN DE VILATORRADA [2003:104] i s'ha comprat una finca sense plantejar en cap moment als municipis afectats aquesta proposta".

Tots els grups polítics amb representació a l'Ajuntament de Sant Joan de Vilatorrada, PSC, Iniciativa per Catalunya Verds (ICV), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i CiU van pactar oposar-se en bloc al projecte i van signar un acord denunciant la manera com s'havia dut a terme la compra dels terrenys. Tanmateix, els alcaldes dels municipis veïns –Laura Vilagrà (ERC) de Santpedor i Josep Rafart (CiU) de Sant Fruitós de Bages– van afegir-se a la protesta i van pactar una estratègia comuna d'oposició, argumentant que l'equipament no aportaria cap valor afegit al territori.

Pocs dies després, el Consell Comarcal del Bages aprovà per unanimitat una moció contra el projecte de la presó afirmant que els terrenys tenien un valor paisatgístic important i que es trobaven massa a prop de nuclis habitats. Tanmateix, la moció exigia que s'explicités de manera clara la política penitenciària de Catalunya i que es redactés un pla d'instal·lacions penitenciaris sotmès a debat previ i al consens polític i social. En aquesta línia també es va expressar, donant-hi suport, el ple de l'Ajuntament de Manresa.

Per la seva banda, les associacions de veïns de la comarca es van mobilitzar en contra del projecte. Els veïns de Pineda de Bages, la urbanització més propera als terrenys comprats, per mitjà del seu president, Emili Álvarez, va anunciar "mobilitzacions per evitar que ens facin una presó al costat de casa. No hi estem d'acord i per això estem disposats a recollir firmes i fer tot el que convingui". A final de gener es va constituir una plataforma cívica que agrupava veïns de tota la comarca sota el lema "El Bages diu No a la presó", amb l'objectiu d'articular iniciatives de protesta i d'informació ciutadana contra el projecte.

Les mobilitzacions van ser especialment actives durant l'hivern i la primavera, amb manifestacions i talls de carreteres, com el que es va produir l'últim dia de febrer a la CARRETERA C-16 EIX DEL LLOBREGAT [30], prop de Sallent, que va aplegar prop de 1.000



persones. Durant els seus dos primers mesos de vida, la plataforma va aconseguir recollir més de 22.000 firmes de rebuig. En una de les manifestacions més nombroses, amb més de 2.000 participants el mes d'abril, a Manresa, Joan Vilà, portaveu de la plataforma El Bages diu No a la presó, va explicar que "amb manifestacions com la d'avui tothom sabrà que la decisió haurà estat presa contra la voluntat de tota una comarca". D'altra banda, l'argument jurídic de protegir ambientalment l'àmbit va anar agafant pes a partir d'un estudi elaborat per catorze advocats i presentat al Col·legi d'Advocats de Manresa a final de març.

La manca d'alternatives i el pessimisme manifestat pels agents locals van motivar que el 22 de març tots els grups del Consell Comarcal del Bages, amb l'excepció del Partit Popular, tornessin a reiterar la vigència de la moció aprovada el 26 de gener, mostrant la seva rotunda oposició al projecte de la presó de Sant Joan de Vilatorrada i instant el Govern "a descartar totalment i de manera definitiva la ubicació d'un centre penitenciari" al municipi.

Paral·lelament, els tres ajuntaments més directament afectats van decidir accelerar els procediments urbanístics que tenien previstos als plans municipals per a protegir la finca segons el seu valor ecològic i paisatgístic i per a dificultar, així, la construcció de la presó.

El Departament de Justícia encomana un nou estudi

Davant la polèmica, el Departament de Justícia va encarregar un estudi per a determinar si els terrenys reunien les condicions necessàries per aixecar-hi el futur centre. Tanmateix, el conseller de Justícia Josep Maria Vallès va apel·lar a la responsabilitat dels ajuntaments del Bages per l'interès general, de manera que la construcció d'una presó a la Catalunya Central es pogués combinar amb els "interessos territorials". Josep Maria Vallès va assegurar que la Generalitat compensaria amb subvencions aquells municipis que acollissin abocadors de residus o presons i va començar a treballar en un esborrany de llei sobre aquestes qüestions.

Des del mes de febrer, el Departament de Justícia va començar a estudiar la possibilitat de reduir a la meitat la capacitat de la presó projectada, a canvi de construir un altre centre penitenciari fora de la comarca, sense especificar, però, on es podria construir el segon equipament.

Nova proposta d'ubicació a Sant Joan de Vilatorrada: camp de Lledoner

El mes de maig una nova proposta d'emplaçament en una finca contigua a la inicial va desencallar el projecte i les negociacions. El màxim responsable de la política penitenciària del Govern, Albert Batlle, i l'alcalde de Sant Joan de Vilatorrada van comparèixer en una roda de premsa conjunta per a escenificar un acord que consistia a projectar una presó més petita, per a 500 persones, ampliable a 700, a uns cent metres de la parcel·la inicial, dins del mateix municipi. La nova finca tenia 15 ha i rebia el nom de camp del Lledoner. Segons l'alcalde de Sant Joan de Vilatorrada, el nou emplaçament tenia una orografia més adient per a minimitzar l'impacte visual de la construcció. Les negociacions van establir que s'havien de regular les compensacions econòmiques per al municipi i impulsar la redacció del Pla director territorial del Bages, una vella reclamació de la comarca.

En declaracions de Joaquim Nadal, conseller de Política Territorial i Obres Públiques i portaveu del Govern: "el Govern ha trobat un emplaçament alternatiu, pròxim a l'anterior però més adequat, ja que compleix amb més coherència el planejament vigent, les exigències

del Departament de Justícia i la legislació ambiental; a més, costa un 40% menys que la proposta de l'anterior Govern". El Govern va pagar pels nous terrenys 1,08 milions d'euros a raó de 72.000 euros/ha de sòl rústic, mentre que l'anterior Govern havia pagat 120.000 euros/ha. La premsa informava que fonts pròximes a l'exconsellera de Justícia i diputada de CiU, Núria de Gispert, van assegurar que la diferència de preu va ser deguda al fet que al solar que s'havia adquirit durant el seu mandat hi havia una masia de valor històric, que havia encarrimat l'operació.

L'agrupació El Bages diu No a la presó va rebutjar la nova proposta: "és una presa de pèl, perquè hi ha una distància de menys de 50 metres; no som tan ingenus per acceptar el canvi", va declarar Joan Vilà. La plataforma també va anunciar que un grup d'advocats preparava la denúncia sobre el fet que l'INCASOL, empresa de la Generalitat, hagués destinat fons públics a comprar dos solars "per sobre del preu de mercat".

Un decret per a compensar els municipis que acullin centres penitenciaris

El mes de juliol l'executiu català va aprovar un decret que permetia que els municipis que acollissin una presó rebessin anualment un cànon amb càrrec als pressupostos de la Generalitat. La mesura, impulsada pel Departament de Justícia, volia ser un incentiu perquè els ajuntaments facilitessin la instal·lació d'aquesta mena de centres als seus municipis. Les poblacions que ja disposessin d'una presó també es podrien acollir a aquest tipus de beneficis per mitjà d'un conveni entre l'Ajuntament i el Departament de Justícia. Els municipis on s'edifiqués un centre penitenciari també rebrien un tracte preferent a l'hora del repartiment de les ajudes directes que procedeixen dels pressupostos generals de l'Estat o dels fons europeus en els casos en què la tramitació depengués de la Generalitat.

Aprovació del Pla especial per a la creació del centre penitenciari

Finalment, el 15 de setembre, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) va aprovar el Pla especial per a la creació d'un nou centre penitenciari al camp de Lledoner, al terme de Sant Joan de Vilatorrada, amb un cost de 68.700.000 euros. El 4 d'octubre va ser publicat al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC) amb expedient 2004/014498/B.

Es preveia que la presó tingués 12 mòduls amb 500 cel·les i una capacitat màxima per a 750 reclusos. Cada mòdul acolliria un màxim de 63 presos i comptaria amb menjador propi, economat, consulta mèdica, tallers, locutoris, un petit gimnàs, perruqueria i un pati, tot plegat sobre una superfície total construïda de 9 ha de les 15 disponibles. Per tal d'evitar l'impacte visual es reduïren les alçades dels edificis i del mur perimetral, començant l'obra tres metres per sota de la cota de superfície. I, tal com reclamava l'Ajuntament, l'accés a la presó es faria a través del polígon del Mas Mollet, respectant tots els camins rurals. El Pla també plantejava mesures ambientals, com ara la instal·lació d'una depuradora per a sanejar les aigües del centre.

Durant el període d'exposició pública del projecte, El Bages diu No a la presó va presentar un total de 1.619 al·legacions demanant la denegació de l'aprovació definitiva del Pla especial i l'arxiu de l'expedient per defectes de forma, així com la impossibilitat de construir un equipament en sòl no urbanitzable. Segons la plataforma, no es tractava d'introduir reformes en el projecte, sinó "d'invalidar-lo totalment". Tanmateix, van anunciar noves protestes i talls de carreteres per als darrers mesos de 2004,

com les que es van produir a Manresa el 2 d'octubre o a Puig-reig els mesos de novembre i desembre de 2004.

Encara estava per decidir el futur dels terrenys de les Torres de Bages, propietat també de la Generalitat, però el conseller d'Obres Públiques i Política Territorial, Joaquim Nadal, i el conseller de Justícia, Josep Maria Vallès, van avançar la seva intenció de destinar-los a equipaments públics, segurament d'àmbit supramunicipal. Per la seva banda, la fiscalia de Barcelona va obrir diligències per aclarir la compra d'aquesta parcel·la a un preu superior al del mercat.

Un cop resoltes totes les alegacions presentades segons va confirmar el Departament de Justícia, es preveia que la nova

presó es comencés a construir durant el primer trimestre de 2005 i entrés en funcionament entre el final de l'any 2006 i el principi de 2007.

MXA

Més informació:

www.nopreso7.org/
www.gencat.net/diari/4231/04261064.htm
www.manresa.ca/noticies.php
www.manresa-online.com/actualitat/index.htm
www.manresa-online.com/actualitat/noticies/20040306.htm

61 CONGRÉS IBÈRIC DE GESTIÓ I PLANIFICACIÓ DE L'AIGUA



Tortosa acull durant la segona setmana de desembre el IV Congrés Ibèric de Gestió i Planificació de l'Aigua, organitzat per la Fundació Nova Cultura de l'Aigua. El Congrés, que reuneix més de 600 assistents, constata la necessitat de conjuminar el coneixement científic transdisciplinari, la tecnologia i la participació ciutadana per tal d'avançar vers una nova cultura de l'aigua.



La Fundació Nova Cultura de l'Aigua (FNCA) organitza cada dos anys el Congrés Ibèric de Gestió i Planificació de l'Aigua, que té lloc rotativament a Espanya i Portugal. Les tres primeres edicions d'aquest congrés van tenir lloc a Saragossa, Oporto i Sevilla, i malgrat que l'any 2004 la seu del IV Congrés havia de ser Coimbra (Portugal), durant el congrés de Sevilla, en plena lluita antitransvasament de l'Ebre, es va proposar fer el IV Congrés a Tortosa. El IV Congrés va tenir lloc del 8 al 12 de desembre a l'auditori Felip Pedrell de Tortosa i va esdevenir un dels principals esdeveniments científics que s'havien celebrat mai a les Terres de l'Ebre.

Moment clau

Es considerava que el IV Congrés arribava en un moment clau, mesos abans de la modificació de la llei del PLA HIDROLÒGIC NACIONAL I PROGRAMA AGUA (PHN) [140] al Congrés (en aplicació del Decret de derogació del transvasament de l'Ebre) i en plena entrada en vigor de la Directiva marc de l'aigua (DMA) europea.

El Congrés, amb el lema, "Ciència, tècnica i ciutadania claus per a la gestió sostenible de l'aigua", anava adreçat al món científic, però també estava obert al gran públic, en reconeixement de la importància dels moviments socials en l'impuls de polítiques sostenibles. Tot i l'àmbit ibèric del Congrés, hi van participar ponents d'arreu del món, amb una important presència de països llatinoamericans, com Costa Rica o Mèxic, però també d'Anglaterra i els Estats Units. També hi va haver una important presència de polítics espanyols.

Les més de 600 persones que hi van assistir van tenir accés a 23 ponències i a 7 taules rodones. De les més de 300 comunicacions orals que s'hi van presentar, se'n van haver d'escollir 187, les quals van tenir cabuda en les vuit sessions en paral·lel que es van organitzar. Dels quatre congressos celebrats fins llavors, el de Tortosa va ser el que més participació va acollir i al qual es van presentar més comunicacions.

El Congrés es va estructurar en cinc temes que van ser tractats en sessions plenàries: (1) la gestió pública o privada de l'aigua, (2) la gestió integrada de conques hidrogràfiques, (3) l'educació i la participació ciutadana, (4) l'economia de l'aigua i (5) la innovació tecnològica i metodològica per a la gestió de l'aigua. Al marge d'aquestes sessions, també hi va haver una sessió inaugural a càrrec del director general d'Aigües del Ministeri de Medi Ambient, Jaime Palop, i un plenari final amb tècnics de l'Agència Catalana

de l'Aigua i de la FNCA, amb la participació de representants de la Plataforma en Defensa de l'Ebre (PDE).

Conclusions del Congrés

El component crític que havia caracteritzat el Congrés de Sevilla va deixar pas, a Tortosa, a una reflexió al voltant de tres eixos: les aportacions del coneixement científic als grans temes hidràulics, els progressos tecnològics aplicats a l'ús de l'aigua i la necessitat de la participació ciutadana.

En relació amb els cinc temes tractats, el Congrés va destacar, en forma de conclusions, (1) que calia passar d'un enfocament de l'aigua com un recurs a gestionar a un plantejament ecosistèmic i integrat de l'aigua, independentment de la seva gestió pública o privada, (2) que calien mecanismes de participació per decidir el model de riu desitjat abans de mobilitzar els mitjans necessaris per aconseguir-ho, (3) que era necessari recórrer a l'educació ambiental per avançar en la difusió de la nova cultura de l'aigua, (4) que a la península Ibèrica els problemes hídrics recauen en la deficient gestió de l'aigua i no tant en l'escassetat física i (5) que calia que les tecnologies hidràuliques asseguressin no només la pròpia eficiència econòmica sinó també la pròpia innocuïtat ambiental i la pròpia acceptació social. En aquest sentit, el Congrés va constatar que l'ús de les desalinitzadores era preferible als transvasaments. Amb tot, es va atribuir una gran importància a la voluntat política d'avançar en cada un dels aspectes identificats i al paper de la planificació urbanística per a l'estalvi d'aigua.

El Congrés Ibèric va coincidir amb la celebració de la cinquena edició del Festival del Riu, un certamen internacional de curtmetratges que tenen els rius com a protagonistes. A més, la PDE va organitzar una sèrie d'actes paral·lels que anaven des d'exposicions fins a concerts, passant per recitals poètics.

XSR, JRL i XBR

Més informació:

www.agua-debate.org

www.unizar.es/fnca

www.us.es/ciberico

www.ebre.net

Arrojo, Pedro, 2003, *El Plan Hidrológico Nacional: una cita frustrada con la historia*, Barcelona, RBA Libros.



El Consorci per a la Protecció Integral del Delta de l'Ebre pateix diversos giris d'orientació al llarg de l'any 2004. La derogació del transvasament de l'Ebre per part del nou Govern central sembla revifar aquest organisme, que assumeix la gestió de les noves actuacions previstes per a la millora i la protecció del delta de l'Ebre i del tram català del riu. Tanmateix, les controvèrsies associades al Consorci no desapareixen i, finalment, el Govern català i el Ministeri de Medi Ambient n'acorden la dissolució.

Antecedents | 2003:36

Des que fou constituït el juny de 2002, el Consorci per a la Protecció Integral del Delta de l'Ebre (CPIDE) va esdevenir un organisme controvertit marcat per les divergències entre els representants del Govern central, aleshores presidit per José Maria Aznar (Partit Popular, PP), i els de la Generalitat de Catalunya, aleshores encapçalada per Jordi Pujol (Convergència i Unió, CiU). A final de 2003, una esmena de la Llei d'acompanyament dels pressupostos generals de l'Estat del 2004 feia perdre al CPIDE la facultat per a aprovar el Pla integral de protecció del delta de l'Ebre (PIPDE), que passava a mans del Govern central a través de la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre. Això suposava que el CPIDE perdia la competència per fixar el cabal ecològic del riu Ebre, un dels aspectes més polèmics associats al transvasament de l'Ebre. Durant el 2004, aquestes posicions van ser alterades pel nous governs posteriors a les eleccions autonòmiques i generals, que a Catalunya van donar lloc a un govern de coalició entre el Partit Socialista de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) i a l'Estat espanyol, a un govern presidit per José Luis Rodríguez Zapatero (Partit Socialista Obrer Espanyol, PSOE). Aquests canvis van implicar un seguit de modificacions en l'estructura i les funcions del CPIDE.

El conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà i Solsona, ja va insinuar el mes de febrer la voluntat del nou Govern català de dissoldre el CPIDE. Una de les primeres mesures va ser la destitució del seu fins aleshores president, el diputat parlamentari de CiU Francesc Sancho, que s'havia mostrat molt crític amb la voluntat del tripartit de frenar el transvasament de l'Ebre.

Nou rumb i canvi de nom

El canvi de govern després de les eleccions generals del mes de març va comportar la definició d'un nou rumb per al CPIDE. El mes de juny el Consell de Ministres va modificar la Llei del PLA HIDROLÒGIC NACIONAL [140], una modificació que derogava el polèmic transvasament de l'Ebre i proposava un conjunt d'actuacions de millora de la qualitat ambiental del riu Ebre i el delta. De manera consensuada, els governs de l'Estat i de la Generalitat van anunciar que el CPIDE no es dissoldria i es convertiria en un organisme de coordinació dels dos governs pel que fa a les actuacions al delta de l'Ebre i al tram català del riu. A més, el CPIDE s'encarregaria de gestionar els 205 milions d'euros previstos per a l'execució de les actuacions alternatives al transvasament de l'Ebre.

El primer pas en la reestructuració del CPIDE es va produir el mes de setembre, quan es van nomenar els nous representants de l'Estat i la Generalitat als dos òrgans de la institució: el Consell Executiu i el Consell General. També es va decidir canviar el nom

del CPIDE, que va passar a dir-se Consorci per a la Sostenibilitat de l'Ebre Català (COSEC).

D'altra banda, i aprofitant la futura tramitació a les Corts espanyoles del Decret llei que derogava el transvasament de l'Ebre (prevista per al primer trimestre de 2005), el mateix mes de setembre el Govern de la Generalitat va donar a conèixer les esmenes que havia de presentar. Entre aquestes, es pretenia sol·licitar que el COSEC recuperés la facultat de fixar el cabal ecològic de l'Ebre. En el mateix sentit anava una proposició no de llei que va presentar el grup parlamentari d'ERC a la Comissió de Medi Ambient del Congrés dels Diputats.

Finalment s'opta per dissoldre el Consorci

A final de novembre, el Consorci va tornar a experimentar un nou canvi de rumb, aquest cop definitiu. El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, en va anunciar la dissolució definitiva després que el Govern de la Generalitat n'hagués analitzat a fons la situació. La decisió havia estat pactada prèviament amb el Ministeri de Medi Ambient. Les controvèrsies que generava aquest organisme, tant internes—dins el Govern tripartit, ERC es mostrava crítica amb la política de l'actual directora, Pepín Beltran— com externes, així com el deute excessiu que acumulava —3 milions d'euros—, van ser les principals causes que van motivar la decisió de dissoldre'l. A més, se'n va fer públic el pressupost, que va mostrar que l'organisme havia gastat més diners en sous i publicitat que en la redacció del Pla integral del delta.

Per tal d'assumir les tasques que s'havien fixat en el darrer canvi de rumb del Consorci, Joaquim Nadal va anunciar la creació d'una empresa governamental que s'encarregaria d'executar les actuacions de protecció i millora del delta de l'Ebre. Així mateix, va proposar la creació d'un nou òrgan de participació i consultiu obert a totes les institucions i sectors socioeconòmics de les Terres de l'Ebre. La Plataforma en Defensa de l'Ebre, que sempre havia demanat la dissolució del CPIDE, va valorar positivament la creació d'aquest nou òrgan consultiu sempre que tingués un component més tècnic que no pas polític.

Així doncs, a final de 2004 el controvertit Consorci per a la Sostenibilitat de l'Ebre Català restava a les portes de la dissolució definitiva.

XBR, XSR i JRL

Més informació:

www.avui.com/avui/diari/04/nov/25/330325.htm



63 CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA AL CAMP DE TARRAGONA



Continuen els episodis de contaminació originats per la indústria química al Camp de Tarragona. El Govern de la Generalitat presenta un projecte de detecció de les males olors i elabora un pla de reducció de les emissions contaminants. Per primer cop se sanciona una empresa després d'una fuga de material altament inflamable.

Antecedents | 2003:37



El polígon petroquímic de Tarragona, un dels més importants d'Europa, es troba situat al mig d'una àrea densament poblada, encerclat per les ciutats de Tarragona, Vilaseca i la Pineda. Diferents episodis de males olors provinents de la indústria petroquímica ja havien provocat, al llarg de 2003, les queixes de veïns i entitats ecologistes.

Durant l'any 2004 es van tornar a produir diversos incidents en empreses del polígon petroquímic. En la majoria dels casos es tractava d'avaries que provocaven fenòmens de males olors no tòxiques. Aquest va ser el cas de la fuga d'etilmercaptà en una descàrrega de producte a la planta tarragonina de Repsol Butano, el mes de febrer, que va provocar una forta pudor al litoral de Tarragona.

Les mesures de l'Administració

L'any 2004 la Generalitat va presentar un projecte de detecció de les olors que havia estat encarregat un any abans a la Universitat Rovira i Virgili (URV). Després de conèixer el projecte, l'Associació Empresarial Química de Tarragona (AEQT) el va rebutjar, oficialment a causa de l'excessiu cost, si bé diverses fonts pròximes a la iniciativa de la Generalitat consideraven que la indústria química preferia agafar directament les mostres que posteriorment havien d'analitzar els tècnics de la URV. De fet l'AEQT havia posat en marxa, des de 2003, el Pla d'activació de contingències mediambientals, un grup de vigilància per a la detecció de les males olors a la indústria química, integrat per tècnics i bombers de les empreses, amb l'objectiu de trobar l'origen de les emanacions.

Però més enllà de la problemàtica de les pudors, el nou delegat del govern a Tarragona, Xavier Sabaté, es mostrava més preocupat per altres tipus d'emissions que considerava que podien provocar un risc per a la salut humana malgrat ser menys perceptibles. Per això el mes de març la Generalitat va anunciar l'elaboració d'un pla de reducció d'emissions contaminants al Camp de Tarragona que coordinaria els diferents plans que en aquell moment s'estaven desenvolupant. Aquest pla hauria de ser pactat amb les indústries químiques, el Port de Tarragona i els ajuntaments afectats i tindria

com a objectiu fixar nivells de reducció i terminis d'aplicació a les empreses afectades.

Primera sanció a la petroquímica

Durant la primera meitat de l'any, la Generalitat va decidir arxivar diversos expedients oberts a la indústria petroquímica. D'aquesta manera es van deixar de sancionar alguns incidents destacats com la fuga de productes tòxics a l'empresa Bayer de Vila-seca, a final de 2003, o la fuga d'etilmercaptà que s'havia produït al febrer a Repsol. Això va indignar l'associació ecologista Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC), que afirmava que la pressió que exercien les grans companyies químiques sobre l'Administració era la responsable d'aquesta situació. En canvi l'AEQT opinava que l'absència de sancions demostrava que els sistemes de seguretat de les plantes químiques funcionaven correctament.

No obstant això, el mes d'agost la Generalitat va sancionar Repsol amb 43.500 euros per una fuga d'11,6 tones de butandiè, un gas altament inflamable, registrada el mes de maig al polígon químic de Tarragona, al municipi del Morell. Els serveis territorials d'Indústria van concloure que l'empresa no disposava dels sistemes de control adequats per al tractament d'aquesta substància. Repsol va anunciar que recorreria aquesta sanció en considerar que no havia comès cap infracció.

Per al 2005 es preveu que el Pla de reducció d'emissions contaminants al Camp de Tarragona i el Projecte de detecció de les olors donin els primers resultats.

MJP

Més informació:

www.aeqt.com

www.gepec.org

Nel·lo, Oriol (Ed.), 2003, *Aquí no! Els conflictes territorials a Catalunya*, Barcelona, Editorial Empúries



El mes de setembre es fa públic un estudi del Consejo Superior de Investigaciones Científicas i la Universitat Autònoma de Barcelona de final de 2003 que mostra una important acumulació d'entre 200.000 i 360.000 tones de residus químics i radioactius a l'embassament de Flix. Aquest fet i el ressò mediàtic que té generen una alarma social a la qual les administracions responen amb un pla d'actuacions fins al 2008 que pretén abordar la descontaminació d'aquest tram del riu Ebre. La planta química d'Ercros és la responsable dels abocaments, si bé en el moment de fer-ho no hi havia cap legislació que ho impedís.

A final del segle XIX es va instal·lar al municipi de Flix (Ribera d'Ebre) una planta química dedicada a la producció de sosa. L'empresa es va situar en aquest indret perquè en aquella època el riu Ebre era la principal via de comunicació per arribar a Tortosa. L'empresa, aleshores, es deia Societat Electroquímica de Flix. Després de quedar pràcticament derruïda durant la Guerra Civil, la planta es va recuperar i l'any 1960 va arribar a tenir 1.500 treballadors. La planta produïa tot tipus de productes químics: àcid acètic, permanganat potàssic, potassa càustica, acetats de vinil, etc. El 1987 es va constituir el grup Ercros i l'any 1990 la fàbrica va passar a pertànyer a Erkimia SA, l'empresa química d'aquest grup. D'altra banda, el 1995 la zona de Sebes (davant la fàbrica, a l'altra banda del riu) i el meandre de Flix (just després de la presa) es van declarar reserva natural de fauna salvatge. L'estiu de 2004 la fàbrica tenia 329 treballadors, la major part, habitants de Flix.

Els antecedents de l'estudi del CSIC i la UAB

A principi dels anys noranta, el Departament de Medi Ambient, mitjançant la Junta de Sanejament i la Junta de Residus, va abordar l'estudi dels sediments acumulats a l'embassament de Flix a fi d'avaluar-ne la probable contaminació. Concretament, es van encarregar tres estudis al Consell Superior d'Investigacions Científiques (CSIC) que van ser lliurats el juliol de 1996. Els resultats dels treballs van permetre conèixer la ubicació física en el llit del riu dels residus procedents de la indústria i van posar de manifest l'existència d'una greu contaminació tant de metalls pesants com de compostos organoclorats. El plantejament dels treballs preveia una segona fase adreçada a estudiar la distribució de la contaminació en la columna de sediments i a esbrinar quan es van dipositar els contaminants mitjançant un estudi de datació.

La segona fase es va iniciar a final de l'any 1999 amb l'encàrrec d'un nou estudi al CSIC i a la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) per part de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) i del Departament de Medi Ambient, amb el suport de la Comissió Interdepartamental de Recerca i Tecnologia. L'informe final d'aquest treball va ser lliurat a l'ACA el 10 de desembre de 2003. Els autors principals de l'estudi van ser Joan Grimalt i Albert Palanques del CSIC i Joan Albert Sánchez i Pere Masqué de la UAB.

El 9 de setembre de 2004 Televisió de Catalunya (TV3) va difondre públicament els resultats de l'estudi i a partir d'aquí la resta de mitjans de comunicació se'n van fer ressò. La presència de residus radioactius va generar una important alarma social.

Els resultats de l'estudi del CSIC i la UAB sobre els contaminants del pantà de Flix

L'estudi del CSIC i la UAB presentat el desembre de 2003 va confirmar els resultats dels estudis precedents de mitjan anys

noranta. Així, es va constatar l'acumulació de fangs contaminants al pantà de Flix amb concentracions molt altes de metalls pesants (sobretot mercuri i cadmi, però també altres com crom i zinc) i compostos organoclorats (hexaclorobenzè, políclorobifenils, etc.). Com a novetat, però, l'estudi va posar de manifest la presència d'uns nivells de radioactivitat inesperadament alts, que feien inútil qualsevol intent de datació dels sediments. Aquesta radioactivitat es devia a l'existència de diversos radionúclids o elements radioactius (plom, cesi, radi, etc.) procedents de la desintegració de l'urani. Tots aquests fangs estaven ubicats en la zona de riu situada just davant de l'empresa, dividits en diversos lòbuls amb gruixos de fins a quatre metres.

Els residus químics dipositats al pantà provenien dels processos de la planta d'Ercros per a la fabricació de sosa i productes clorats (lleixiu, àcid clorhídric, cloroform...), molts produïts des de feia més d'un segle. Va ser justament en el moment de la construcció de la presa de Flix, l'any 1949, quan l'empresa va engegar el sistema actual per fer l'electròlisi de la sal, és a dir, quan van començar a emprar-se els càtodes de mercuri i els ànodes de grafit. Els residus derivats d'aquests sistemes, que eren abocats al riu, quedaven retinguts per la presa i s'acumulaven juntament amb els sediments naturals procedents de riu amunt.

Tanmateix, els elements radioactius i bona part dels metalls pesants dipositats a l'embassament provenien del procés industrial d'elaboració del fosfat bicàlcic. Aquest producte s'utilitza com a pinso en l'alimentació animal i es va començar a elaborar l'any 1973 fent servir fosforita i àcid clorhídric. La fosforita és un mineral que conté, de forma natural, diverses impureses, entre les quals l'urani-238 i els seus elements de desintegració, com el radi-226 o el plom-210.

Les quantitats absolutes dels diferents compostos dipositades a l'embassament eren molt elevades. En total, es va calcular que hi podria haver entre 200.000 i 360.000 tones de fangs barrejats amb elements tòxics i radioactius. El volum total d'aquests fangs era comparable al d'una illa de l'Eixample de Barcelona, amb una alçada d'entre 6 i 11 pisos. D'aquest total, entre 100 i 180 tones correspondrien a metalls pesants, entre 8 i 13 tones a compostos organoclorats i entre 70 i 100 tones a residus radioactius. De mercuri, un dels metalls més tòxics, es va estimar que hi hauria dipositades entre 10 i 18 tones. Totes aquestes estimacions només es referien a la part dels fangs submergits, de manera que els fangs emergits probablement contenien una quantitat addicional d'aquests contaminants. El fet que estiguessin en aigües tranquil·les (un embassament) havia permès que es mantinguessin estables des que s'hi havien abocat.



Els riscos ambientals derivats dels residus

Els autors de l'estudi van considerar que els residus radioactius no suposaven cap risc immediat per a la salut de la població de Flix i voltants ni tampoc per als treballadors d'Ercros, si bé creien necessari dur-ne a terme estudis més específics. El risc més evident es devia a les grans quantitats de residus amb compostos organoclorats i mercuri, que suposaven un perill potencial de contaminació massiva de tot el tram de l'Ebre aigües avall de Flix i fins al delta de l'Ebre. A més, en el cas d'una forta avinguda, els metalls pesants i els elements radioactius podrien passar a la cadena tròfica (a través dels peixos, per exemple) i fins i tot contaminar l'aigua de subministrament o l'aigua de reg. De fet, l'any 2001 ja es va produir un incident de contaminació del riu Ebre per mercuri, que va provocar que l'aigua contaminada arribés a la xarxa de subministrament del Consorci d'Aigües de Tarragona.

Per la seva part, el Consell de Seguretat Nuclear (CSN), organisme responsable a tot l'Estat de la gestió dels residus radioactius, també va manifestar que els residus acumulats a l'Ebre no suposaven cap risc radiològic per a la població. De fet, l'any 1993 el CSN ja havia analitzat els residus dipositats a la llera de l'Ebre i havia considerat que els nivells de radiació no superaven els marcats pel reglament de protecció radiològica (Reial decret 53/1992).

Malgrat això, l'informe del CSIC i la UAB apuntava que els nivells de radioactivitat detectats pel que fa a l'urani-238 superaven els límits de radioactivitat natural per a residus industrials establerts per la Directiva europea 96/29/EURATOM i adoptats per la legislació espanyola mitjançant el Reial decret 783/2001.

Les reaccions dels agents locals

L'Ajuntament de Flix, coneixedor del problema des de feia temps, va lamentar que l'estudi del CSIC i la UAB s'hagués fet públic a través dels mitjans de comunicació, amb la consegüent alarma social que aquest fet havia generat. Així mateix, va aprofitar l'avenç per a reclamar a la Generalitat de Catalunya l'elaboració de plans de reindustrialització i diversificació econòmica per a Flix i les poblacions properes, excessivament dependents de la indústria química i nuclear.

La resta d'alcaldes de la comarca de la Ribera d'Ebre també es van afegir a aquesta demanda de reconversió econòmica de la zona, tenint en compte que la planta química presentava ja un futur incert i que l'alarmisme generat per l'estudi podria servir de coartada per a retallar encara més la plantilla. Així mateix, els alcaldes de la Ribera d'Ebre van témer que l'alarma social generada tingués impactes negatius sobre el sector turístic de la comarca, que es basa en l'atractiu de navegar i pescar al riu Ebre.

Les crítiques ecologistes

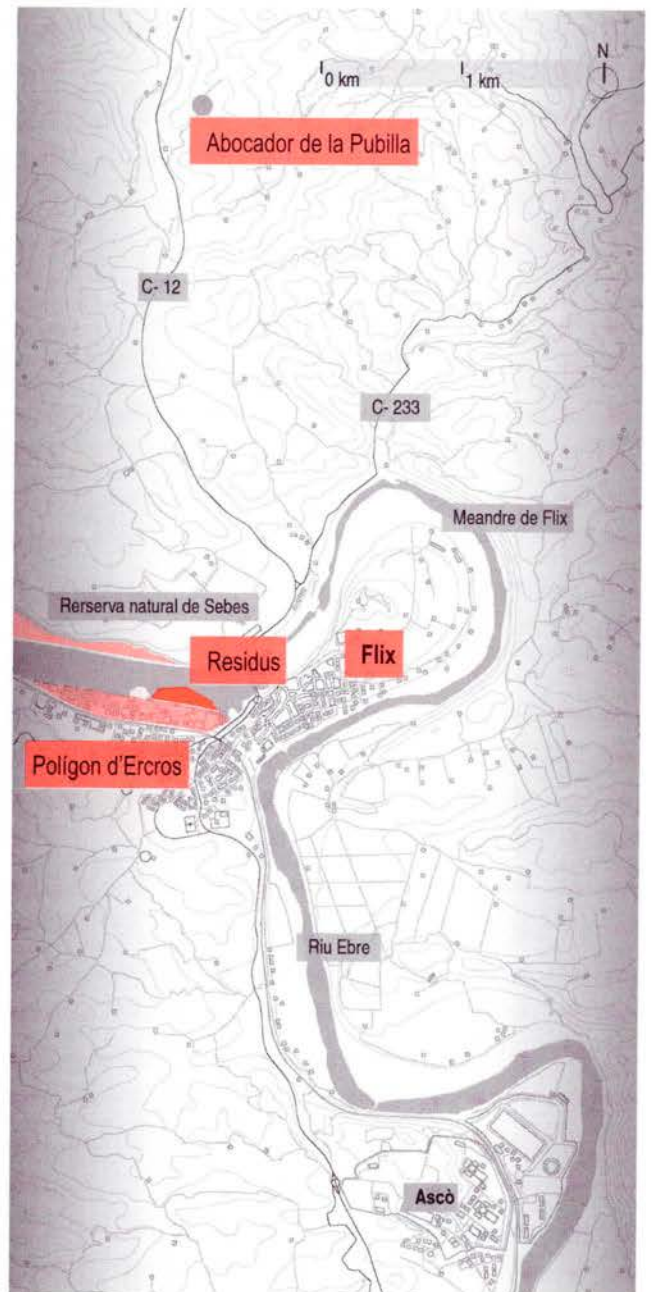
Les entitats ecologistes es van mostrar molt crítiques amb l'activitat contaminant de la planta d'Ercros. Greenpeace va exigir a l'empresa Ercros que assumís els costos de descontaminació dels residus acumulats al riu Ebre i també va recomanar el tancament de la planta química per a acabar amb els abocaments continuats de residus tòxics. Així mateix, l'organització ecologista va assegurar que feia més de 20 anys que denunciava la contaminació sistemàtica del riu Ebre, la qual podia conduir a una situació irreversible en què les aigües fluvials no es poguessin aprofitar per a cap ús. Greenpeace també va assegurar que els abocaments més tòxics s'havien produït en temps recents. Ecologistes en Acció també es va afegir a l'exigència de paraitzar immediatament l'activitat de l'empresa i, a més, va criticar la Confederació Hidro-

gràfica de l'Ebre (CHE) perquè l'any 2002 havia passat per alt l'incompliment que havia fet Ercros dels requisits per a poder abocar aigües al riu Ebre.

El grup ecologista GEPEC (Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp), per la seva part, també va considerar que Ercros havia de pagar els costos de descontaminació i va criticar la passivitat de l'administració hidràulica catalana i el control ineficaç de l'empresa per part de la Generalitat. El Grup de Científics i Tècnics per un Futur No Nuclear (GCTFNN) va demanar a la Generalitat que es creés una Comissió independent de científics i tècnics per avaluar l'abast del problema i proposar-hi les mesures més adients.

El debat sobre el grau de responsabilitat de l'empresa

Uns dies després de l'aparició de l'estudi als mitjans de comunicació, l'empresa Ercros va anunciar que no es considerava responsable d'haver de retirar els residus tòxics acumulats a l'embassament de Flix. Segons el seu president, Antoni Zabalza, fins a l'any



1988 la planta química abocava habitualment els residus tòxics derivats de la producció de fosfats a l'embassament perquè no hi havia cap legislació que ho impedis. A partir de llavors, amb l'entrada en vigor de la normativa sobre aquest aspecte, l'empresa va començar a enviar els residus a l'abocador autoritzat del Racó de la Pubilla.

El conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, va considerar que hi havia una doble responsabilitat: d'una banda, de l'empresa Ercros, per haver contaminat el medi i, de l'altra, de l'Administració central, per no haver legislat i per tant no haver impedit la contaminació del riu. En relació amb l'empresa, Milà va afirmar que, com a mínim, tenia la responsabilitat moral perquè sabia que allò que abocava era perjudicial per al medi. Quant a les responsabilitats civils i penals, va considerar que la fiscalia era l'encarregada de determinar-les.

La ministra de Medi Ambient, Cristina Narbona, va reconèixer que la inexistència de legislació quan es van produir els abocaments eximia l'empresa de qualsevol responsabilitat i impedia que se li pogués exigir l'assumpció dels costos de descontaminació. En tot cas, es va remetre també a la fiscalia, òrgan que tenia la darrera paraula sobre la responsabilitat civil de l'empresa. Així mateix, va anunciar que l'any 2005 s'aprovaria una llei de responsabilitat ambiental que obligaria les empreses a contribuir econòmicament a reparar els danys ambientals que generessin les seves activitats. Aquesta llei, però, no podria tenir efectes retroactius i per tant no s'aplicaria en el cas d'Ercros.

Ecologistes en Acció, en canvi, va negar que hi hagués un buit legal sobre la matèria ja que hi havia directives comunitàries sobre el risc de radiacions ionitzants i un decret de 2001 aplicable a les radiacions procedents de fonts naturals. La Plataforma per a la Defensa de la Ribera d'Ebre també va exigir a Ercros que assumís els costos de la descontaminació, atès que, tot i haver contaminat emparat per la inexistència de legislació a Espanya, l'empresa estava al corrent de la legislació europea.

Efectivament, la legislació espanyola preveu el tractament dels residus nuclears procedents de centrals nuclears, hospitals i altres centres que generen radioactivitat artificialment, si bé encara no hi ha una legislació clara que estableixi procediments de tractament per als residus radioactius produïts de manera natural, com els derivats de la fosforita. L'única legislació existent és el Reial decret 783/2001, que transposa la Directiva europea 96/29/EURATOM, per la qual s'estableixen normes bàsiques per a la protecció sanitària dels treballadors i de la població contra els riscos de les radiacions ionitzants. Aquest decret exigeix que les activitats que utilitzin matèries primeres amb elements radioactius portin a terme estudis per a determinar si hi ha conseqüències significatives radiològiques derivades de l'exposició dels treballadors o de la població en general i si cal aplicar-hi mesures de protecció radiològica. Segons una llista del CSN de l'any 2002, la planta química d'Ercros no es considerava una activitat subjecte a aquest decret.

Després de tots aquests posicionaments, el 21 de setembre de 2004 la Fiscalia de Tarragona va obrir diligències informatives sobre els abocaments de residus tòxics a l'embassament de Flix, tenint en compte que cap administració pública havia lliurat informació a la Fiscalia. L'objectiu era determinar la possible relació entre els residus dipositats a l'embassament i altres episodis de contaminació del riu Ebre que ja havien estat objecte de procediments judicials i sentències condemnatòries a Ercros.

L'abocador controlat de residus industrials del Racó de la Pubilla

L'any 1988 Ercros va començar a abocar els fangs que generava la seva activitat a l'abocador controlat de residus industrials del Racó de la Pubilla, situat a uns cinc quilòmetres del poble de Flix i de titularitat municipal. Aquest abocador, que és explotat per la mateixa empresa, va ser autoritzat per l'Agència de Residus de Catalunya (ARC) per a rebre residus industrials assimilables als municipals i residus inerts (que no reaccionen químicament). No estava autoritzat, però, per a rebre residus radioactius, ja que la gestió d'aquests és competència del CSN. Tenint en compte que els fangs trobats a la llera del riu Ebre eren abocats des de l'any 1988 a l'abocador del Racó de la Pubilla, era lògic pensar que en aquest indret també hi hauria dipositats residus radioactius.

Segons el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), si bé l'abocador va ser objecte de controls periòdics, les normes aplicables no preveïen l'anàlisi de valors de radioactivitat, atès que els residus radioactius estan exclosos de la normativa general de residus i tenen regulació pròpia. D'aquests controls es despenia que no hi havia lixivats i que els paràmetres analitzats estaven dins la normativa vigent. D'altra banda, el DMAH va fer constar que en cap moment l'empresa va comunicar a l'ARC el possible caràcter radioactiu dels fangs abocats quan és el productor dels residus qui té l'obligació de garantir que siguin gestionats segons la normativa vigent.

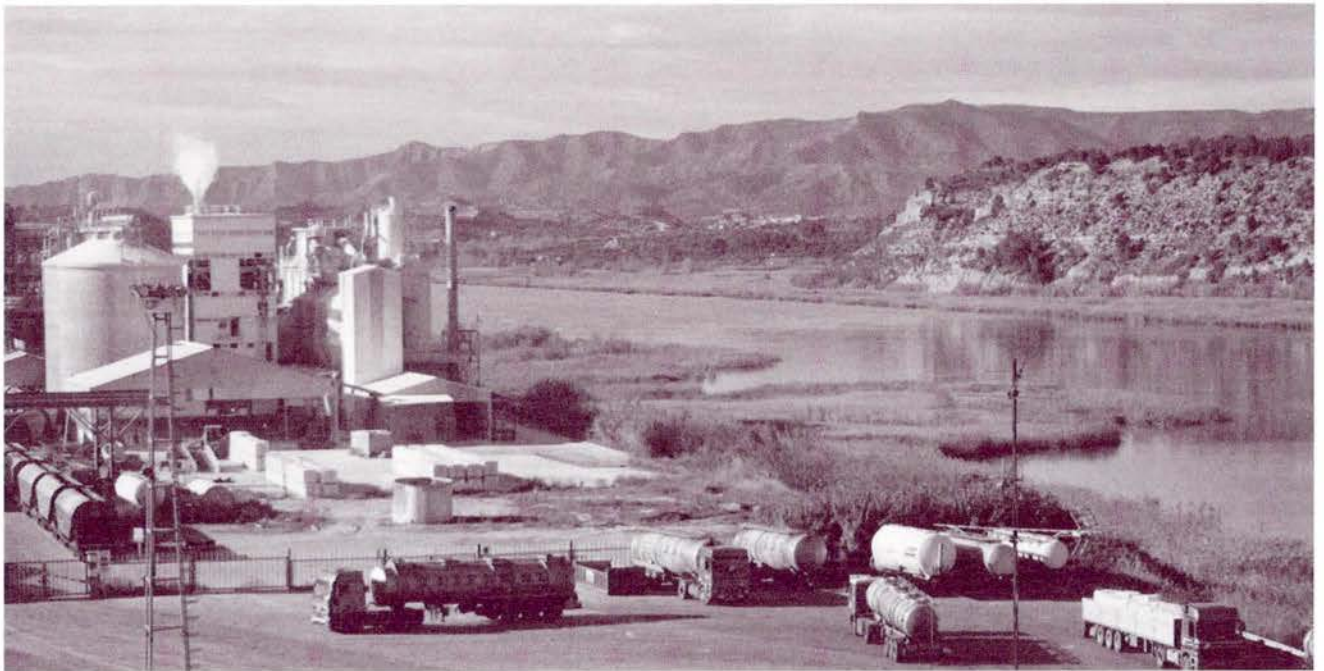
Durant el mes de setembre de 2004, i per evitar una alarma innecessària, l'ARC va prendre diferents mostres dels residus dipositats a l'abocador per determinar de manera rigorosa la possible afectació a la salut i al medi. Tanmateix, l'ARC, per saber si hi havia risc immediat, va analitzar mostres dels residus que s'hi estaven abocant en aquells moments. Una valoració preliminar dels resultats d'aquestes darreres mostres per part del CSN va concloure que l'abocador no representava cap risc radiològic inacceptable per a la població o per al medi ambient, i, per tant, no calia cap mesura de protecció addicional a les previstes en el disseny i l'explotació de l'abocador.

Paral·lelament a les actuacions del DMAH, es van dur a terme dues analítiques independents dels residus de l'abocador per part del GCTFNN i un laboratori francès a petició de TV3. En el primer cas, es va considerar que els nivells de radioactivitat detectats en els residus feia que s'haguessin de considerar com a residus inerts de la mineria de l'urani, la qual cosa obligava els poders públics a tractar-los de manera especial i no com s'estava fent fins aleshores. En el segon cas, els fangs de mostra van ser recollits per TV3 amb la col·laboració del GCTFNN; els resultats van mostrar que les restes abocades contenien elements radioactius similars als detectats a la llera del riu Ebre. A més, la presència d'urani era cent vegades superior al valor que es pot trobar en sòls normals.

Tenint en compte els resultats d'aquestes dues analítiques, Ecologistes en Acció va anunciar que denunciaria Ercros davant la Fiscalia perquè la deposició de residus a l'abocador del Racó de la Pubilla incomplia la normativa vigent a Espanya i la normativa comunitària. Per la seva part, el partit Verds - Alternativa Verda va demanar al govern català la clausura immediata de l'abocador.

Les actuacions empreses pel Departament de Medi Ambient i Habitatge i el Ministeri de Medi Ambient

El mes de maig de 2004, després del canvi de govern posterior a les eleccions generals del mes de març, el DMAH va elaborar una proposta d'actuacions alternatives al PLA HIDROLÒGIC NACIONAL I



Imatge de les instal·lacions d'Ercros, a la vora del riu Ebre, a Flix. Foto: Àlex Tarroja

PROGRAMA AIGUA [140] que van ser lliurades al Ministeri de Medi Ambient, entre les quals n'hi havia d'específiques per a la zona de Flix. El mes de juny, el Govern de la Generalitat de Catalunya va donar el vistiplau a la modificació del Pla Hidrològic Nacional (PHN). Una de les actuacions amb més pressupost era la retirada dels contaminants de l'embassament de Flix, amb 90 milions d'euros. D'altra banda, i a causa de l'alarma social que es va generar un cop fet públic l'estudi, el conseller de Medi Ambient va comparèixer al Parlament de Catalunya el 20 d'octubre per informar sobre la situació i les mesures adoptades fins al moment.

Per la seva part, el Ministeri de Medi Ambient va anunciar que destinaria 104,4 milions d'euros a solucionar l'acumulació de residus tòxics. D'aquests, 90 milions es corresponien a la partida del Programa AGUA, que substituïa el derogat PHN. Tenint en compte que aquesta reserva semblava insuficient, el Ministeri també va anunciar que sol·licitaria a la Unió Europea una contribució del 80% dels costos de les obres de descontaminació.

El 21 de setembre de 2004 es va constituir una comissió de seguiment integrada per representants polítics de totes les administracions i organismes públics implicats en la gestió de l'aigua i el tractament de residus. L'objectiu d'aquesta comissió era adoptar una solució per al problema dels residus contaminants de l'embassament de Flix. A instància d'aquesta comissió, el 24 de setembre es va constituir una comissió tècnica integrada per experts, amb l'objectiu de proposar solucions tècniques de descontaminació i estudiar a fons els riscos ambientals derivats dels residus acumulats a l'embassament.

Les possibles solucions al problema i l'aprovació d'un calendari definitiu d'actuacions

L'informe del CSIC i la UAB proposava tres alternatives per a neutralitzar els efectes del dipòsit de residus. La primera era desviar el riu Ebre al tomb que fa a Flix per dessecar el llit al sector on hi ha els residus i poder-los retirar i tractar. Aquest desviament, però, tindria un greu impacte ambiental sobre la reserva natural de Sebes i el meandre de Flix. La segona alternativa era construir un

mur de contenció que aïllés els residus de l'aigua i permetés, també, retirar-los i tractar-los. La tercera opció era confinar els residus en un gran sarcòfag hermètic.

La primera reunió de la Comissió Tècnica va tenir lloc el 25 d'octubre i es va proposar elaborar tres estudis: un per a analitzar a fons quina de les alternatives existents era la més convenient i en quines condicions s'havia de portar a terme, un altre per a analitzar el risc ambiental sobre les persones i el medi ambient dels residus dipositats a la llera i un darrer que estudiés a fons les característiques dels residus acumulats.

El 3 de novembre es va reunir la Comissió de Seguiment i, després de revisar les propostes de la Comissió Tècnica, va aprovar el calendari d'actuacions per a resoldre el problema. La primera actuació aprovada va ser la convocatòria d'un concurs públic per triar la solució de descontaminació més adequada. L'alternativa finalment escollida seria objecte d'una avaluació d'impacte ambiental. La previsió era que abans de juny de 2005 es decidís la solució definitiva i els treballs de descontaminació s'iniciessin a final d'aquell any o a l'inici de 2006, per acabar a final de 2008. Al marge del calendari d'actuacions, també es va preveure un seguiment continuat de la qualitat de l'aigua de l'Ebre mentre duressin les actuacions de descontaminació.

A final d'any encara no es coneixien els resultats de les anàlisis dels residus dipositats a l'abocador del Racó de la Pubilla fetes per l'ACR.

XBR, JRL i XSR

Més informació:

http://mediambient.gencat.net/cat/ciutadans/informacio_ambiental/Flix/inici.jsp
http://mediambient.gencat.net/cat/ciutadans/informacio_ambiental/Flix/estudi.jsp
http://mediambient.gencat.net/Images/43_45453.doc
www.gepec.org/ftp/presentacioflix.pps



El riu Fluvià pateix dos episodis de contaminació per vessament d'hidrocarburs en tres mesos. Al juny, una fuga d'una planta industrial paperera situada al municipi de Beuda, vessa 25.000 litres, que arriben aigües avall fins a Serinyà. L'alarma social torna a disparar-se a l'agost, quan 60 litres s'aboquen accidentalment al riu, al terme d'Olot. Els plans d'emergència i restauració engegats pels organismes competents aconseguixen minimitzar-ne l'impacte.

Primer vessament de 25.000 litres de fuel

El tram del riu Fluvià que avança entre els municipis de Beuda, Besalú, Sant Ferriol i Serinyà, a les comarques de la Garrotxa i el Pla de l'Estany, va patir la nit i matinada del 6 al 7 de juny un vessament de 25.000 litres de fuel, al llarg d'uns 2,5 quilometres, en taques discontinues de fins a 7 cm d'espessor. L'origen se situa a la planta de cogeneració elèctrica Confirel, al terme municipal de Beuda, que subministra energia a la seva filial, la paperera La Confianza S.A..

Tot i que les causes de l'accident, o negligència, encara les havia de determinar el jutjat d'instància que portava el cas, Joan Vila, administrador de l'empresa, va declarar que la fallada d'una vàlvula va fer sobreixir combustible cap a la xarxa pluvial, un canal de 800 metres que abocava directament al riu. En el moment del succés, la central estava tancada i no hi havia cap empleat. A les nou de matí es va donar la veu d'alarma i l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) va engegar un pla d'emergència. L'empresa paperera, especialitzada en papers reciclats, tenia un distintiu de la Unió Europea pel seu respecte a l'entorn natural.

Vuit vehicles de bombers, sis camions subcontractats per l'ACA, agents rurals, mossos d'esquadra i un helicòpter de la Direcció General d'Emergències van col·laborar a aturar l'avanç de les taques de fuel i a treure'l de l'aigua. Es van col·locar quatre barreres de goma per a contenir el contaminant. Malgrat això, i a causa de les turbulències del riu, cinc dies després de l'abocament es van detectar restes de carburant i fortes olors aigües avall. Tot i que cap municipi fins a la desembocadura capta aigua del riu per a consum humà, el fet va obligar la Generalitat a prohibir-ne l'ús en les explotacions agrícoles durant uns dies. Les primeres dues setmanes es va eliminar entre el 60% i el 80% dels residus. La neteja, però, es va allargar durant els mesos d'estiu, atesa l'adhesió del material a la vegetació de ribera.

Segon vessament de 60 litres de gasoil

Quan encara estava en marxa el pla de neteja del Fluvià, el 29 d'agost, el trencament d'un bidó de gasoil procedent d'una antiga fà-

brica abandonada va abocar de nou 60 litres al riu, al pas per Olot. L'actuació de l'ACA i dotacions de Bombers van aconseguir recollir l'hidrocarbur en dos dies i els danys ecològics van ser qualificats, en aquest cas, de mínims.

Les valoracions del vessament i les previsions

En un primer moment, tots els agents responsables van qualificar el primer incident de dramàtic i van criticar la lentitud de l'avis. En paraules de Jaume Solà, director de l'ACA, "un veritable desastre ecològic de magnitud preocupant". Pocs dies després el diagnòstic de danys ocasionats es va rebaixar. El mateix conseller de Medi Ambient, Salvador Milà, va assegurar que l'affectació del riu no havia estat tan greu com semblava inicialment. Per la seva banda, Alternativa Verda va reclamar al Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat un pla de protecció integral de tota la conca del Fluvià i va qualificar el cas com un exemple de la falta de transversalitat de la gestió ambiental.

Es preveia que el Fluvià trigaria dos anys a assolir i recuperar l'estat anterior. Segons tècnics del Departament de Medi Ambient de la Generalitat no es descartava que es poguessin detectar "efectes a llarg termini en algunes espècies animals de la zona", tal com també havia denunciat l'agrupació naturalista Limnos.

La despesa acumulada en les tasques de neteja fins a l'octubre era d'un milió i mig d'euros. Gabriel Jover, delegat de la Conselleria de Medi Ambient i Habitatge a Girona, va assenyalar que esperava que fos l'empresa, contra qui es tramitava el procés judicial per la via penal per presumpte delictes ecològic, qui acabés assumint el cost total dels treballs de neteja del riu.

MXA

Més informació:

<http://mediambient.gencat.net/aca/ca/inici.jsp>
www.arc-cat.net/agencia/contacte/emergencies.html



66 CONTAMINACIÓ DEL RIU FRANCOLÍ



La mort d'uns dos mil peixos al tram final del riu Francolí provocada per una elevada concentració de sulfat d'amoni delata que els aqüífers vinculats al tram final del riu estan contaminats per aquest compost. La recerca que s'ha dut a terme indica que la font d'aquesta contaminació és la factoria de l'empresa Repsol-YPF a la Poble de Mafumet. El Departament de Medi Ambient i Habitatge duu el cas als tribunals per tal de determinar la responsabilitat de l'empresa, a la qual obliga a restaurar el medi i a evitar nous abocaments.



El riu Francolí neix a les muntanyes de Prades i travessa el Camp de Tarragona. Just abans d'arribar al mar, creua una zona de polígons industrials de la comarca del Tarragonès que es dediquen principalment al refinament dels derivats del petroli.



Durant bona part de 2004, el riu va registrar puntes alarmants de presència de sulfat d'amoni a les aigües, de les quals inicialment se'n desconeixien les causes i la procedència. L'1 d'octubre, una punta extraordinàriament elevada, de 53 mil·ligrams per litre, va matar fins a dos mil peixos –majoritàriament carpes i anguiles– al tram final del riu Francolí, a Tarragona. El sulfat d'amoni és un subproducte del procés de fabricació del metacrilat, que es produeix a la factoria que l'empresa Repsol-YPF té a la Poble de Mafumet (el Tarragonès), a uns 600 m del riu. El sulfat d'amoni es comercialitza com a fertilitzant agrícola i es considera tòxic en concentracions elevades, les quals provoquen símptomes de toxicitat com ara irritació ocular, nàusea, diarrea i reaccions al·lèrgiques respiratòries. Per a l'aigua d'ús domèstic, la legislació considera que el límit desitjable és de 0,5 mil·ligrams de sulfat d'amoni per litre.

Dies després de la mort dels peixos, es va saber que el sulfat d'amoni havia arribat al Francolí des dels aqüífers situats prop del riu. Tota apuntava a pensar que el contaminant havia arribat a l'aqüífer per una filtració des de l'àrea de la factoria de Repsol i que el vessament es podria haver produït de manera continuada durant els mesos anteriors a la mort dels peixos. Aquesta hipòtesi es va confirmar dies després, quan es va comprovar que els nivells d'amoni encara eren molt elevats. El fet que la contaminació provingués dels aqüífers i no d'un vessament superficial complicava encara més les tasques de neteja.

Un mes després, l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) va enviar als jutjats de Tarragona i a la Fiscalia de l'Audiència la informació dels abocaments, per a determinar la responsabilitat de la contaminació. A més, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH)

va requerir a Repsol que iniciés la restauració del medi i que evités nous abocaments. Fonts de Repsol van assegurar que s'havien pres mesures des del primer moment, entre les quals destacaven unes barreres hidràuliques per a protegir l'aqüífer. Entitats ecologistes com l'Escrucó o el Centre d'Iniciatives Ecològiques (CIE) Mediterrània es van sumar a la denúncia de l'ACA, a la vegada que alertaven sobre la reincidència de casos de contaminació al riu Francolí.

Enmig del debat sobre els episodis de contaminació al riu Francolí, a mitjan novembre, el CIE Mediterrània va presentar el Projecte Life Vida-Francolí, que consistiria en un pla de restauració integral de tota la conca del riu Francolí, que implicaria actuacions com ara la construcció de depuradores verdes, la reintroducció de la llúdriga al riu Brugent, la reforestació d'espais riberencs i la creació d'itineraris naturals. Aquesta proposta va comptar amb el suport de les administracions locals i s'esperava que la Unió Europea aprovés el projecte a mitjan 2005.

A la darrera d'any, la contaminació del tram baix del Francolí s'havia reduït fins a situar-se dins dels límits permesos per la llei, malgrat que encara no es trobava al nivell que el DMAH considera òptim per a la salubritat de l'aigua. Amb tot, s'esperava que poc a poc els nivells de sulfat d'amoni s'anessin reduint, fins a assolir el nivell de salubritat al llarg de l'any 2005.

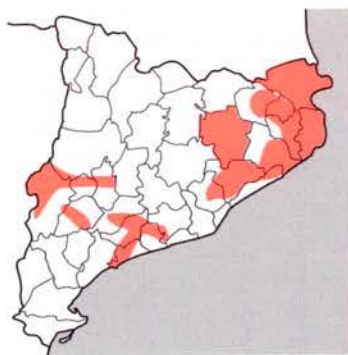
XSR, XBR i JRL

Més informació:

<http://geo.ya.com/valldelfrancoli/>

http://www.mediterrania-cie.org/cat_old/vida-francoli/index.html

<http://chemdat.merck.de/documents/sds/emd/esp/es/1012/101209.pdf>



Continuen les problemàtiques ambientals derivades de la utilització de purins al camp. Entre les propostes presentades pel nou Govern de la Generalitat per donar-hi resposta destaca la gestió integral dels fertilitzants i l'ampliació de les zones vulnerables a la contaminació per nitrats. Aquestes mesures no convencen els ramaders, que demanen més ajuda per part de l'Administració, ni els ecologistes, que exigeixen mesures més contundents.

Antecedents | 2003:4

Els purins són els residus en forma líquida que genera el bestiar i que sovint s'utilitzen per a adobar els camps de conreu perquè contenen diversos nutrients com els nitrats o el fòsfor. El desenvolupament de la ramaderia intensiva a Catalunya en les últimes dècades a causa, entre altres motius, de l'increment del consum de productes pecuaris ha generat una gran quantitat de purins que, en molts indrets, no poden ser absorbits per les terres agrícoles. La utilització en excés d'aquests purins pot generar infiltracions al subsòl que provoquen problemes de contaminació per nitrats a les reserves d'aigua, la qual cosa comporta efectes negatius per a l'ecosistema natural i la salut humana.

A Catalunya el control de les dejeccions ramaderes es regula mitjançant el Decret 61/1994 de 22 de febrer que té com a finalitat millorar la producció ramadera i fer-la compatible amb el respecte al medi ambient, mitjançant l'aplicació de normes zootècnies, d'higiene i de benestar dels animals. A més el Decret 283/1988, de 21 d'octubre, designa les zones vulnerables en relació amb la contaminació per nitrats, que afecten 203 municipis. El Decret 220/2001, d'1 d'agost, estableix que les explotacions ramaderes havien d'aplicar un pla de gestió de les dejeccions dels ramats per tal de garantir-ne una correcta gestió.

El 2003 el conseller de Medi Ambient, Ramon Espadaler, i el d'Agricultura, Ramaderia i Pesca, Josep Grau, van presentar el Pla de suport a la gestió de les dejeccions ramaderes. L'objectiu principal del Pla era fer una correcta gestió dels residus porcíns a través de la creació d'un model de desenvolupament sostenible en el sector porcí, basat en la reducció d'excedents de les dejeccions, en la no-aplicació dels purins en terres agrícoles i en la inversió en infraestructures que permetessin el tractament dels residus.

Nous episodis de contaminació per nitrats

Tal com ha anat succeint els darrers anys, durant el 2004 es van anar repetint els episodis i les denúncies per contaminació d'aqüífers i de fonts en diversos indrets de Catalunya, especialment a les comarques gironines, les comarques de Lleida, les Terres de l'Ebre i la comarca d'Osona.

A les comarques gironines el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) xifrava en una cinquantena els municipis amb uns nivells de nitrats a les respectives aigües subterrànies superiors als 50 mg/l, el màxim legal a partir del qual es considera que l'aigua no és potable. A més, segons l'entitat ecologista Grup de Defensa del Ter (GDT), 21 xarxes municipals del Baix i l'Alt Empordà presentaven nivells de contaminació de nitrats superiors als 50 mg/l, que proporcionaven, per tant, aigua de boca no potable. El GDT va denunciar també que a Osona la contaminació de les aigües subterrànies havia augmentat un 40% respecte a l'any 2003 i un total de 88 fonts presentaven uns nivells de nitrats su-

periors al límit legal. No obstant això, afegien, en aquest cas la problemàtica era menys greu que a l'Empordà ja que l'aigua de boca es captava del riu Ter.

També cal destacar els episodis de contaminació de l'aigua potable ocorreguts en dos municipis de les Terres de l'Ebre. A Santa Bàrbara, al Montsià, durant el mes de març es van detectar concentracions de nitrats de fins a 54 mg/l i a Caseres, la Terra Alta, el mes de juny es va arribar als 80 mg/l, fet que va motivar que l'Ajuntament instal·lés un camió cisterna per abastar la població. Algunes entitats ecologistes com el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) afirmaven que a les Terres de l'Ebre la problemàtica dels purins estava associada a la reconversió agrària, que havia provocat l'eliminació de centenars d'hectàrees d'oliveres i la seva transformació en plantacions cítriques, que requereixen gran quantitat d'adobs nitrogenats. Una mala gestió d'aquests purins en provoca la filtració als aqüífers que subministren les poblacions.

La resposta de l'Administració catalana

El mes de maig el Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP) i el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) van presentar un pla conjunt per millorar la gestió dels purins. El pla apostava per una gestió integral dels fertilitzants que permetés assegurar un més bon aprofitament dels residus ramaders com a adob orgànic. Segons els tècnics del DARP, malgrat la gran quantitat de residus orgànics que es produeixen a Catalunya, són molts els agricultors que no utilitzen els purins com a adob natural i els substitueixen per adobs i fertilitzants químics, que permeten augmentar la productivitat. El pla concedia una pròrroga de 20 mesos perquè les explotacions ramaderes duguessin a terme els plans de gestió de purins, que n'havien de garantir la correcta gestió. En aquells moments es calculava aproximadament en 10.000 el nombre de granges que no disposaven d'aquests plans, entre altres motius per l'enorme burocràcia que en generava la gestió dels expedients.

Un mes després es va fer pública la intenció del DMAH d'elaborar un nou decret que substituiria el que es va aprovar el 1998 i que ampliaria les zones vulnerables per a la contaminació per nitrats. La previsió inicial era ampliar en 101 els municipis d'aquesta llista, de tal manera que el nombre total de municipis en zones vulnerables passaria a ser de 304.

La revisió del decret es va iniciar el 2001 i va estar a punt de ser aprovada el 2002 i el 2003, però la indefinició dels criteris tècnics que s'utilitzen per a designar les zones contaminades i l'oposició de bona part del sector ramader en van frenar l'aprovació. Tal com reconeixen els tècnics de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) malgrat que el principal indicador és la presència de concentracions



superiors a 50 ml de nitrats per litre d'aigua, al llarg d'un mateix any, un mateix punt de mostreig pot tenir nivells molt per sota o per sobre d'aquesta quantitat, fet que dificulta la determinació de les zones vulnerables.

Ramaders i ecologistes, reticents amb les mesures proposades

L'anunci de l'ampliació de les zones vulnerables a la contaminació per nitrats va aixecar fortes protestes per part dels sindicats Unió de Pagesos (UP) i Joves Agricultors i Ramaders de Catalunya (JARC). UP va demanar reduir la llista de municipis afectats en considerar que el criteri tècnic utilitzat era arbitrari i determinats municipis inclosos no superaven la concentració de 50 mg/l, el criteri bàsic per a designar una zona vulnerable. Per la seva banda, les JARC exigien al Departament de Medi Ambient i Habitatge més informació sobre el criteri seguit per fer la proposta.

En aquest mateix argument es van basar les 29 al·legacions presentades per diversos ajuntaments i associacions ramaderes durant el període d'exposició pública del projecte. Amenaçaven, a més, a presentar un recurs contenciós administratiu contra el Decret. La Generalitat de Catalunya es va comprometre a iniciar, durant els mesos següents, una roda de reunions amb els afectats per discutir els criteris utilitzats.

Paral·lelament grups ecologistes van continuar denunciant la situació de contaminació dels aqüífers. Entre aquests destacava el GDT, que ja a l'any 2000 havia presentat un expedient d'infracció contra l'Estat espanyol per vulneració de quatre directives europees per gestió inadequada dels residus ramaders que, al final de 2004, encara no s'havia resolt. El GDT va protestar per la pròrroga de 20 mesos atorgada per realitzar els plans de gestió i va acusar la Generalitat de no combatre decididament la contaminació. Pel que fa al Decret d'ampliació de les zones vulnerables consideraven, que es quedava curt, ja que, segons ells, molts municipis que havien tingut nivells alts de nitrats durant els últims anys no apareixien a la llista. El GDT apostava per canviar el model de ramaderia intensiva i reduir dràsticament la cabana porcina.

Les plantes de tractament de purins, una solució estancada

A part de millorar la gestió dels residus ramaders existents, segons els tècnics, una possible solució per a aquesta problemàtica seria construir plantes de tractament amb cogeneració que permetessin dessecar i reduir el volum del purí i convertir-lo en un adob fàcilment transportable. Durant el procés d'assecat es generaria, a més, energia elèctrica, que es podria vendre a la xarxa comercial.

No obstant això, segons els ramaders, aquestes plantes presentaven problemes que les feien difícilment viables. Malgrat que l'energia que s'obtingria es considerava neta, no rebia el mateix tractament que altres energies alternatives com la fotovoltaica o l'eòlica. En aquest sentit, l'anterior govern del Partit Popular (PP) havia aprovat l'any 1998 una reducció de les ajudes a aquesta energia, fet que, segons el sector ramader, impossibilitava la implantació de noves plan-

tes. Després d'escoltar els arguments de les associacions ramaderes i de Convergència i Unió (CiU) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), el nou Govern espanyol va acceptar el mes de setembre augmentar les ajudes, però únicament per a les 3 plantes que en aquell moment hi havia en funcionament a Catalunya i no per a les 13 restants que els ramaders afirmaven que es necessitarien a tot el país. Per a protestar per aquest fet, el 12 d'octubre uns 400 ramaders es van manifestar al davant de la Subdelegació del Govern a Lleida, convocats pels sindicats UP i JARC i per diverses agrupacions de ramaders.

Primer ingrès a la presó per abocament de purins

A mitjans novembre el Tribunal Suprem va condemnar un ramader d'Osona, Joan Solà, que gestionava una granja al terme municipal de Gurb a 4 anys de presó per abocament il·legal de purins. Segons la resolució judicial la bassa utilitzada per a emmagatzemar purins estava en mal estat i no estava prou ben impermeabilitzada, tot i que el ramader la va continuar utilitzant durant la primera meitat de l'any 1996. S'havien constatat filtracions a l'aqüífer i abocaments al torrent del Clot Fondo que, segons la sentència, suposaven un greu risc per als recursos naturals, el medi ambient i la salut pública. Es tractava del primer ingrès a la presó per abocament de purins que es produïa a l'Estat espanyol.

Aprovació del Decret d'ampliació de les zones vulnerables

El 28 de desembre la Generalitat va aprovar finalment el Decret d'ampliació de les zones vulnerables en relació amb la contaminació de nitrats procedents de fonts agràries. Finalment la llista es va ampliar en 109 municipis, 8 més que la proposta inicial, de tal manera que el nombre total de municipis inclosos a la llista passava a ser de 312. A més el DMAH i el DARP van fer públic que en un període breu presentarien un programa d'aplicació per a aquestes zones vulnerables, amb l'objectiu d'aconseguir la màxima eficiència en l'ús del nitrogen com a fertilitzant, tot minimitzant les pèrdues en el sòl i en l'aigua.

A més la Generalitat va anunciar que l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) finalitzaria durant el primer trimestre de 2005 els treballs de delimitació de les masses d'aigua subterrània de les conques internes de Catalunya, en compliment de la Directiva marc de l'aigua 2000/60/CEE. D'aquesta manera es pretenia gestionar millor les zones que calia protegir per tal de garantir la qualitat de l'aigua i calcular amb més precisió la càrrega de fertilitzant que podien suportar.

MJP

Més informació:

www.gencat.es/darp

www.gdter.org

www.uniopagesos.es

www.jarc.es

Nel·lo, Oriol (Ed.), 2003, *Aquí no! Els conflictes territorials a Catalunya*, Barcelona, Editorial Empúries



El II Debat Costa Brava, organitzat per la demarcació de Girona del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, reuneix nombrosos professionals i agents de les comarques gironines amb l'objectiu d'aconseguir un pacte social per a una Costa Brava sostenible. Les conclusions finals aposten per la contenció del fenomen urbanístic i un nou model turístic basat en la qualitat i el paisatge.

Antecedents | 2003:38

El I Debat Costa Brava es va celebrar el 1976 i va suposar la primera reflexió pública sobre la problemàtica de l'expansió urbanística a les comarques gironines. 28 anys després, el Col·legi d'Arquitectes de Catalunya considerava que un cop feta aquesta primera reflexió, ben poca cosa s'havia dut a terme per a esmenar els errors comesos i que, per tant, calia realitzar un nou debat.

El II Debat

El II Debat es proposava reflexionar sobre el passat, el present i el futur de la planificació territorial, el desenvolupament urbanístic i el model turístic de la Costa Brava. Per fer-ho possible preveia reunir els mesos de març i abril economistes, geògrafs, enginyers, ambientòlegs, arquitectes i ecologistes entre altres, per estudiar la situació actual i presentar propostes de futur.

Les ponències marc, prèvies al Debat

Al llarg del mes de gener es van fer públiques 6 ponències marc prèvies al Debat, en les quals s'alertava de la insostenibilitat de l'actual model turístic i dels perills d'un creixement urbanístic excessiu i s'apostava per potenciar els valors ambientals i paisatgístics com a reclam turístic.

En una d'aquestes ponències el catedràtic d'Economia Aplicada de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB), Josep Oliver, assegurava que el ritme de creixement del turisme era insostenible i acabaria destruint les bases sobre les quals s'havia basat, el territori i el paisatge. Per la seva banda el catedràtic de Geografia Humana de la Universitat de Girona (UdG), Joan Nogué, proposava a la seva ponència una nova cultura del territori basada en la cohesió social, la gestió prudent i sostenible dels recursos naturals i la consideració del paisatge com a recurs patrimonial excepcional. Robert Vergés, enginyer de Camins, Canals i Ports, pronosticava que la transformació de segones residències en primeres residències augmentaria les necessitats de mobilitat i proposava una autovia paral·lela a la costa entre Palafròlles i Figueres.

El geògraf i expert en turisme, Martí Sabrià, apostava per reconvertir el model turístic de la Costa Brava per tal que mantingués el seu potencial econòmic sense trencar la sostenibilitat del territori, ampliant l'oferta hotelera i aturant la construcció de segones residències. L'arquitecte Ricard Pié proposava donar una nova dimensió social, econòmica i cultural al "gran magma construït que constitueix el teixit urbanístic". Finalment el director de la Fundació Territori i Paisatge, Jordi Sargatal, es mostrava partidari d'evitar el creixement urbanístic mentre no s'acabessin de consolidar les urbanitzacions començades i d'ampliar els espais protegits de les comarques gironines (PARC NATURAL DELS AIGUAMOLLS DE PALS, EL MASSÍS DEL MONTGRÍ I LES ILLES MEDES [128]).

Estructura i continguts del Debat

El Debat pròpiament dit es va articular en tres grans blocs temàtics, que corresponien a les tres primeres jornades, i una jornada final de conclusions. Les tres primeres jornades es van estructurar mitjançant un primer bloc de presentacions on s'exposava la situació de la Costa Brava, un segon bloc de comunicacions referides a temes concrets, un tercer bloc de ponències tècniques exposades per tècnics experts en diferents àmbits i una taula rodona final on participaven diversos agents de la Costa Brava. La jornada final va començar amb un resum exhaustiu de les tres primeres jornades i va finalitzar amb dues taules rodones on es van discutir les conclusions del Debat.

Primera jornada. Territori escàs o paisatge fràgil

La primera jornada, celebrada a Roses el 5 de març, portava el títol de "Territori escàs o paisatge fràgil" i partia de la constatació que el futur de la demanda turística depenia de la qualitat del territori i el paisatge. El conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, va inaugurar el Debat Costa Brava qualificant de desastrosos l'actual model territorial del litoral i assegurant que "no el podríem suportar 25 anys més".

Després de les diverses presentacions, comunicacions i ponències la taula rodona va evidenciar les dificultats per consensuar la diagnosi i les propostes de futur per la Costa Brava. El vicepresident del Gremi de Constructors i Promotors d'Edificis de Girona, Josep Ribera, va afirmar que un creixement urbanístic zero tindria greus conseqüències econòmiques i socials. Jordi Sargatal, director de la Fundació Territori i Paisatge, partidari d'aturar el creixement urbanístic, va aclarir que aquest fet no significava la inactivitat del sector de la construcció sinó que caldria apostar per consolidar els nuclis existents. Finalment l'expert en turisme, Domènec Biosca, va lamentar la poca autoestima del territori i l'arquitecte Josep Fuses va fer autocrítica del seu ram en criticar el desgavell urbanístic existent a la zona.

Segona jornada. Mobilitat i infraestructures: dèficit o risc

La segona jornada es va celebrar a Palafrugell el 19 de març sota el títol "Mobilitat i infraestructures: dèficit o risc". Partint de la premissa que a la Costa Brava s'arriba, durant els mesos d'estiu, a una població trenta vegades superior a la de l'hivern, l'objectiu de la jornada era definir criteris per resoldre les necessitats de mobilitat i infraestructures en equilibri amb les característiques del medi i les seves capacitats.

Després de les diverses intervencions, la taula rodona va començar amb la participació de l'exdirector general d'Urbanisme, Joan Antoni Solans, que va reivindicar la necessitat de fer una reserva de sòl per a la via de tren entre Lloret de Mar i Blanes. El coordi-



nador de l'àrea d'Ordenació del Territori de la Cambra de Comerç de Girona, Domènec Espadale, va remarcar la importància del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [88-91] i L'AEROPORT DE GIRONA-COSTA BRAVA [8] per desestacionalitzar el turisme. En canvi, l'alcalde de Palafrugell, Lluís Medir, va qüestionar la necessitat del FAV i es va preguntar "si és raonable l'estalvi de temps per a una inversió tan gran". Seguidament el director general de Política Ambiental i Sostenibilitat del Departament de Medi Ambient i Habitatge, Jordi Cañas, es va centrar en la necessitat de recuperar els aqüífers contaminats per excés de nitrats. Per últim, el director del Departament d'Infraestructures del Transport i Territori de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), Manuel Herce, va advertir del risc que la pressió urbanística a la Costa Brava es traslladés als petits pobles de l'interior.

Tercera jornada. Model turístic: final d'etapa?

La tercera jornada, celebrada a Blanes el 2 d'abril, portava per títol "Model turístic: final d'etapa?". L'objectiu era debatre els interrogants generats per l'actual model turístic basat en el sol i la platja i reflexionar sobre la possibilitat de potenciar altres ofertes complementàries en les quals s'oferís el paisatge com a valor cultural afegit. La inauguració de la jornada va anar a càrrec del conseller de Turisme, Comerç i Consum, Pere Esteve, que va subratllar la voluntat del seu Departament de potenciar un nou model turístic que apostés per la desestacionalització, la qualitat i la sostenibilitat.

A la taula rodona el director general d'Urbanisme, Joan Lloret, va anunciar la imminent aprovació inicial del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER [138] que havia comptat amb la implicació de 75 municipis del litoral català. Per la seva banda, Isabel Galobardes, directora general de Turisme, va reclamar la necessitat que el sector competís "en qualitat, no en preu", una idea que va compartir Josep Maria de Vehí, president de la Comissió de Turisme de la Cambra de Comerç de Palamós. Per aconseguir aquest objectiu el seu homònim a la Cambra de Comerç de Sant Feliu de Guíxols, Jordi Comas, va reclamar un nivell més alt de formació en el sector, amb la creació de més centres de Formació Professional. El catedràtic de Geografia Humana de la Universitat de Girona, Joan Nogué, va qualificar de caduc el model implantat al litoral gironí i va reclamar que el paisatge fos el principal atractiu de la zona.

Jornada final i conclusions

L'última jornada del Debat, celebrada a Sant Feliu de Guíxols el 16 d'abril, pretenia arribar a conclusions concretes i definir alternatives de futur per a un desenvolupament sostenible de la Costa Brava.

Després de diverses intervencions i un debat-col·loqui, es va realitzar una taula rodona amb representants de tots els sectors implicats en el futur de la Costa Brava. Tant el secretari del Gremi de Constructores i Promotors d'Edificis de Girona, Josep Donés, com la portaveu de Salvem l'Empordà, Marta Ball-llosera van coincidir, malgrat defensar-hi interessos oposats, a exigir urgentment un pla d'ordenació territorial de la Costa Brava. L'alcalde de Lloret de Mar, Xavier Crespo, va insistir en la necessitat de millorar el sistema de finançament dels municipis turístics i va afirmar que les infraestructures viàries són el major dèficit de Lloret i la Costa Brava. Antoni Hostench, president de la Cambra de Comerç de Girona, es va mostrar d'acord a canviar el model turístic però va advertir que calia te-

nir molt present la rendibilitat econòmica de qualsevol proposta que es fes.

Després de la taula rodona, on també van intervenir Ricard Pié i Josep Oliver, el catedràtic d'Economia de la Universitat Autònoma de Barcelona, Joan Cals, va presentar les conclusions del II Debat Costa Brava. Malgrat lamentar que en les últimes dècades s'havia perdut bona part de la imatge del litoral gironí i la possibilitat de competir en determinats productes, subratllava que "tenim nuclis històrics de gran qualitat, un sistema d'espais naturals únic, un patrimoni cultural molt valuós i les nostres platges i costa, malgrat els nyaps, són d'una bellesa molt remarcable". Una altra idea que van destacar molts dels participants fou la necessitat d'impulsar un sistema turístic que abandonés la cultura de masses per passar a oferir un producte de qualitat.

En el document es proposava fer del paisatge i el territori "el nostre petroli" i per això apostava per un urbanisme de contenció basat en el principi de "fer ciutat", reformant i renovant nuclis urbans, protegint els nuclis rurals i convertint sectors de segona residència en primera residència. També es reclamaven altres actuacions com la millora de la xarxa viària de carreteres (rebutjant noves autovies), la modernització de la planta hotelera, la millora del finançament dels municipis o l'ampliació d'espais protegits i la declaració de nous parcs naturals.

Finalment el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va cloure el Debat Costa Brava anunciant que el Govern assumia les conclusions del Debat i que es complirien els compromisos adquirits pels representants de la Generalitat que hi havien participat. A més va anunciar que en un any i mig estarien enllestits el Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC), el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE L'EMPORDÀ [136], així com la nova LLEI DE PROTECCIÓ, GESTIÓ I ORDENACIÓ DEL PAISATGE [104] i l'avançament del Pla territorial de les comarques gironines.

Un cop finalitzada aquesta nova edició del Debat Costa Brava la majoria d'agents polítics, econòmics i socials en feien una lectura positiva i esperaven que servís per a avançar cap a un model territorial més sostenible. No obstant això, les crítiques al Debat també van arribar, com ara les que va fer l'Associació Turística d'Apartaments, que assegurava que s'havia donat poca veu al món del turisme, i de diverses entitats ecologistes (entre les quals Salvem l'Empordà) que, per contra, opinaven que el Debat havia estat massa centrat en el sector turístic.

Alguns dels participants al Debat van coincidir a afirmar que per tal de saber la repercussió real que el Debat Costa Brava tindria en les actuacions que es realitzessin sobre el territori caldria estar atents al desenvolupament dels diferents plans territorials previstos a l'àrea i a la reacció que provoquessin entre els ajuntaments, les entitats ecologistes i el sector turístic i de la construcció.

MJP

Més informació:

www.debatcostabrava.org



La construcció de la depuradora del Baix Llobregat inicia la seva tercera i darrera fase, que permetrà reutilitzar l'aigua depurada, contribuir a la recuperació ambiental del Llobregat i combatre la intrusió salina a l'aquífer del delta.

Antecedents | 2003:39

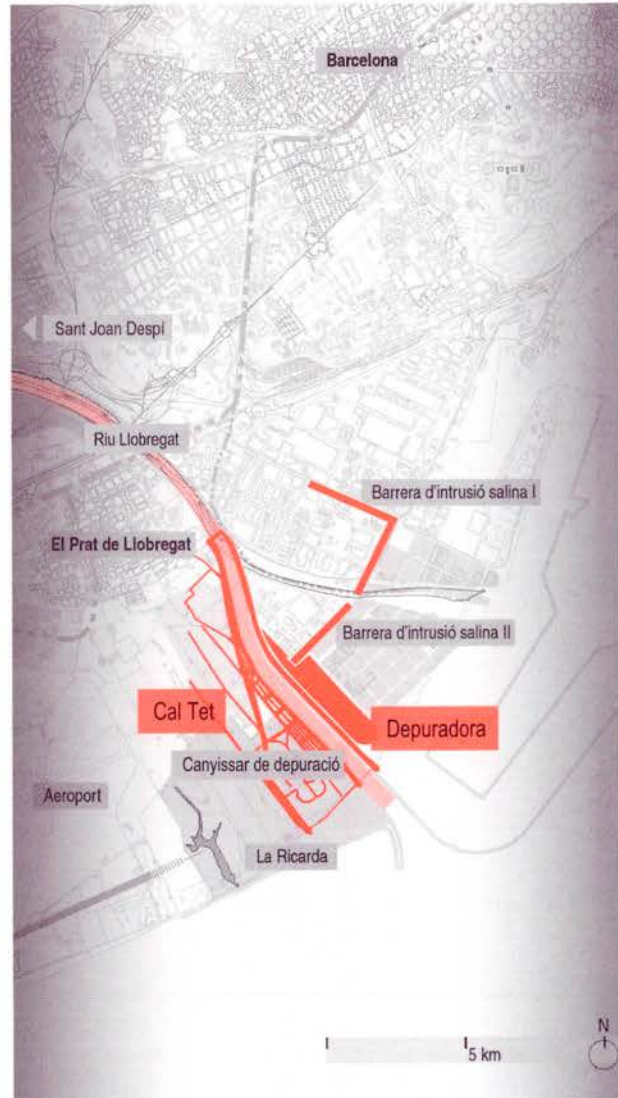
La depuradora del Baix Llobregat es troba prop de la desembocadura del riu Llobregat, al delta del Llobregat, ocupa unes 36 hectàrees i l'any 2004 era la més gran d'Europa. La depuradora, gestionada per l'empresa pública Depurbaix, va entrar en funcionament el juny de 2002 i l'any 2004 ja tractava les aigües residuals de més de dos milions de persones habitants del Baix Llobregat i el Barcelonès.

A mitjan febrer, Depurbaix va presentar la tercera i última fase de les obres d'aquesta instal·lació, que preveia diverses actuacions per a contribuir a la RECUPERACIÓ AMBIENTAL DEL RIU LLOBREGAT [182]. Les obres, amb un pressupost total de 102 milions d'euros, es van iniciar durant el segon trimestre de 2004, i s'emmarquen en el PROGRAMA AGUA [140] del Govern central. El finançament es repartia entre el Ministeri de Medi Ambient, amb ajuts del Fons de Cohesió de la Unió Europea (85%), i l'Agència Catalana de l'Aigua (15%).

Una de les actuacions consistia a construir les instal·lacions necessàries per a aplicar un tractament terciari (desinfecció, eliminació de nutrients i contaminants específics, i oxigenació) al 40% de les aigües residuals que rep la depuradora, de manera que aquesta aigua disposaria de prou qualitat per a ser reutilitzada. Aquesta aigua es transportaria riu amunt, gràcies a 20 km de canonades, fins Sant Joan Despí. Des d'allí, les aigües s'aprofitarien per al reg de cultius, per a la via pública i les indústries i per a assegurar el cabal ecològic del riu i el manteniment de les zones humides del delta. Estava previst que es reutilitzessin una mitjana de 50 hm³ cada any. L'any 2004, l'aigua depurada encara s'abocava mar endins a través d'un emissari submarí de 3,7 km de longitud.

Una altra actuació de la tercera fase de la depuradora era construir una barrera d'aigua dins l'aquífer del delta per evitar l'entrada d'aigua salada del mar. Aquesta barrera es crearia mitjançant una vintena de pous (construïts en dues fases) de 20 m de profunditat per on s'introduïrien 2.500 m³ d'aigua procedent de la depuradora. Aquest sistema innovador hauria de permetre augmentar el nivell de l'aigua dolça en l'aquífer i lluitar contra l'entrada d'aigua salada. Estava previst que la reutilització de les aigües es posés en marxa l'estiu de 2006, mentre que la barrera contra la intrusió salina estaria acabada l'any 2007.

XSR, XBR i JRL



Més informació:

www.elbaixllobregat.net
www.depurbaix.com
www.ema-amb.com/ca/activitat/sanejament/index.html
www.ema-amb.com/ca/activitat/sanejament/depuradores_prat_llobregat.html

70 ESPAI D'INTERÉS NATURAL DE CASTELL-CAP ROIG



L'espai del Pla d'espais d'interés natural (PEIN) Castell-Cap Roig continua pendent de l'aprovació definitiva del Pla especial de protecció del medi natural i el paisatge. Mentrestant els grups ecologistes reclamen una major protecció de l'espai i la supressió d'algunes construccions que consideren il·legals. Els tres ajuntaments que integren el PEIN demanen a la Generalitat la creació d'un òrgan de gestió de l'espai.

Antecedents | 2003:41



L'àrea del PEIN anomenat Castell-Cap Roig, situada entre Palamós i Calella de Palafrugell, és un dels pocs àmbits costaners no urbanitzats de la Costa Brava. Aquest sector representa la prolongació cap al mar del massís de les Gavarres i es caracteritza per un paisatge de turons suaus que, en arribar al mar, formen un conjunt de penya-segats litorals i platges de diferent extensió. Inclou, a més, el petit arxipèlag de les illes Formigues.



El 1992 un projecte d'urbanització d'una part d'aquest espai, la platja de Castell, va aixecar l'oposició de bona part dels veïns de Palamós que van crear la plataforma Salvem Castell. Després que la major part de la població donés suport a la protecció de l'espai en un referèndum, l'any 1999 la Generalitat va adquirir les 76 ha de l'espai considerades urbanitzables. A més, el Decret 23/2003 va crear l'espai PEIN Castell-Cap Roig que, amb un total de 1.105 hectàrees, protegeix tota la façana marítima situada entre Palamós i Calella de Palafrugell i engloba també part del municipi de Mont-Ras.

El juny de 2003, el Departament de Medi Ambient (DMA) va aprovar inicialment el Pla especial de protecció del medi natural i del paisatge d'aquest espai amb l'objectiu de preservar-ne els sistemes naturals terrestres i marins, ordenar-hi els usos i les activitats humanes i recuperar-ne els sistemes degradats. Al llarg de 2004 no es va efectuar ni l'aprovació provisional ni l'aprovació definitiva del Pla especial, pendent de la revisió per part dels serveis jurídics del DMA i la resolució de l'al·legació presentada per l'Ajuntament de Palamós, que demanava augmentar-ne la superfície.

Els ecologistes reclamen més protecció de l'espai

A principi de 2004 la coordinadora Salvem el Crit va demanar a la Generalitat, aprofitant el recent canvi de govern, que actués a fi d'eliminar les irregularitats detectades dins l'espai PEIN. Denunciaven la construcció de quatre habitatges al municipi de Mont-Ras i les obres il·legals realitzades al mas Castell, a Palamós, i demanaven la paralització i l'enderrocament de totes aquestes edificacions.

D'altra banda la plataforma Salvem Castell de Palamós es va dissoldre el mes de març en considerar que ja havia complert

l'objectiu principal: preservar la platja de Castell. No obstant això, alertaven del perill d'urbanització de la Pineda d'en Gori, propera a la platja de Castell, on l'Ajuntament de Palamós havia de decidir si mantenia un projecte per realitzar-hi 80 habitatges. La plataforma Salvem l'Empordà va esdevenir el relleu de Salvem Castell en la lluita per la preservació d'aquest espai.

Els ajuntaments demanen un òrgan de gestió de l'espai

El mes d'agost els tres ajuntaments inclosos dins el PEIN, Palamós, Palafrugell i Mont-ras, van demanar a la Generalitat que l'espai estigués gestionat per un sol òrgan amb entitat pròpia. L'objectiu era fer front a les dificultats de coordinació que suposava el fet que l'espai estigués gestionat per cinc administracions: els tres ajuntaments, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i la Direcció General de Costes.

Així mateix, durant l'estiu, els tres ajuntaments, amb la col·laboració del DMAH, van prohibir l'accés al camí de cala Estreta que va des de Castell fins a Cap Roig amb l'objectiu d'evitar la massificació de l'espai. Per donar resposta a l'accés a la platja de Castell es va crear un aparcament de pagament situat a uns centenars de metres de l'espai, els beneficis del qual es destinarien a finançar actuacions de millora de l'entorn natural.

Amb tot, a final de 2004 la gestió de l'Espai d'Interés Natural Castell-Cap Roig continuava pendent de l'aprovació definitiva del Pla especial i de conèixer l'opinió de la Generalitat en relació amb l'òrgan de gestió reclamat pels ajuntaments. També estava pendent la resolució del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya que havia de dictaminar si les obres realitzades a Palamós i Mont-ras eren conformes a la legalitat.

MJP

Més informació:

www.gencat.es:8000/mediamb/butlleti/be/be133.htm
www.salvem-emporda.org

ESPAI D'INTERÉS NATURAL DE L'ESTANY D'IVARS 71



La compra per part de la Fundació Territori i Paisatge dels terrenys de l'antic estany d'Ivars, a la comarca del Pla d'Urgell, reforça la protecció de l'espai i permet al Consorci de l'Estany iniciar els treballs de recuperació de la zona humida. La intervenció es preveu que acabi l'any 2006 i que abraci un paratge de 165 ha d'alt valor natural.

Fins a l'any 1950 el llac d'aigua dolça de 135 ha situat enmig de la comarca del Pla d'Urgell, distribuït en un 60% entre els terrenys del municipi d'Ivars d'Urgell i en un 40% en els del municipi de Vila-sana, era conegut per l'abundància d'ocells aquàtics i per ser una àrea emblemàtica per a les estones de passeig i esbarjo de la gent de la zona. L'any 1951, les terres foren assecades i aprofitades per a l'explotació agrícola.

La iniciativa de recuperar aquesta zona humida d'interior com a àrea natural protegida va ser recollida al Llibre Blanc de la Gestió i la Natura dels Països Catalans, publicat el 1986. L'11 d'octubre de 1995 el Departament de Medi Ambient aprovà el Pla especial de protecció del medi natural i del paisatge de l'estany d'Ivars, com a instrument per a ordenar i dur a terme el procés de recuperació de l'estany.

No va ser, però, fins a principi dels anys noranta, quan l'alcalde d'Ivars d'aquell moment, Ramon Maria Guiu (Convergència i Unió, CiU), va reclamar al Departament de Medi Ambient un impuls ferm al projecte. L'any 2001 es va constituir el Consorci de l'Estany d'Ivars. El Consorci estava format pels departaments de Medi Ambient i el d'Agricultura Ramaderia i Pesca, la Diputació de Lleida, el Consell Comarcal del Pla d'Urgell, els Ajuntaments d'Ivars d'Urgell i Vila-sana i la Universitat de Lleida, tots ells amb representants al Consell General i a la Comissió Executiva. La seu del Consorci es va fixar al mateix Consell Comarcal del Pla d'Urgell. Paral·lelament, el Consorci tindria una comissió d'usos i ges-

tió integrada per representants de diferents agents socials i econòmics com la Fundació Territori i Paisatge, els sindicats agraris, les associacions de pescadors, caçadors, ecologistes i altres agents del territori. L'11 d'octubre de 2002 l'antic Consorci va passar a anomenar-se Consorci de l'Estany d'Ivars-Vilasana i va esdevenir l'òrgan encarregat d'adquirir les finques i d'executar els treballs necessaris per a la recuperació de l'estany i de la seva gestió futura.

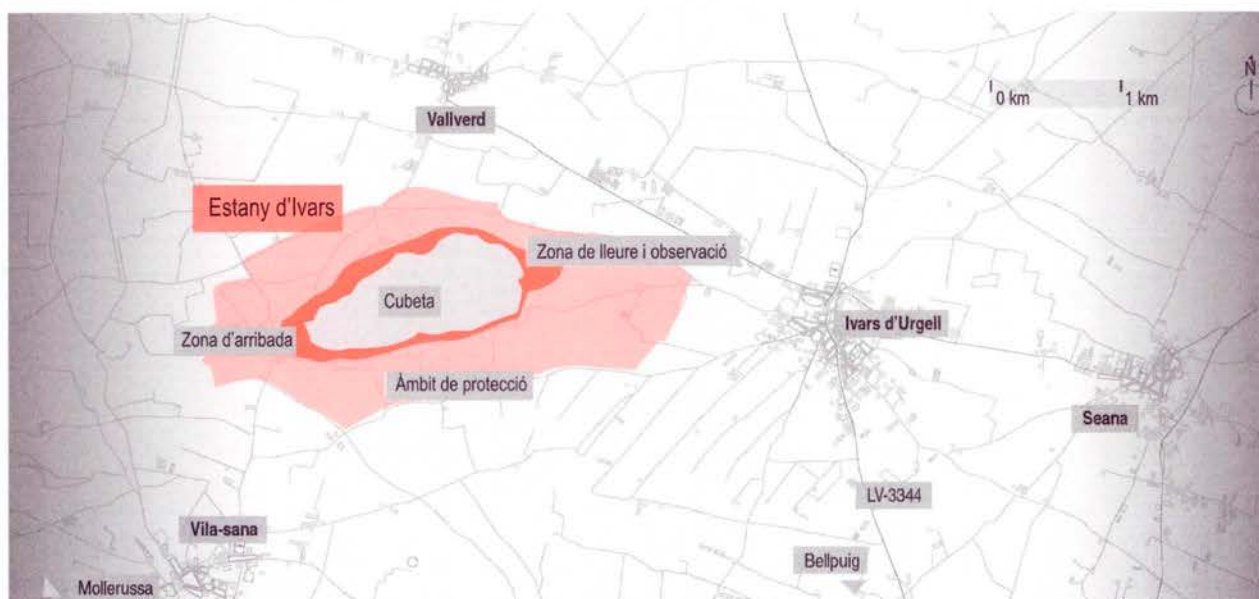
Els terrenys de la zona estaven dividits entre els de l'anomenada cubeta, que era la zona inundable, de 126 ha, altres 30 ha a la zona natural perifèrica, dedicada a l'esbarjo i a l'observació de la natura i que serien condicionades amb la plantació de bosc de ribera i unes 10 ha més dedicades a la zona d'arribada per a aparcaments, punt d'informació i zona de descans.

Segons declaracions del director tècnic del Consorci, Toni Costa, la compra dels terrenys que la Fundació Territori i Paisatge va efectuar al Consorci durant el 2004 va permetre aconseguir prou recursos per a finançar les obres de recuperació de l'estany, que es volien tenir enllestides per al 2006.

MPB

Més informació:

<http://obrasocial.caixacatalunya.es>
www.ipcena.org



72 ESPAI D'INTERÈS NATURAL DEL GORG DE CREIXELL



Després de dinou anys de campanyes en defensa dels aiguamolls del Gorg de Creixell, realitzades per grups cívics i ecologistes, l'Ajuntament de Creixell suspen llicències durant un any i anuncia la revisió del planejament. Durant l'any 2004 demana, també, al Departament de Política Territorial i Obres Públiques que estudiï el sector dins el Pla director del sistema costaner. Finalment, el Departament de Medi Ambient i Habitatge ordena l'inici de la tramitació de l'expedient administratiu per a incloure el paratge del Gorg al Pla d'Espais d'Interès Natural.

Antecedents | 2003:123



El Gorg de Creixell és un espai d'aiguamolls d'unes 19 ha situat a la franja marítima del municipi de Creixell, entre Roda de Barà i el municipi de Torredembarra, a la comarca del Tarragonès. El Gorg de Creixell era, el 1956, la llacuna més gran entre el delta de l'Ebre i el del Llobregat. En els darrers anys aquest espai s'havia degradat, havia acollit un càmping i la llacuna s'havia anat omplint en ser utilitzada com a abocador de runa. Tanmateix, el paratge del Gorg és contigu a les zones humides i les dunes de la platja de Torredembarra incloses al Pla d'espais d'interès natural (PEIN) el 1992.

L'any 1991 l'Ajuntament de Creixell va aprovar el Pla general d'urbanisme on es classificaven els terrenys on hi ha el Gorg del Creixell catalogat com a sòl urbanitzable. El 2003, en aquest àmbit hi havia tramitats dos plans parcials: el 2002 s'havia tramitat el Pla parcial de la Gavina, que preveia construir 254 habitatges a primera línia de mar, i l'any 2000 es va realitzar la tramitació del Pla parcial de la Marinada, que ja havia rebut l'aprovació definitiva i preveia construir 221 nous habitatges.

En els darrers dinou anys, abans i després de la tramitació d'aquests plans parcials, es van repetir les protestes de diferents entitats ecologistes de la zona, 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, per a la protecció de l'espai. Aquestes entitats van organitzar accions de protesta durant el 2003, alhora que realitzaven campanyes de restauració de l'àmbit encaminades a recuperar la llacuna plena de runa.

Finalment, el mes de maig de 2003, l'Ajuntament de Creixell va decretar la suspensió de les llicències i de la tramitació dels dos plans parcials amb l'anunci de revisió del Planejament general del municipi. Durant el 2004 s'havia de decidir el futur de l'espai del Gorg de Creixell, ja que l'anunci de la suspensió de llicències per part de l'Ajuntament acabava a final de març.

El Consell Comarcal del Tarragonès aprova una moció en què demana la protecció del Gorg

A principi de març tots els grups polítics del Consell Comarcal del Tarragonès van aprovar una moció en què demanaven a la Generalitat la protecció de l'espai i la seva desclassificació com a zona urbanitzable. Alhora van fer arribar la resolució a l'Ajuntament de Creixell i al Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) perquè adoptessin les mesures necessàries per a recuperar i preservar els terrenys de la zona afectada.

La plataforma ecologista Salvem el Gorg va sol·licitar al DPTOP junt amb l'Ajuntament de Creixell que el paratge del Gorg fos estudiat amb especial atenció en el nou marc que oferia el PLA DIRECTOR

URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER [138], impulsat per DPTOP, per a introduir-hi mesures de protecció. Alhora els membres de la plataforma van recórrer al Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i a les direccions de Medi Natural i Planificació Territorial perquè també hi intervingessin.

Les associacions ecologistes argumentaven que el paratge del Gorg formaria part del domini públic marítim terrestre, atès que seria una àrea inundable sotmesa als temporals, i per aquesta raó argumentaven que no caldria indemnitzar els promotors dels plans parcials aprovats. D'altra banda, a final d'abril, l'Associació el Gorg de Creixell va presentar al registre de l'Ajuntament més de tres mil firmes per a la preservació de la zona dels aiguamolls com a espai natural.

S'inicien els tràmits per a incloure el Gorg al PEIN

El 29 d'abril, el DMAH va publicar la resolució DMAH/1283/2004 on s'ordenava l'inici de la tramitació de l'expedient administratiu per a incloure al PEIN el paratge del Gorg de Creixell. El DMAH va considerar oportú l'obertura d'un procés d'anàlisi de les característiques del paratge, amb la voluntat de realitzar les accions necessàries per a garantir la protecció i la recuperació del Gorg. El conseller del DMAH, Salvador Milà, va ordenar de manera preventiva la suspensió cautelar dels projectes urbanístics que hi havia a la zona (els plans parcials de la Marinada i la Gavina). En paral·lel, DPTOP va aplicar preventivament el règim de sòl no urbanitzable a la zona per tal d'evitar que es degradés més l'espai.

El dia 3 de maig l'associació el Gorg de Creixell i el GEPEC van fer pública la seva satisfacció per la decisió d'iniciar els tràmits per a protegir la zona. Van declarar que després de dinou anys de campanyes i protestes, l'associació creia que ara els tocava "esperar i descansar".

A la fi de 2004 s'esperava la inclusió definitiva del paratge del Gorg de Creixell al PEIN i quedava pendent de resoldre si els promotors dels plans parcials aprovats a l'àmbit tindrien dret a percebre indemnitzacions o no.

AJF

Més informació:

www.ajtarragona.net
www.geocities.com/gorgcreixell/INDEX.html
www.gepec.org
www.gencat.net
http://www.gencat.net/cte/doc/doc_38293230_1.pdf
http://mediambient.gencat.net/cat/el_departament/actuacions_i_serveis/legislacio/natura/espais_naturals



Es presenta a Girona l'avaluació del sistema d'espais naturals protegits de Catalunya. L'avaluació, liderada per la Institució Catalana d'Història Natural, és la primera d'aquesta mena a l'Estat espanyol i ha comptat amb la participació d'unes 150 persones. Els resultats obtinguts per l'avaluació són irregulars, però insten a actuar per tal de millorar l'estat i la gestió dels espais naturals protegits de Catalunya.

El 16 de març va tenir lloc a la Universitat de Girona una jornada que portava per títol: "L'avaluació dels espais naturals protegits de Catalunya: balanç i perspectives 10 anys després de l'aprovació del PEIN". L'objectiu de la jornada era discutir el grau de desenvolupament del Pla d'espais d'interès natural (PEIN) aprovat l'any 1994, i es va aprofitar per presentar la primera avaluació del sistema d'espais naturals protegits (ENP) de Catalunya.

Un estudi de grans dimensions

El projecte d'avaluació del sistema d'ENP de Catalunya va ser liderat per la Institució Catalana d'Història Natural (ICHN) i el seu objectiu primordial era conèixer la incidència que havia tingut la protecció dels espais a partir d'una anàlisi detallada del seu estat i la seva gestió. L'execució del projecte va tenir lloc entre els mesos d'agost i desembre de 2002, amb la participació d'unes 150 persones, expertes i bones coneixedores dels espais que havien d'avaluar. Les fonts d'informació van ser molt diverses i es va comptar amb la col·laboració dels òrgans gestors dels espais protegits i del Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF). Mitjançant un sistema de 85 indicadors es van avaluar els 148 ENP de què constava el sistema d'ENP de Catalunya en data 31 de desembre de 2001. L'avaluació va prendre com a referència la metodologia de la Comissió Mundial d'Espais Protegits de la Unió Mundial per a la Natura (UICN) Era la primera vegada que s'aplicava aquesta metodologia a tot un sistema d'espais protegits de la Unió Europea.

Els coordinadors del projecte, Josep Germain i Josep Maria Mallarach, van remarcar que també era la primera vegada que es duia a terme una avaluació d'aquestes característiques, no només a Catalunya, sinó també a l'Estat espanyol. L'elevat interès que va suscitar la jornada va obligar a limitar l'accés a la sala de graus de la Universitat de Girona, on tenia lloc la sessió, per manca d'espai. Les conclusions del projecte van ser presentades davant de més de 120 persones i amb la presència del conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà.

Les conclusions de l'estudi

Els canvis ocorreguts en els diferents ENP d'ençà que van ser declarats així eren molt heterogenis: si bé en alguns casos eren positius, en molts altres eren neutres i en altres negatius, fins i tot catastròfics. Tot i que la manca de mitjans era força generalitzada, no es va observar cap relació directa entre l'assoliment de bons resultats i l'abundor de mitjans.

Entre les diverses dades que va aportar l'avaluació, se'n va destacar el fet que la majoria dels ecosistemes dels ENP de Catalunya patien amenaces importants, davant les quals les figures legals de

protecció dels espais es mostraven clarament insuficients. La gran majoria d'espais protegits de Catalunya es trobaven sota la figura d'espai inclòs en el PEIN, una figura que ofereix una protecció bàsica i poc estricta. Malgrat que més d'un 21% del territori català estava protegit sota alguna figura, més d'un 90% d'aquesta extensió només comptava amb la protecció bàsica menys restrictiva, la del PEIN.

Altres dades rellevants que emanaven de l'estudi eren que només un 18% dels ENP tenia un pla de gestió que determinava quines mesures de protecció del medi natural i el paisatge s'havien d'aplicar a l'espai, i que només un 24% dels espais disposaven d'un òrgan gestor que pogués aplicar aquestes o altres mesures. L'estudi considerava que la manca d'un òrgan gestor deixava l'espai en un estat d'indefensió davant les agressions externes. Finalment, l'avaluació considerava que el disseny de més de la meitat dels espais era inadequat. Així, per exemple, la delimitació d'alguns espais protegits obeïa a criteris més administratius (els límits d'un municipi) que no pas científics (els límits d'un hàbitat), la qual cosa implicava disfuncions en aquests espais protegits.

El conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, va afirmar en la cloenda de la jornada que coincidia plenament amb les conclusions de l'avaluació realitzada per la ICHN, i es va comprometre a redreçar la situació.

XSR, XBR i JRL

Més informació:

www.iecat.net/ichn

Europarc-Espanya, 2002, *Plan de acción para los espacios naturales protegidos del Estado español*, Madrid, Fundación Fernando González Bernáldez.

Mallarach, Josep Maria; Vila, Josep; Varga, Diego (ed.), 2004, *El PEIN deu anys després: balanç i perspectives*, Girona, Càtedra de Geografia i Pensament Territorial de la Universitat de Girona i Institució Catalana d'Història Natural.

Pintó, Josep; Vila, Josep (ed.), 1998, *El PEIN, cinc anys després: balanç i perspectives*, Girona, Càtedra de Geografia i Pensament Territorial de la Universitat de Girona i Institució Catalana d'Història Natural

Hockings, M.; Stolton, S.; Dudley, N., 2000, *Evaluating effectiveness: a framework for assessing the management of protected areas*, Gland, IUCN (Best practice protected area guidelines series, 6).



74 ESTACIÓ D'ESQUÍ BOÍ-TAÜLL



El grup immobiliari Nozar SA compra a Agrupació Mútua i Bankpime el 80% de les accions del complex de Boí-Taüll per un valor de 45 milions d'euros i assumeix un deute de 23,5 milions. Aquesta adquisició, que ha estat ben rebuda per l'Ajuntament de la Vall de Boí, obre les portes a la millora del complex, amb nous hotels de luxe i l'ampliació de les pistes d'esquí.



Al cor de la Vall de Boí (Alta Ribagorça), se situa el complex turístic anomenat comercialment Boí-Taüll Resort, format per l'estació d'esquí de Boí-Taüll i un conjunt residencial amb unes 1.200 places d'allotjament. L'estació d'esquí ofereix 550 hectàrees de domini esquiable amb 43 km de pistes i l'oferta hotelera i residencial es reparteix entre tres hotels, un apartotel i dos conjunts residencials, que formen tots plegats un nucli al Pla de l'Ermita, a 1.600 m d'alçada. El complex del Pla de l'Ermita té un sòl edificat de 60.000 m², i és gairebé tan gran com el mateix poble de Taüll.

La gestió de l'estació, que en temporada alta ofereix feina a unes 300 persones, va acumular els anys 2002 i 2003 unes pèrdues de 2,87 i d'1 milió d'euros, respectivament. Al començament de 2004 el 80% de les accions de l'empresa de Boí-Taüll eren en mans d'Agrupació Mútua i Bankpime. El 20% restant es trobaven en mans d'uns 400 petits accionistes.

A mitjan agost, l'empresa immobiliària Nozar SA va adquirir una opció de compra de les participacions d'Agrupació Mútua i Bankpime. Aquesta opció es va fer efectiva el 28 d'octubre per un valor de 45 milions d'euros. D'aquests, 23,5 milions van servir per a eixugar el deute que arrossegava l'empresa de Boí-Taüll. Agrupació Mútua va justificar la venda amb l'argument de concentrar les seves inversions en el negoci assegurador.

L'empresari d'origen mexicà Luis Nozaleda, propietari de Nozar SA, ja té experiència en la revitalització de complexos de muntanya. L'any 1999 va adquirir el balneari de Panticosa, als Pirineus d'Osca, i des de llavors hi ha invertit un total de 60 milions d'euros. Bona part d'aquesta inversió es va destinar a restaurar les edificacions per crear un complex turístic de muntanya de luxe, anomenat Panticosa Resort, que es preveu que disposarà d'un casino, quatre hotels, un palau de congressos i un palau termal de més de

8.500 m². No obstant això, els representants de l'empresa van assegurar que l'estratègia que se seguirà a Boí-Taüll serà diferent de la de Panticosa.

Els plans de Nozar SA a Boí-Taüll són crear una oferta residencial i hotelera per a un turisme d'alt nivell adquisitiu, amb hotels de quatre i cinc estrelles. En aquest sentit, Nozar SA preveu encarregar la gestió del complex hotelier a la cadena hotelera Hesperia. Les inversions al complex també significarien millorar l'estació d'esquí i incrementar-ne el domini esquiable. De fet, Nozaleda va declarar que havia mantingut contactes amb l'empresa Vallfosc Interllacs SA, que promou l'ESTACIÓ D'ESQUÍ DE LA VALL FOSCA [77]. La connexió de Boí-Taüll amb la Vall Fosca crearia un dels dominis esquiables més grans dels Pirineus. A la darrerria d'any, Nozaleda va anunciar que el pla d'actuacions per a l'estació estaria llest a mitjan 2005 i que les primeres inversions al complex arribarien durant la temporada d'esquí 2005-2006.

L'alcalde de la Vall de Boí, Joan Peralada (Convergència i Unió), va valorar molt positivament el canvi de mans del complex, especialment pel fet que, per primera vegada, Boí-Taüll seria gestionat per professionals del sector turístic. L'alcalde també va lloar que els nous propietaris volguessin fomentar un turisme de qualitat. Per la seva part, Nozaleda va assegurar a Peralada que respectaria el pla urbanístic de la vall, que limita el sòl edificat al Pla de l'Ermita en 92.000 m². Això encara permetria a Nozar SA construir uns 32.000 m² nous d'urbanització en aquest paratge.

XSR, XBR i JRL

Més informació:

www.boitaullresort.es/



En la imatge l'estació d'esquí de Boí-Taüll. Les primeres inversions estan programades per la temporada 2005-2006. Foto: Àlex Tarroja

ESTACIÓ D'ESQUÍ I COMPLEX RESIDENCIAL BAQUEIRA-BERET 75



L'estació d'esquí de Baqueira-Beret inaugura la primera fase de la seva ampliació cap al Pallars Sobirà al sector de la Peül·la, tot i que els efectes econòmics de l'ampliació sobre els pobles de les valls d'Aneu són febles. D'altra banda, a l'estiu comencen les obres d'urbanització de Baqueira 1.500, un nou complex hotel·ler i residencial al sector aranès de la vall de Ruda que implica la construcció de més de cinc-cents habitatges. L'entitat ecologista IPCENA denuncia les obres per abocaments il·legals de runes i d'aigües residuals al riu Ruda.

Antecedents | 2003:47

En ple debat sobre el creixement urbanístic a les zones de muntanya, els dies 3 i 4 de març es va produir un autèntic caos circulatori a la carretera C-28 que dona accés a l'estació d'esquí de Baqueira-Beret des de Vielha i la resta de nuclis de la Val d'Aran, Centenars d'esquiadors van quedar atrapats a la carretera i els aparcaments de l'estació es van mostrar insuficients per a absorbir l'allau de vehicles.

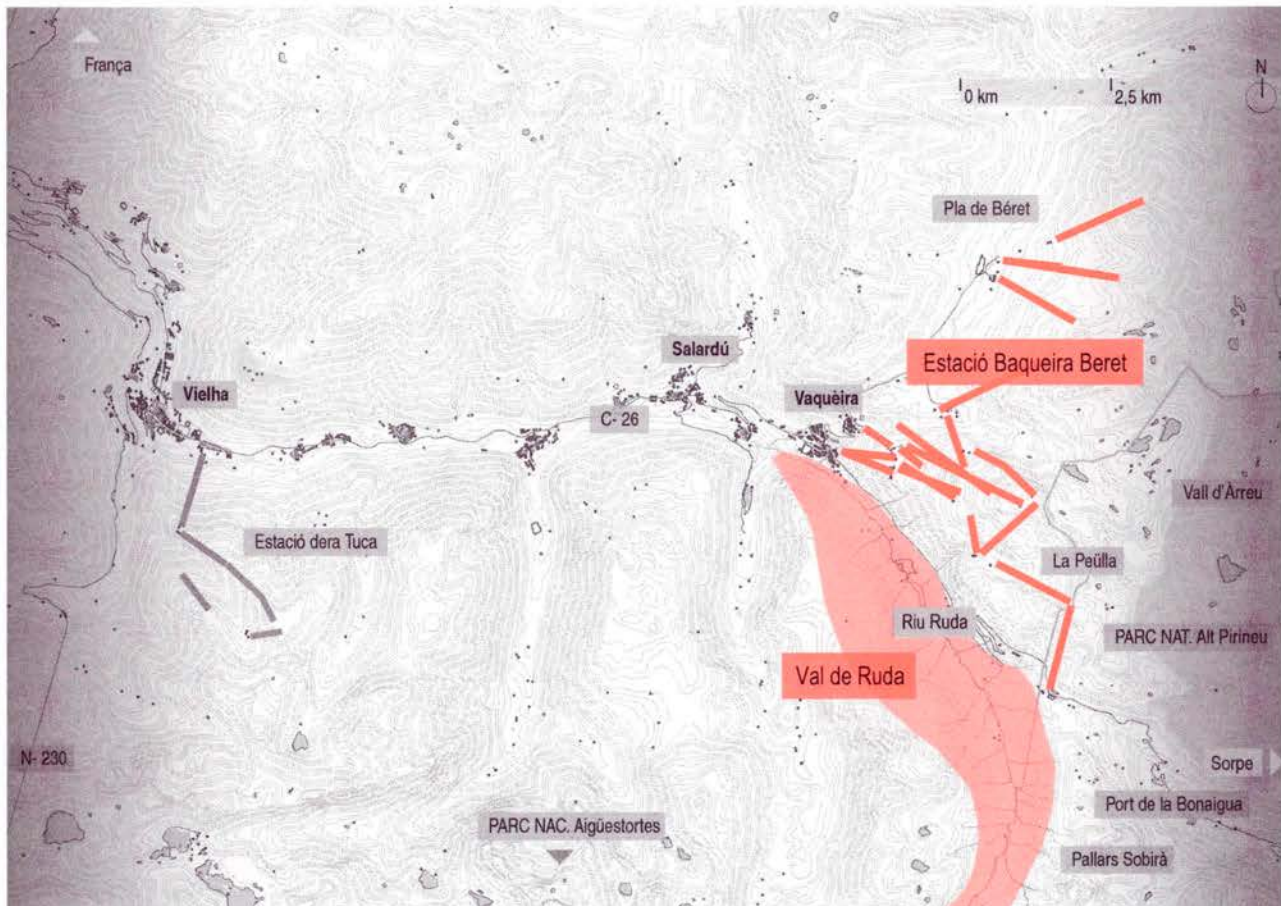
El portaveu de l'estació d'esquí, Roberto Buil, i el president de Gremi d'Hotelers de la Val d'Aran, Juan Antonio Serrano, van coincidir en atribuir el col·lapse circulatori a la mala planificació del creixement de les segones residències i a les necessitats de mobilitat associades a les segones residències. Com a solucions urgents van proposar l'habilitació de més zones d'aparcament, una carretera en millors condicions, una variant per a accedir a Beret, més promoció del transport públic i, fins i tot, la construcció d'un telefèric des de la part baixa de la vall. L'aparcament subterrani amb capacitat per a 1.500 vehicles

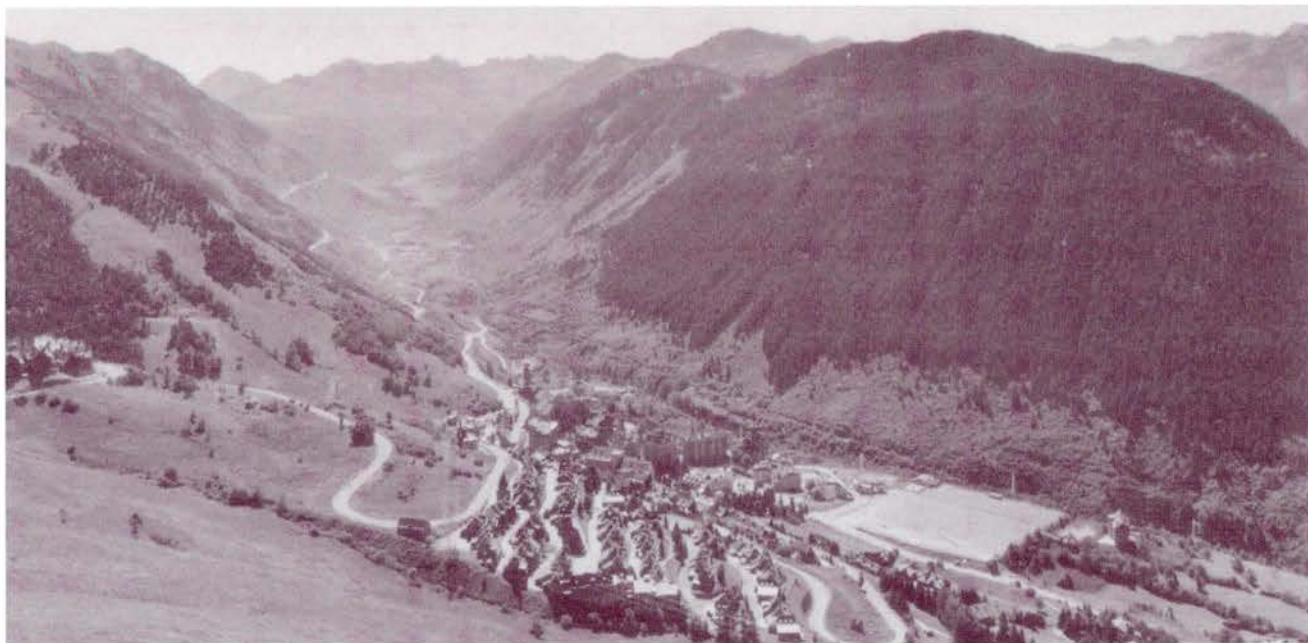
projectat a la vall de Ruda es va considerar una mesura necessària, però insuficient.

La primera ampliació cap al Pallars Sobirà no compleix les expectatives d'activitat econòmica

A principi d'any, es va inaugurar la primera fase d'ampliació de l'estació d'esquí de Baqueira-Beret cap al Pallars Sobirà. Aquesta fase s'ubicava a la zona coneguda com la Peül·la, que enllaça directament amb el domini esquiable de la Bonaigua. L'ampliació incloïa cinc noves pistes i dos nous telecadidres, un dels quals s'inicia al Pallars Sobirà, poc abans d'arribar al capdamunt del port de la Bonaigua. La segona fase de l'ampliació, pendent d'execució, corresponia a la polèmica expansió cap a la vall d'Àrreu i el poble de Sorpe, també al Pallars Sobirà.

L'ampliació de l'estació d'esquí de Baqueira-Beret cap al Pallars Sobirà s'està realitzant en un braç de territori comprès entre el PARC NACIONAL D'AIGÜESTORTES I L'ESTANY DE SANT MAURICI [122] i l'àmbit





Complex residencial al peu de les pistes d'esquí de Baqueira-Beret. Foto: Àlex Tarroja

del **PARC NATURAL DE L'ALT PIRINEU** [123]. L'àrea d'ampliació de les pistes actualment no està subjecte a cap mena de protecció, però aquest fet ha estat motiu de protesta al llarg dels darrers anys per part de diverses associacions ecologistes. L'any 2001 l'entitat ecologista Adena va presentar una denúncia a la Comissió Europea (CE), que fou recollida pel grup parlamentari dels Verds i està en tràmit. La demanda apuntava un possible tracte de favor de la Generalitat a l'empresa Baqueira-Beret, que hauria aconseguit que els terrenys on es volia expandir el domini esquiable quedessin exclosos de la protecció de la Xarxa Natura 2000.

Tanmateix, els pobles de la vall d'Àneu que havien donat suport a l'ampliació de l'estació d'esquí a través d'una consulta popular –sota l'argument que l'ampliació generaria noves oportunitats econòmiques– no van percebre cap augment en l'activitat el primer any. Els hotels i restaurants de les valls d'Àneu (Pallars Sobirà) van notar poc la primera ampliació i les expectatives no es van complir. La causa es va atribuir a les dificultats d'accés a l'estació pel port de la Bonaigua venint des de les valls d'Àneu. El port es va tancar al trànsit més de dues-centes hores en els dos primers mesos de l'any i les cadenes hi van ser necessàries durant més de vint dies. La Generalitat de Catalunya va ajornar fins a la primavera la instal·lació de pantalles contra les allaus al llarg de la carretera, previstes inicialment per al novembre de 2003.

S'inicia la urbanització Baqueira 1.500, un conjunt residencial i hotelier a la vall de Ruda

A l'estiu es van iniciar les obres de construcció de Baqueira 1.500, un nou conjunt residencial i hotelier ubicat a la vall de Ruda i promogut per l'empresa Neu 1.500. 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 vivendes, estava prevista per a la temporada de neu 2006/2007, si bé tot el complex s'enllestiria l'any 2012 o 2013. Malgrat els elevats preus

dels apartaments (quasi 5.500 euros per metre quadrat), el mes de setembre ja se n'havien venut la pràctica totalitat de la primera fase.

A final d'octubre, l'entitat ecologista IPCENA (Institució de Ponent per a la Conservació i l'Estudi de la Natura) va presentar diverses denúncies contra la promotora Neu 1.500 i la constructora Comapa per irregularitats durant les obres de Baqueira 1.500. Concretament, IPCENA va acusar les empreses d'abocar sense permisos runes i aigües residuals i de talar boscos de ribera a la vora del riu Ruda. S'incomplien, segons l'entitat, la Llei de residus pel que fa a la regulació dels enderrocs i la Llei d'aigües pel que fa a l'ocupació del domini públic hidràulic.

L'any va acabar amb l'inici de la temporada d'esquí 2004-2005 i amb la posada en marxa de noves mesures per a fer front als possibles problemes de trànsit d'accés a l'estació d'esquí de Baqueira-Beret. La promotora Neu 1.500 va habilitar un nou aparcament per a 400 cotxes en la zona on s'estava construint la nova urbanització. El Consell Generau d'Aran va assumir la gestió de l'aparcament de Vaquèira a la cota 1.500, fins aleshores competència de la Generalitat de Catalunya. El Servei de Carreteres de la Generalitat va instal·lar també, a la carretera de Beret, més xarxes paraallaus per a poder accedir als pàrquings de Beret i Orri amb prou condicions de seguretat, com a mínim el 95% dels dies. Restaven pendents les obres de millora i eixamplament de la C-28 entre Vielha i Vaquèira i la construcció del gran aparcament subterrani al complex de la vall de Ruda.

XBR, JRL i XSR

Més informació

www.baqueira.es
www.baqueriaberet.net
www.depana.org
www.ipcena.org
www.nautaran.org

Nel·lo, Oriol (Ed.), 2003. *Aquí no! Els conflictes territorials a Catalunya*, Barcelona, Editorial Empúries.

ESTACIÓ D'ESQUÍ I URBANITZACIÓ DERA TUCA 76



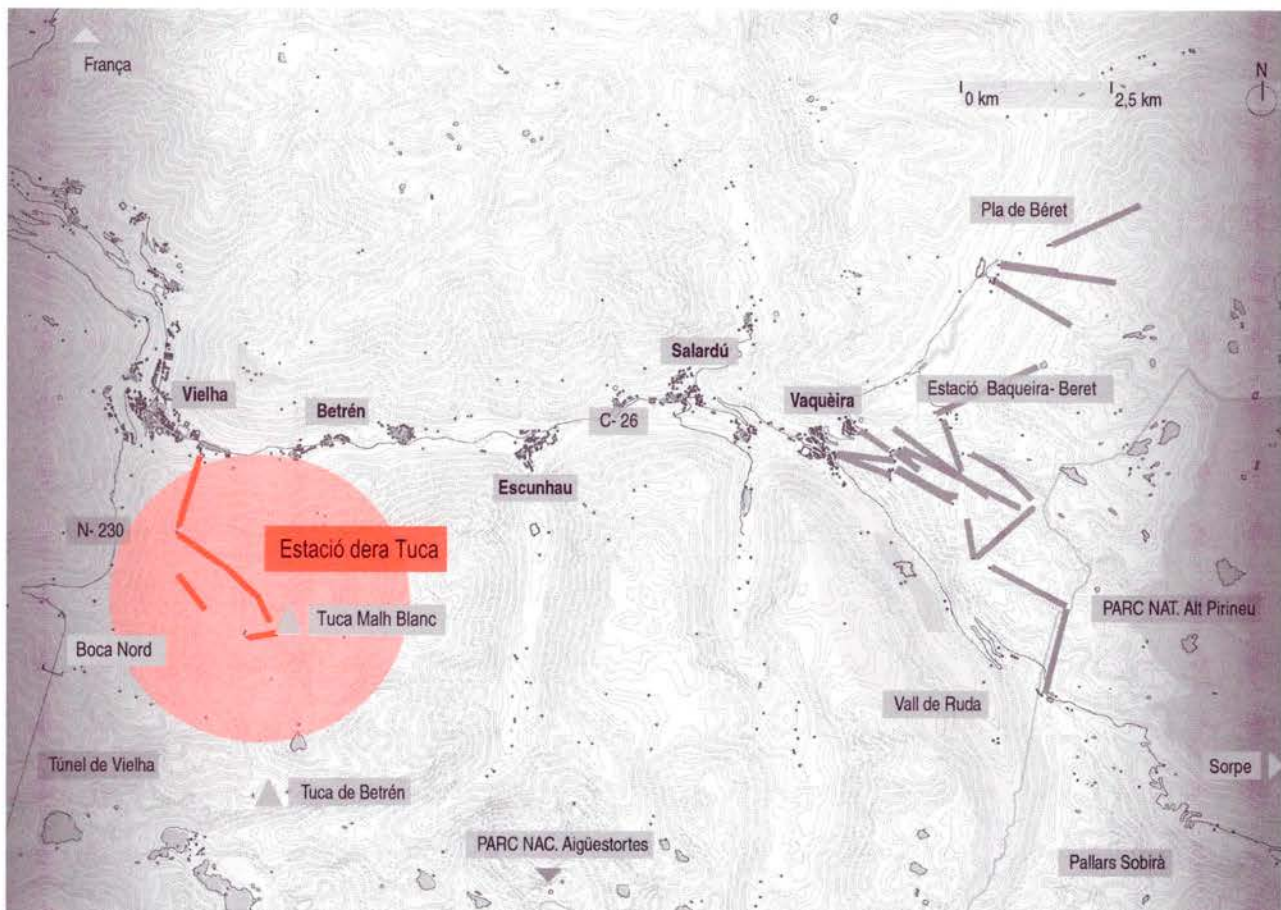
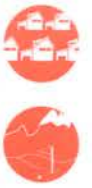
L'Ajuntament de Vielha promou la reobertura de l'estació d'esquí dera Tuca i la creació d'un complex comercial, residencial i hotelier a peu de pistes per tal de diversificar l'oferta d'esquí i dinamitzar el turisme al municipi al llarg de tot l'any. El projecte de desenvolupament turístic s'encarrega al grup gallec Fadesa que, malgrat les dificultats inicials per a adquirir la totalitat dels terrenys afectats, acaba arribant a un acord amb els propietaris.

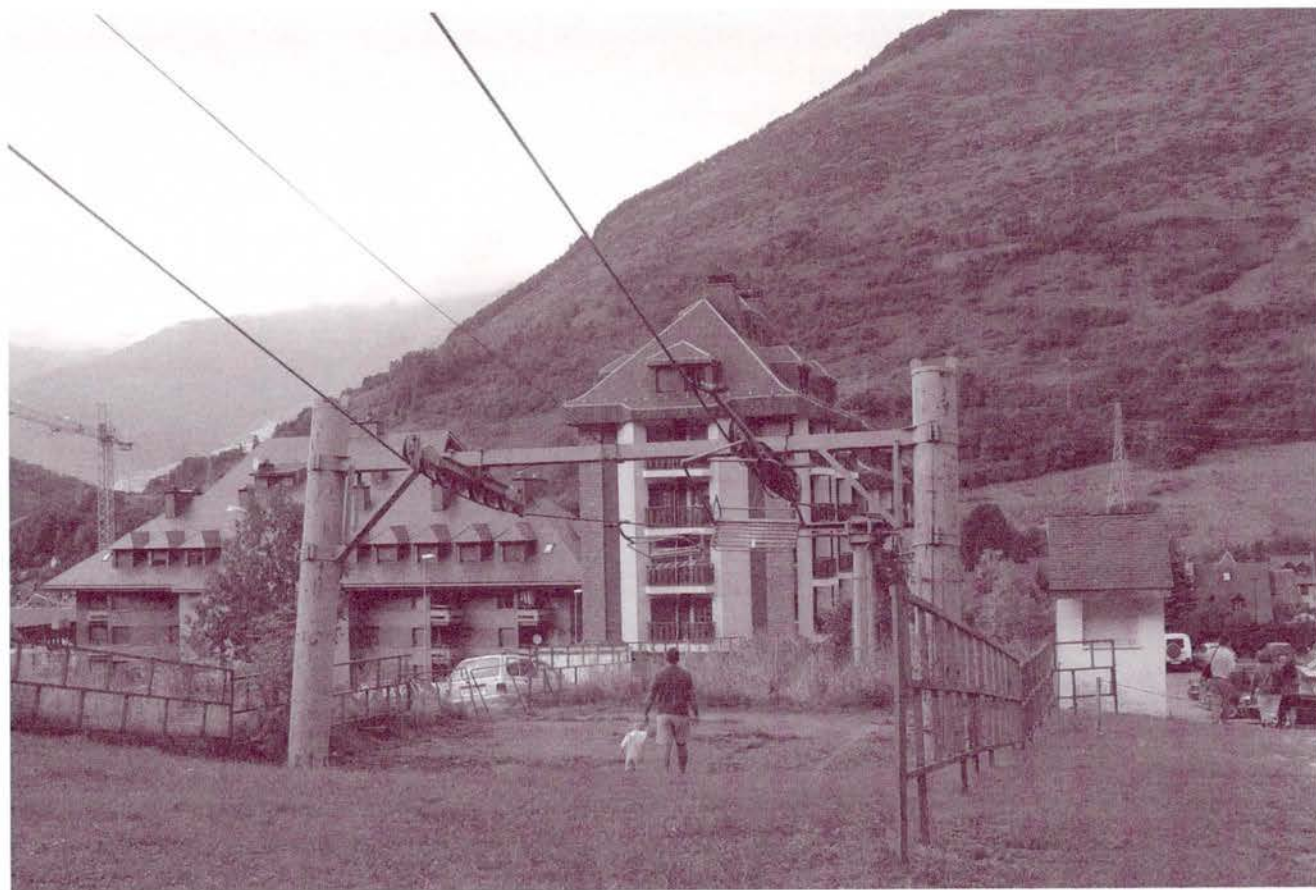
L'estació d'esquí dera Tuca, situada al terme municipal de Vielha e Mijaran i a les entitats municipals descentralitzades de Betren i Escunhau, va tancar als anys vuitanta. A Betren, les normes subsidiàries de 1982, que regulaven el desenvolupament urbanístic del municipi, preveien un sector de sòl urbanitzable destinat a residència i comerç. Des de final dels anys noranta, l'Ajuntament de Vielha va buscar la fórmula per a reobrir l'estació i per a diversificar així l'oferta turística i d'esquí de la Val d'Aran. El consistori era un dels principals propietaris dels terrenys i tenia el 49% de les accions de l'antiga societat gestora, Tuca Mall Blanc. La resta pertanyia a un grup d'empresaris de Terrassa que van intentar convèncer el municipi que eren capaços d'assumir-ne la reobertura. Finalment, el gener de 2004 l'Ajuntament havia aconseguit judicialment la dissolució de la societat després de subscriure un crèdit de 630.000 euros per a adquirir la totalitat de les instal·lacions.

L'Ajuntament de Vielha encarrega el projecte a Fadesa

El 23 de gener de 2004 va finalitzar el termini establert pel consistori per a la presentació de propostes empresarials per a la reobertura de l'estació d'esquí i la creació d'un complex turístic de lleure i esports obert com a mínim deu mesos l'any, amb una àrea residencial i comercial associada. Hi va haver cinc grups interessats: una empresa de capital suís vinculada a complexos hivernals, el grup immobiliari gallec Fadesa, els empresaris de Terrassa Carlos Cánovas i Eusebio Gómez, la constructora Fomento de Construcciones y Contratas i un grup al qual estava integrat l'empresari andorrà Joan Viladomat, president de Grandvalira.

En la sessió plenària del 23 de juny, tots els grups del consistori de Vielha (Unitat d'Aran, Convergència Democràtica Aranesa,





L'estació d'esquí dera Tuca, en la imatge, porta tancada des dels anys vuitanta. Foto: Arxiu del Conselh Generau d'Aran

Partido Popular i Unió Democràtica Aranesa) van ratificar un protocol que encarregava la redacció del projecte d'explotació turística de la muntanya dera Tuca a Fadesa en un termini de tres mesos. Tanmateix, el protocol no comportava l'adjudicació formal a Fadesa, per la qual cosa les altres ofertes presentades per a la Tuca encara podien tenir possibilitats de fer-se càrrec de la iniciativa si l'Ajuntament desestimava finalment la proposta del grup immobiliari gallec.

El protocol signat concedia que la societat que aconseguís l'adjudicació podia repercutir les inversions en els aprofitaments urbanístics que generés el nou complex, és a dir, que la societat podia recuperar els costos d'urbanització i construcció de l'àrea residencial i comercial associada a la reobertura de les pistes d'esquí amb la venda de les edificacions. No obstant això, el portaveu de Convergència Democràtica Aranesa, Pau Perdices, va demanar que, complint una proposició no de llei del Partit dels Socialistes de Catalunya, la Generalitat efectués una inversió important a la muntanya dera Tuca amb l'objectiu que el municipi hagués de concedir el mínim nombre de compensacions urbanístiques possible, ja que les actuacions de reobertura de les pistes d'esquí podien portar la societat a demanar de recuperar la inversió amb el desenvolupament d'un sector residencial més important.

L'estació d'esquí i el complex residencial associat

Segons la proposta de Fadesa, en una primera fase s'hauria d'accedir a la nova estació d'esquí dera Tuca amb un telefèric amb capacitat per a cinc persones situat a la població de Betren, i cinc telecadires haurien de permetre el descens per les pistes projectades entre les cotes 1.600 i 2.500 de la muntanya de Betren. Posteriorment, s'hauria d'estendre l'estació per la muntanya contigua d'Escunhau, creant-hi un altre accés des d'a-

questa població. Finalment, es podria ampliar el domini esquiable cap al port de Vielha i habilitar un últim accés des de la boca nord del túnel. El domini esquiable resultant es convertiria en un dels més grans dels Pirineus.

L'àrea residencial i comercial prevista a les Normes subsidiàries estava associada a la reobertura de l'estació i s'havia de desenvolupar amb el Pla parcial de Betren, que afectava 40.000 m² a peu de pistes, propietat d'una vintena de persones. El Pla preveia la construcció d'un gran aparcament subterrani, centres comercials, cases apartades, apartaments i hotels.

Fadesa va llançar una primera oferta de compra dels terrenys a aquests propietaris a 90 euros/m² però, davant les dificultats per arribar a un acord amb tots ells, el director general de Desenvolupament de Fadesa, Antonio de la Morena, va anunciar el setembre la paralització del projecte.

El 19 d'octubre, Fadesa va anunciar que finalment tirava endavant el projecte atès que havia aconseguit comprar els terrenys dels propietaris reticents per 120 euros/m² i només faltava adquirir el solar de l'aparcament, propietat de l'Ajuntament.

JRT

Més informació:

www.diarisegre.com/sumari.html?id=27940
www.lamalla.com/canal/turisme/neu/article.asp?id=144216
www.bossost.com/
www.avui.com/avui/diari/04/gen/06/220106.htm

ESTACIONS D'ESQUÍ I URBANITZACIONS DE LA VALL FOSCA 77



S'inicien les obres del complex turístic de la Vall Fosca amb la construcció de la primera pista d'esquí. Paral·lelament es concreten altres projectes associats al complex com el lloguer de la muntanya de Llevata, que connectarà en un futur l'estació d'esquí de Filià amb la de Boi-Taüll, i la reconversió de l'antiga fàbrica de ciment de Xerallo en una pleta residencial de luxe. Grups opositors al complex realitzen una ascensió de protesta al pic de Filià i exigeixen una moratòria en la construcció de noves pistes d'esquí i un major control dels creixements urbanístics a les zones de muntanya.

Antecedents | 2003:48

A final de l'any 2003 es va fer públic el projecte de construcció del complex d'oci i turístic a la vall Fosca anomenat Vallfosca Mountain Resort. El projecte preveia diferents actuacions a la Vall Fosca, entre les quals destacaven la construcció d'una estació d'esquí –la primera del Pallars Jussà– a la muntanya de Filià, una zona residencial al poble d'Espui –dins el municipi de la Torre de Cabdella– i un camp de golf de 9 forats entre el bosc i el riu Flamicell, molt a prop d'Espui. El punt central del complex era, per tant, el nucli d'Espui, d'on sortiria un telecabina que permetria accedir a les pistes d'esquí. Tanmateix, al voltant del complex van sorgir al llarg del 2004 més projectes, alguns de més definits que altres, que li van donar una major dimensió territorial: la construcció de més pistes d'esquí a la muntanya de Llevata (propietat del poble de Manyanet), contigua a Filià, una urbanització de luxe al nucli de Xerallo i un tren cremallera que uniria Xerallo amb el poble de Manyanet i les pistes de Llevata.

S'inicia la construcció de l'estació d'esquí i la urbanització al nucli d'Espui

La primera fase de les obres del complex turístic es van iniciar a final del mes d'agost a Espui. Aquesta fase implicava: 1) la construcció de les infraestructures i els serveis bàsics d'una primera urbanització de 99 cases, 2) l'inici de les obres de l'estació d'esquí de Filià, incloent-hi la construcció de la primera pista d'esquí de les 18 previstes i 3) l'inici de les obres del camp de golf. Vallfosca



Panoràmica de la Vall Fosca amb l'embassament de Sallente, buit, en primer pla. Foto: Xavier Boneta

Interllacs S.A., l'empresa promotora del complex, va encarregar les obres inicials de la urbanització i l'estació d'esquí a l'empresa Tècniques de Muntanya, amb seu a la Cerdanya. La inversió prevista d'aquesta primera fase era d'uns 6 milions d'euros.

Les obres de condicionament de la urbanització van implicar la construcció de la canonada que portaria aigua del riu Flamicell als dipòsits del complex residencial, així com la instal·lació de les línies elèctriques soterrades que abastirien els nous habitatges. Pel que fa a les pistes d'esquí, es va excavar la rasa per on avançarà subterràniament la línia d'alta tensió que alimentarà les instal·lacions mecàniques i es va construir la captació d'aigua per abastir els canons de neu artificial i la pista número 4, que connectarà amb el futur telecabina d'Espui. El projecte de camp de golf, de 9 forats ampliable a 18, va ser dissenyat pel taller d'arquitectura d'Alfonso Vidor. Les obres es van iniciar el mes de novembre amb els primers moviments de terra.

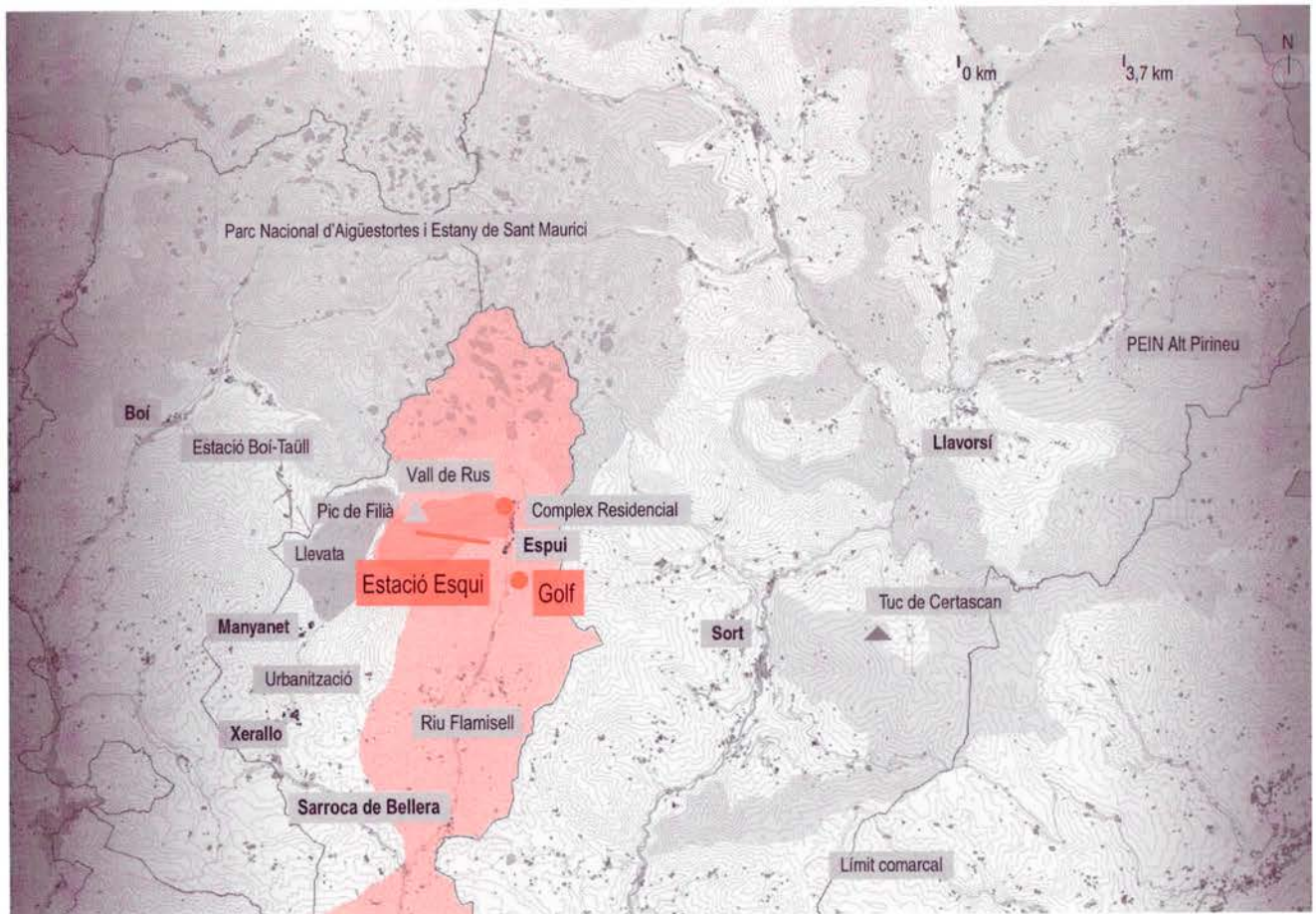
Es garanteix l'ampliació de les pistes d'esquí de Filià cap a Manyanet i es presenten nous projectes

Un cop construïda l'estació d'esquí de Filià, l'empresa promotora té previst en el futur ampliar el domini esquiable cap a la muntanya de Llevata, de manera que es podrà connectar Filià amb l'actual ESTACIÓ D'ESQUÍ BOI-TAÜLL [74], ja a la comarca de l'Alta Ribagorça. La inversió prevista d'aquesta ampliació és de 15 milions d'euros. D'altra banda, també es preveu ampliar cap a la vall de Rus, fet que donaria lloc a un dels dominis esquiables més grans de Catalunya.

A mitjan agost, l'empresa promotora es va assegurar una part d'aquesta ampliació, ja que va ser l'única que va licitar per a la concessió de l'ús de la muntanya de Llevata. Aquesta muntanya té una superfície de 1.300 ha (de les quals un miler són esquiables) i pertany a l'Entitat Municipal Descentralitzada de Manyanet, que a la vegada pertany al municipi de Sarroca de Bellera. En la negociació de la concessió, l'empresa Vallfosca Interllacs SA va assumir dos compromisos importants per als habitants de Manyanet. El primer va ser construir quatre remuntadors a l'àmbit de la muntanya de Llevata, un dels quals partiria del nucli de Manyanet. Aquest nucli està deshabitat la major part de l'any. Un segon compromís va ser que no desenvoluparia cap activitat a la muntanya durant els mesos d'estiu, de manera que els ramats hi podrien continuar pasturant, com és tradicional. El lloguer de la muntanya, concedit per un termini de 50 anys, costarà a l'empresa 30.050 euros cada any, que s'aniran incrementant un 20% per any un cop construïts els remuntadors de les pistes.

Prop del nucli de Manyanet està situada l'antiga fàbrica de ciment de Xerallo, on es va projectar una pleta residencial de luxe. El Pla parcial de la pleta de Xerallo preveia construir 290 apartaments de





luxe i un hotel de tres estrelles amb un centenar d'habitacions. Una de les particularitats d'aquest Pla és que una part dels apartaments se situaven a l'interior de les antigues sitges de la fàbrica de ciment. A mitjan octubre la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida va rebutjar la tramitació del Pla parcial per tres raons: encara no s'havia iniciat la tramitació del Pla especial del domini esquiable de Manyanet, a la qual estaria vinculat el nucli de Xerallo; les edificacions plantejades eren impròpies de la zona, i el Pla no resolva la connexió de la pleta amb el futur domini esquiable.

La mateixa empresa promotora de la pleta de Xerallo va donar a conèixer el projecte de construcció d'un tren cremallera. Aquest tren connectaria el petit nucli de Xerallo amb el de Manyanet, fet que permetria l'accés a les pistes d'esquí projectades a la muntanya de Llevata. El tren tindria un recorregut de dotze quilòmetres i, partint de la cota 1.000, arribaria fins prop dels 2.000 metres. La inversió prevista és de gairebé 1,8 milions d'euros.

D'altra banda, es van donar a conèixer dues propostes en fase d'estudi d'una dimensió territorial molt més àmplia, però que podrien millorar les comunicacions per a accedir al complex de la Vall Fosca. La Generalitat de Catalunya va anunciar el mes de febrer que estudiaria la possibilitat de construir el túnel de Comiols, una eterna reivindicació dels pallaresos que permetria unir les comarques de la Noguera i el Pallars Jussà i apropiaria Barcelona a les comarques del Pirineu lleidatà. Per la seva part, l'enginyer de Camins Carles Udina va presentar una proposta de ferrocarril que uniria la Pobla de Segur amb el Pont de Suert passant pels nuclis d'Espui, Cabdella, la nova estació d'esquí de Filià i l'ampliació cap a Manyanet, el Pla de l'Ermida (Boi-Taüll Resort), Taüll, Boi, Barruera i Vilaller.

Les previsions de futur

Les previsions de Vall Fosca Interllacs SA són que l'estació d'esquí de Filià comenci a funcionar la temporada de neu 2006-2007, si bé les obres s'allargarien durant quatre anys. Els 1.000 habitatges nous de tipus residencial i les 2.300 places hoteleres es desenvoluparien al llarg de 20 anys. Es preveu la inauguració del camp de golf per l'estiu del 2006. L'empresa calcula que tot el complex Vallfosca Mountain Resort crearà fins a 300 llocs de treball. Davant aquestes perspectives de creixement del municipi, l'Ajuntament de la Torre de Cabdella va anunciar la intenció de construir habitatges de lloguer per a joves i una escola de primària.

A la Pobla de Segur també es va iniciar la construcció de 120 pisos de protecció oficial dirigits a treballadors del complex hivernal. Pel que fa a la pleta de Xerallo, la seva construcció s'ajorna fins que es comenci a tramitar el Pla especial del domini esquiable de la muntanya de Llevata.

Durant el 2004 altres PLANS URBANÍSTICS [164] estaven en marxa al Pallars.

XBR, JRL i XSR

Més informació:

www.ipcena.org

www.mountainwildernesscatalunya.org/Noticies.htm

www.vallfosca.com

Udina, Carles. "El ferrocarril de la Vall Fosca i de Boi", *Muntanya*, núms. 851-852-853-854. Barcelona, 2004.



Neix l'Euroregió Pirineus-Mediterrània com a espai de cooperació entre els actors polítics, econòmics i socials de les comunitats autònomes de Catalunya, Aragó i les Illes Balears i les regions franceses de Migdia-Pirineus i Llenguadoc-Rosselló. El president de la Generalitat Valenciana, Francisco Camps, decideix no participar-hi en considerar que no entra dins l'estratègia d'aquesta comunitat.

Antecedents | 2003:49

Les euroregions són plataformes voluntàries compostes per col·lectivitats regionals i locals de diversos estats amb la finalitat de promoure la cooperació interfronterera en matèries diverses. La seva aparició ha estat estretament lligada al procés d'integració europea i al creixent reconeixement del paper de les regions a l'hora de governar en l'àmbit tant estatal com europeu. La Unió Europea (UE) n'ha estimulat l'aparició i els ha donat suport legal i financer. El 2004 es comptabilitzaven un total de setanta associacions de cooperació transfronterera sota designacions diferents, com comunitats de treball, euroregions o euregios.

La primera iniciativa d'aquest tipus va tenir lloc el 1958 amb la creació de l'Euregio, a la frontera entre Alemanya i Holanda. Durant els anys setanta van proliferar les comunitats de treball que, tot i ser també associacions de cooperació, en realitat eren més un fòrum d'intercanvi d'experiències que no pas una plataforma per a desenvolupar projectes concrets. L'eclosió de les euroregions pròpiament dites es va produir a partir dels anys noranta, especialment a l'Europa central i oriental.

El 1991 els màxims representants polítics de Catalunya i de les regions franceses del Llenguadoc-Rosselló i del Migdia-Pirineus van signar la Carta de l'Euroregió, que es proposava, com a objectius, facilitar els intercanvis entre els actors econòmics, socials i culturals de les tres regions i reforçar el paper motor de l'euroregió en el marc del mercat únic europeu tot afavorint la integració europea i el reequilibri d'Europa en benefici de les regions del sud. L'existència d'aquesta carta es va traduir en alguns projectes concrets, però a final de la dècada dels noranta va restar, a la pràctica, inoperativa.

Maragall proposa la creació de l'euroregió

L'agost de 2003 el llavors candidat del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) a la presidència de la Generalitat, Pasqual Maragall, va proposar la creació d'una euroregió que inclogués les comunitats autònomes d'Aragó, Balears, Catalunya i el País Valencià; les regions franceses del Migdia-Pirineus i Llenguadoc-Rosselló, i l'estat d'Andorra, i que agruparia, d'aquesta manera, 17 milions d'habitants que concentraven el 4,1% del Producte Interior Brut (PIB) de la UE. Per a Maragall, aquesta regió ja existia a la pràctica, ja que, des de feia anys, el mercat havia traçat xarxes de relació i només faltava que el sector públic reconegués també aquesta realitat.

En un acte celebrat el mateix mes d'agost a Palma de Mallorca el president del Govern espanyol, José María Aznar, va rebutjar la proposta i va assegurar que era un intent de Maragall de desfer-se de la Constitució espanyola. No obstant això, Pasqual Maragall remarcava que la seva proposta no tenia cap significat

polític i que únicament plantejava la conveniència d'establir mecanismes de col·laboració entre una sèrie de territoris amb interessos comuns en el terreny de les infraestructures, l'economia i la cultura.

A principi de febrer de 2004 el president de la Generalitat, Pasqual Maragall, i el de la regió francesa de Migdia-Pirineus, Martin Malvy, van acordar formalment impulsar l'euroregió i posar-se en contacte amb els dirigents de les altres regions de l'àrea. La cimera fundacional es va convocar per al mes d'octubre. Pasqual Maragall va proposar batejar-la amb el nom de Mediterrània-Pirineus o bé, Comunitat del Canigó, pel seu significat simbòlic com a nexa d'unió entre els territoris situats al nord i al sud de l'antiga Corona d'Aragó.

El president de les Illes Balears, Jaume Matas (PP), va confirmar que assistiria a la cimera i va afirmar que la presència del seu executiu era la garantia que l'euroregió no seria un ens polític sinó únicament un acord de col·laboració en matèria econòmica i cultural. El president d'Aragó, Marcelino Iglesias, del Partido Socialista Obrero Español (PSOE) també es va mostrar disposat a participar en la creació de l'euroregió però va rebutjar que fos batejada amb el nom de Comunitat del Canigó per les seves connotacions polítiques. Els presidents de les regions del Llenguadoc-Rosselló i Migdia-Pirineus, ambdues governades pel Partit Socialista francès, també van acceptar la invitació.

Per la seva banda, el president de la Generalitat Valenciana, Francisco Camps (PP), va rebutjar la iniciativa en considerar que situava el País Valencià a la perifèria i Barcelona a l'epicentre. Per a Camps la proposta d'euroregió no entrava dins l'esquema estratègic d'aquesta comunitat, que passava per la potenciació de l'anomenat Eix de la Prosperitat, un acord de col·laboració entre les comunitats autònomes de Madrid, el País Valencià i les Illes Balears. No obstant això, es va mostrar disposat a negociar amb Catalunya diverses qüestions concretes com la connexió amb FERROCARRIL DEL CORREDOR MEDITERRANI [94] o el desdoblament sense peatge de l'autopista AP-7.

Neix l'euroregió Pirineus-Mediterrània

El 29 d'octubre es va constituir formalment l'euroregió, que finalment va prendre el nom de Pirineus-Mediterrània. L'acte es va celebrar al palau de Pedralbes de Barcelona i hi van intervenir els presidents autonòmics de Catalunya, Pasqual Maragall; de Balears, Jaume Matas; d'Aragó, Marcelino Iglesias; el president de la regió francesa de Migdia-Pirineus, Martin Malvy, i el vicepresident del Llenguadoc-Rosselló, Christian Bourquin. A part de l'absència esperada del president de la Generalitat Valenciana, el cap de Govern d'Andorra, Marc Forné, tampoc hi va assistir per les dificul-



tats legals d'aquest estat per integrar-se en una organització de naturalesa regional.

L'Euroregió Pirineus-Mediterrània tenia un total de 13 milions d'habitants i generava el 3% del PIB dels vint-i-cinc estats de la Unió Europea. En el document fundacional es definia com un espai flexible de cooperació entre els diferents actors polítics, econòmics i socials sense que aquest fet suposés la creació de cap govern ni de cap administració nova.

Segons aquest document, l'àrea comptava amb elements molt valuosos com una xarxa de centres metropolitans de dimensió europea, una posició clau en la mediterrània occidental, una considerable base científica i tecnològica (universitats i escoles tècniques, parcs tecnològics, laboratoris d'investigació...), una estructura econòmica diversificada, indústries capdavanteres consolidades o en emergència (aeronàutica, automobilística, biotecnologia, medicina...), una producció agrícola i vitícola abundant i un turisme amb una oferta variada durant l'any (platja, muntanya, turisme cultural, turisme rural, patrimoni urbà...). No obstant això, s'afirmava que aquest territori es trobava amb reptes tant de tipus extern, com l'ampliació de la UE a l'est i la liberalització dels intercanvis en l'àmbit mediterrani, com de tipus intern, per exemple, les àrees industrials en declivi.

L'objectiu final era que l'euroregió esdevingués un pol d'innovació i creixement sostenible basat en la connexió entre els centres industrials, científics i tecnològics de la zona. Per fer-ho possible s'establien quatre objectius bàsics: la creació d'un espai econòmic comú d'investigació i innovació tecnològica, l'ampliació i millora de la xarxa d'infraestructures, la participació en comú de les institucions regionals europees i l'intercanvi cultural.

L'euroregió es plantejava com un projecte obert geogràficament. Si bé el nucli central l'havien de formar les regions fundacionals es preveia que els projectes es poguessin obrir a altres socis, seguint l'arc mediterrani cap a Múrcia, Andalusia i el Magrib, i també cap a Provença, la vall del Roina i el nord d'Itàlia.

El 2005 havien de començar les reunions de treball de l'euroregió per tal de fixar els eixos d'actuació i debatre les propostes d'organització i de funcionament.

MJP

Més informació:

www.iivee.org

http://www.gencat.net/relacions_exteriors/docs/euroregio.pdf



L'Euroregió Pirineus-Mediterrània va néixer sense la participació de la Comunitat Valenciana. Foto: Àlex Tarroja



Al llarg de 2004 s'han realitzat les primeres valoracions sobre la línia d'alta velocitat entre Madrid-Saragossa-Lleida i s'han desbloquejat alguns dels trams de la connexió amb Barcelona i la frontera francesa. El canvi de govern posterior a les eleccions de març ha comportat un alentiment dels processos de licitació i adjudicació d'alguns trams. Abans d'acabar l'any s'han acordat els calendaris d'execució de les obres d'alguns dels trams pendents.

El ferrocarril d'alta velocitat (FAV) a Catalunya tenia un termini d'execució inicial que situava l'arribada de la gran velocitat a la capital catalana a final del 2004. L'octubre de 2003 va entrar en servei el tram del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT SARAGOSSA-LLEIDA [80], amb 5 mesos de retard a causa de diversos problemes tècnics. Durant el 2004 les previsions situaven l'entrada en servei del tram LLEIDA-TARRAGONA [81] per a l'any 2005 i l'arribada a BARCELONA [86] per l'any 2007, fet que significava un endarreriment d'uns 2 anys. Aquesta situació va provocar considerables pèrdues a RENFE, que ja havia deixat d'ingressar aproximadament uns 11 milions d'euros en el tram Madrid-Lleida.

Una de les causes d'aquests endarreriments va ser el sistema d'adjudicacions de la línia. L'any 1996, el ministre de Foment d'aleshores, Rafael Arias, va promoure un sistema de contractació que repartia la realització dels treballs entre diverses empreses. La manca de coordinació entre aquestes empreses va suposar un fre tant en el procés d'execució d'obra civil com en la construcció dels trens. A aquests problemes, en molts casos provocats per la subcontractació, cal afegir les discrepàncies polítiques entre el govern de l'Estat, els ajuntaments afectats i la Generalitat, en referència al traçat a l'àrea de Barcelona. Tanmateix, a principi del 2004, amb l'obra inacabada, el llavors responsable del Ministeri, Francisco Álvarez Cascos va decidir inaugurar els diferents trams del FAV a mesura que s'anaven acabant.

Relleu al ministeri de Foment. Canvi de prioritats i alentiment de les obres

Amb el canvi de govern —posterior a les eleccions generals del mes de març— la nova ministra de Foment, Magdalena Álvarez, va presentar el Pla intermodal de serveis i infraestructures del transport (PISIT) que substituïa l'anterior pla del ministre Álvarez Cascos. Entre les actuacions prioritàries referents a l'alta velocitat, el nou Pla incloïa la línia Madrid-València per Conca, amb connexió cap a Albacete, i un pressupost de 2.594 milions d'euros, que se situaria al mateix nivell de prioritat que l'alta velocitat Madrid-Barcelona-frontera francesa, i la potenciació del FERROCARRIL DEL CORREDOR DEL MEDITERRANI [94] Alacant-Tarragona-Barcelona. Altres línies d'alta velocitat previstes eren el nou corredor entre València-Terol-Canfranc, el corredor NW, entre Madrid i Valladolid i altres zones de Castella i Lleó, la línia Madrid-Extremadura, l'anomenada Y basca (Vitòria-Bilbao i Vitòria-Sant Sebastià) i l'eix atlàntic cap a Galícia. En general, el Pla del nou equip de Foment promovia un model que pretenia potenciar les connexions entre les perifèries en oposició al model de l'anterior equip de govern que prioritzava un model radial: connectar Madrid amb les principals capitals en menys de 3 hores.

El canvi de govern, però, va provocar també l'aturada de la licitació d'obres i nous endarreriments. En aquest sentit, l'ens Gestor de

Infraestructuras Ferroviarias (GIF) va aturar el procés de presentació de propostes econòmiques per a les obres dels trams pendents del FAV. Amb aquesta mesura, aprovada a final d'abril, el GIF va voler donar temps perquè la nova ministra de Foment es fés càrrec del procés.

A començament de juny la ministra de Foment va fer les primeres valoracions sobre l'estat de les obres de l'alta velocitat i va remarcar que la política de dispersió de licitacions dels anteriors responsables no feia possible fixar cap data per a l'entrada en servei del tram Madrid-Barcelona. La ministra va criticar la falta de planificació i les decisions precipitades de l'anterior equip de Foment, així com l'endarreriment pel que fa al lliurament de les noves unitats que havien de donar servei a la línia Madrid-Barcelona-frontera. En aquest sentit, les estimacions del nou equip ministerial situaven el cost del tram entre Madrid i FIGUERES [90] en 10.424 milions d'euros, un 57% més que la previsió inicial. El cost per quilòmetre del tram Lleida-Barcelona s'elevava a 18,6 milions d'euros, a falta de possibles revisions de preus i ajustos en els trams encara en obres.

A aquestes xifres calia afegir el cost de la millora de l'electrificació i les instal·lacions per tal d'acostar la velocitat màxima del tram Madrid-Lleida als 350 km/h previstos en un principi. En aquest sentit, la ministra va explicar que s'havien detectat problemes en els sistemes de senyalització, trens i catenària, que impediessin assolir aquesta velocitat, fet que només permetia arribar als 250 o 300 km/h. Això significava un augment de 40 minuts en el trajecte entre Madrid i Barcelona.

El tram català de l'alta velocitat

A mitjan any, a Catalunya, la línia d'alta velocitat tenia fins a nou trams aturats esperant que els nous responsables de Foment valoressin la situació dels diferents projectes per a reprendre'n el procés de licitació d'obres.

Per a Joaquim Nadal, conseller de Política Territorial i Obres Públiques, aquests endarreriments eren conseqüència de la gestió de l'anterior responsable de Foment, Álvarez Cascos, que hauria deixat qüestions poc definides o encallades per falta de consens amb els veïns i els ajuntaments afectats. Segons Nadal, els punts més importants que calia revisar eren la base de muntatge projectada a Vilafranca del Penedès a L'ALT PENEDÈS [83]; el pas pel Parc Agrari del BAIX LLOBREGAT [84] i l'accés a L'AEROPORT DE BARCELONA [85]; el traçat del VALLÈS [87], amb la cobertura de la línia a Montcada i Reixac i a Montmeló, i el pas per la Roca del Vallès; concretar els traçats per les zones urbanes de GIRONA [89] i FIGUERES [90], i per últim el tram fins a la frontera francesa (FIGUERES-PERPINYÀ [91]). Els càlculs de la Generalitat preveïen l'arribada de l'alta velocitat a Barcelona per al 2007.



A aquestes demandes de la Generalitat es van afegir les crítiques d'altres col·lectius, com els d'empresaris i enginyers industrials, descontents amb la gestió feta fins al moment perquè consideraven que havia acabat provocant una reducció de la velocitat de la línia i l'incompliment del calendari previst.

Un dels punts controvertits del tram entre Lleida i Barcelona era l'accés a l'aeroport del Prat. Aprofitant el canvi en l'executiu central, el Govern de la Generalitat va tornar a demanar que la línia arribés a l'aeroport. A mitjan juny el president de la Generalitat, Pasqual Maragall, i la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, van acordar, però, que el tren d'alta velocitat arribaria a l'Estació de Sants l'any 2007 passant per l'aeroport tal com estava previst al conveni signat el juliol de 2003 entre Álvarez Cascos i el Govern de Convergència i Unió (CiU). Aquest conveni acordava que es faria una estació intermodal al Prat de Llobregat, finançada per la Generalitat, i un ramal per a arribar a l'aeroport, que s'executaria en una segona fase.

La ministra va encarregar també una auditoria tècnica per a analitzar les errades i deficiències comeses en la línia Madrid-Lleida i es va comprometre a tenir el calendari i el programa d'execució de les obres abans del 30 de setembre.

Per la seva banda, el Congrés dels Diputats va aprovar una proposta de CiU en la qual l'executiu es comprometia a complir uns terminis d'arribada de l'alta velocitat a Barcelona. La moció va tenir el suport de tots els grups excepte d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i d'Esquerra Verda, que es van abstenir. D'aquesta manera es va fixar l'arribada a Barcelona el 2007, a Tarragona el 2006 i a la frontera francesa el 2009. També es van garantir els estudis necessaris per a fer arribar l'alta velocitat a l'aeroport.

Després de l'estiu va tenir lloc una nova trobada entre la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, i el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, en què van donar llum verd als trams pendents. Segons Víctor Morlán, secretari d'Estat d'Infraestructures, es veia factible l'arribada de l'alta velocitat a Sants per al 2007, en canvi, no es creia possible que arribés al barri de **SANT ANDREU-SAGRERA** [193] abans del 2009.

En aquesta reunió també es va desbloquejar la constitució de la Sociedad Barcelona-Sagrera Alta Velocidad i el Consorcio Alta Velocidad, que s'havien constituït el 2003. Jaume Castellví va ser nomenat delegat de la Sociedad Barcelona-Sagrera Alta Velocidad, encarregada de gestionar la construcció de la línia entre Bac de Roda i el nus de la Trinitat, amb la urbanització i edificació de tota la gran estació de la Sagrera. El Consorcio Alta Velocidad tenia la funció de controlar i fer el seguiment de totes les obres de l'alta velocitat a Barcelona. Jordi Prat en va ser nomenat director.

Mentre s'esperen noves licitacions, durant el darrer trimestre de 2004, l'estat de les obres de la línia d'alta velocitat de Lleida a la frontera francesa era el següent: entre Lleida i Vilafranca del Penedès la plataforma ja estava construïda i s'avançaven els treballs d'instal·lació de via i d'electrificació; els **TUNELS DE LA RIBA** [2003;52] estaven endarrerits a causa d'uns moviments del terreny i s'estaven reforçant, mentre que ja s'havia licitat la construcció de l'**ESTACIÓ DEL CAMP DE TARRAGONA** [82], al municipi de la Secuita.

Entre Vilafranca del Penedès i Sant Joan Despí els treballs de construcció de la plataforma anaven a bon ritme. Finalment a Vilafranca es va decidir cobrir la línia després de les protestes dels veïns i de l'Ajuntament. La Generalitat va anunciar que invertiria 8 milions

d'euros en la construcció d'una base de manteniment i muntatge amb la perspectiva que esdevingués una estació de trens regionals; al **FERROCARRIL DE RODALIES PAPIOL-MOLLET** [93] les vies s'havien de duplicar per a acollir els trens de mercaderies i en arribar a Sant Joan Despí es bifurcarien, unes cap a Sants i les de mercaderies cap a **CAN TUNIS** [186], tram on les obres ja s'havien iniciat.

A Barcelona els treballs encara estaven en fase prèvia. Més enllà de Barcelona els treballs avançaven a bon ritme, fet que va motivar que Foment es comprometés a tenir el tram enllestit per al 17 de febrer de 2009. A final de desembre es van licitar les obres de la plataforma de l'entrada a Barcelona (316,4 milions d'euros) que corresponien als trams Sant Joan Despí-Sant Boi de Llobregat (4,1 km), l'Hospitalet de Llobregat-la Torrassa (2,7 km) i la Torrassa-Sants (2,1 km, amb un túnel d'1,8 km). La durada de les obres d'aquest darrer tram es preveia que seria de 24 mesos.

En aquest període també es va adjudicar a Iberinsa el contracte de consultoria i assistència per a redactar el projecte de construcció de la plataforma entre Sarrià de Ter i Sant Julià de Ramis, mentre que l'empresa Actividades de Construcciones i Servicios (ACS), a través de la seva filial Vías y Construcciones, es va adjudicar la construcció de l'estació del Camp de Tarragona, amb un cost de 27,5 milions d'euros. El termini d'execució seria de 16 mesos i inclouria, a banda de l'estació, un edifici de 6.083 m² i un aparcament de 24.000 m² de dues plantes. Tot hauria d'estar a punt per al 2006, any en què Foment ha previst l'arribada del FAV a Tarragona.

Els impactes econòmics de l'alta velocitat

Els estudis realitzats des de l'any 2000 pel Gremi de Promotors i Constructores d'Edificis de Girona i el Col·legi d'Agents de la Propietat Immobiliària, sobre l'evolució dels preus de l'**HABITATGE** [99] a la província de Girona, apuntaven que la futura arribada de l'alta velocitat a Girona no havia estat la causa de l'augment del preu de l'habitatge, el qual en el darrer any s'havia situat entre el 10 i el 29%. Segons l'estudi, l'augment es devia al desequilibri entre l'oferta i la demanda provocat per la falta de sòl. Des de l'Ajuntament de Girona, el regidor d'Urbanisme, Joan Pluma, va confirmar que encara no es notaven els efectes de l'alta velocitat però que quan arribés suposaria un valor afegit que situaria Girona en el mapa.

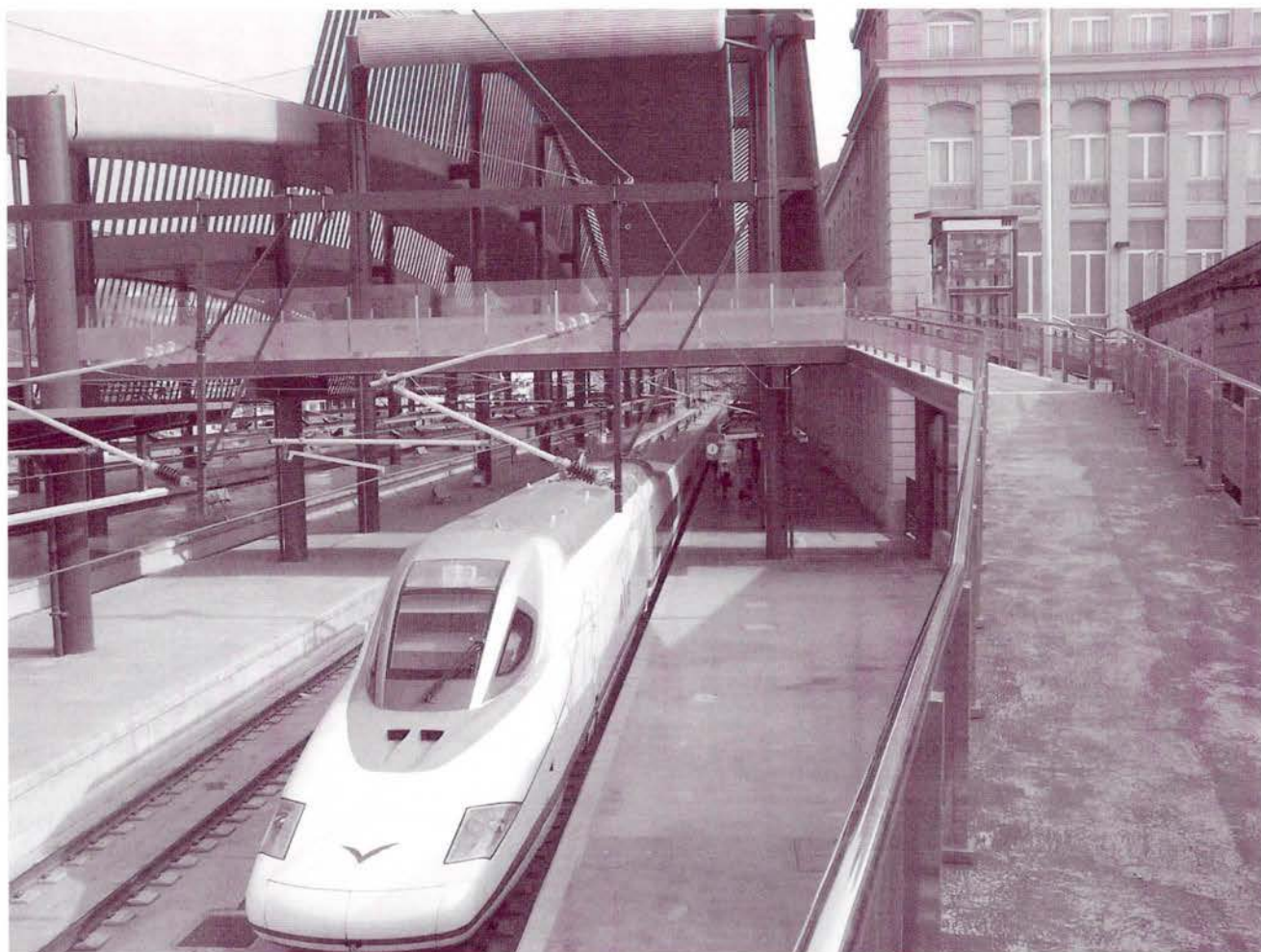
A Tarragona, en canvi, ja es començaven a notar els efectes de la futura arribada de l'alta velocitat. Els municipis de Perafort i la Secuita, amb uns 800 i 1.000 habitants respectivament, van viure una febre constructora sense precedents. L'estació del Camp de Tarragona, que se situarà a la Secuita, a uns 600 m de Perafort, on ja s'ha iniciat l'edificació de 130 habitatges i es donarà llum verd per a construir una urbanització d'entre 800 i 900 habitatges, comptarà, a més, amb un edifici de 6.000 m².

A la Secuita es van rebutjar propostes urbanístiques que haurien fet créixer el municipi fins a 20.000 habitants.

A Lleida l'arribada de l'alta velocitat va anar acompanyada d'un increment del preu de l'habitatge d'entre el 15 i el 18%. Tot i això, els preus continuaven essent més baixos que en moltes poblacions de l'àrea de Barcelona.

Canvis en l'estructura de RENFE

Durant el mes de desembre la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, va presentar una nova estructura organitzativa per a RENFE amb l'objectiu de donar resposta a les exigències europees de liberalització dels monopolis ferroviaris estatals.



L'any 2004 el FAV ha arribat per primer cop a Catalunya. En la imatge, una locomotora circulant per l'estació de Lleida. Foto: Dani del Río

La reforma consistia a crear a partir de RENFE dues empreses: RENFE Operadora, de la qual passaria a dependre l'explotació del servei, i l'ens públic anomenat provisionalment Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), que gestionaria la infraestructura fèrria. RENFE Operadora disposaria de 15.000 treballadors, 10.000 trens i dels tallers de manteniment i també comercialitzaria els serveis de mercaderies, l'alta velocitat, les grans línies, els trens regionals i els de rodalies.

Per la seva banda, Adif gestionaria els 12.828 km de línia i comptaria amb les estacions de l'antiga RENFE, les terminals de càrrega, la xarxa de fibra òptica i la meitat de la plantilla (15.000 treballadors). Adif assumiria la gestió que exercia el GIF en matèria d'alta velocitat

i destinaria 736,7 milions d'euros a les obres del FAV a Barcelona, 352,1 a Girona (sense incloure els 63 milions del tram Figueres-Perpinyà), 43,3 a Lleida i 217,4 a Tarragona.

JFR

Més informació:

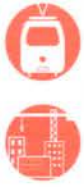
www.mfom.es
www.gif.es
www.altavelocidad.org
www.copaltav.org

80 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. SARAGOSSA-LLEIDA



El 2004 ha estat el primer any de funcionament i explotació comercial del ferrocarril d'alta velocitat (FAV) entre Madrid i Lleida. L'obra, que encara té pendents algunes de les millores previstes al projecte inicial així com la connexió amb l'eix Barcelona-frontera, ha estat ben rebuda pels agents econòmics i polítics lleidatans. No obstant això, fins al moment, l'impacte econòmic de la infraestructura no ha estat tant significatiu com s'esperava.

Antecedents | 2003:51



El 8 d'octubre de 2003 va entrar en funcionament la línia d'alta velocitat entre Madrid i Lleida després de nombrosos problemes que havien retardat l'acabament de l'obra. La velocitat de la línia, prevista en un inici en 300 km/h, no superava els 200 km/h a causa de problemes en els sistemes de seguretat i de les deficiències detectades en algun tram de la línia.

Millores pendents

A primers d'octubre, el president de la Diputació de Lleida, Isidre Gavín, va destacar alguns aspectes encara per resoldre de la nova infraestructura, com el fet que el tren només circulés a 200 km/h, que els entorns de l'estació de Lleida encara no estiguessin rehabilitats o que encara no s'haguessin fet inversions en altres línies de tren, com al FERROCARRIL LLEIDA-LA POBLA DE SEGUR [95] i el FERROCARRIL LLEIDA-MANRESA [96]. Algunes d'aquestes millores estaven incloses en el Pla especial de l'estació, conveni signat pel Ministeri de Foment i la Paeria, l'any 2002.

La principal inversió pendent era el tram descobert del FAV que recorre el centre de Lleida. El president del Gestor d'Infraestructures Ferroviàries (GIF), Antonio González, es va comprometre a accelerar la licitació de l'obra de construcció dels murs de contenció que havia de permetre el recobriment definitiu de la via fèrria al seu pas pel centre de la ciutat. Aquests projectes, però, estaven condicionats al tràfic ferroviari i al fet que no s'hagués d'interrompre a causa de les obres. Les previsions eren que ambdós projectes comencessin durant el 2005.

Altres projectes previstos al voltant de l'estació eren la creació d'un parc de 13,5 ha on es construirien 472 habitatges, un hotel i un centre comercial de 12.000 m², que inclouria una oficina d'atenció al client i sales d'espera; un gratacels de vint pisos just al costat del pont que prolongaria l'avinguda de Prat de la Riba i que connectaria la ciutat amb la carretera de Corbins i Balaguer. Finalment, al carrer Roger de Llúria se situaria la nova estació d'autobusos de Lleida. Totes aquestes remodelacions tenien la finalitat d'aconseguir que l'estació i l'entorn deixessin de ser una barrera per a la ciutat i esdevinguessin un nou element de centralitat urbana.

Problemes de seguretat sense resoldre

Després d'un any de funcionament, el FAV continuava, a final de 2004, circulant a 200 km/h, una velocitat molt allunyada dels 300 km/h previstos inicialment. Les causes que s'apuntaven eren diverses:

D'una banda hi havia les causes relacionades amb els problemes geològics d'alguns dels trams del recorregut, especialment el tram de 35 km entre Saragossa i Pina d'Ebre. En aquest tram la via estava situada sobre un sòl inestable, format per guixos i roques so-

lubles, que en contacte amb l'aigua provocaven esquerdes i forats i afectaven les vies i les zones adjacents.

Aquests problemes ja van ser denunciats pel Col·legi de Geòlegs d'Aragó abans de l'entrada en funcionament del FAV. El col·legi va presentar estudis que afirmaven que la línia era fins a quatre-centes vegades més insegura del que seria admissible. La resposta del Ministeri de Foment va consistir en la instal·lació d'una malla protectora sobre els talussos per a evitar desprendiments, tot i que el col·legi de geòlegs reclamava la construcció de plataformes rígides o sistemes de drenatge.

Un altre problema per a aconseguir els 300 km/h era el balast que subjecta les vies. En alguns trams aquestes pedres esmicolades eren excessivament petites, i en les proves realitzades eren succionades quan els trens circulaven a més de 300 km/h. Els tècnics del GIF asseguraven que es tractava d'un defecte de sol·lució lenta i cara.

L'altre gran obstacle per a la normalització de la línia era la senyalització. El sistema ERTMS (European Rail Traffic Management System), que permet arribar als 300 km/h, funcionava correctament a la via, però no als equips dels trens. L'empresa Talgo-Bombardier es va comprometre a solucionar el problema de manera que a mitjan 2005 els trens estiguessin preparats per a circular als 300 km/h previstos.

La resolució de tots aquests problemes suposaria, tal com va reconèixer la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, una important inversió addicional no prevista inicialment.

L'impacte del FAV a Lleida

Els diferents sectors econòmics, polítics i socials de Lleida confien que l'arribada del ferrocarril d'alta velocitat a Lleida significaria un augment important de turistes a la ciutat i a les comarques del Pirineu lleidatà.

Quant a l'impacte econòmic, s'havia previst que amb l'arribada del FAV es generaria un model propi de ciutat, amb capacitat per a crear riquesa al mateix territori, i que així s'evitaria convertir-se en ciutat dormitori com havia passat amb Ciudad Real respecte a Madrid.

Pel que fa al turisme, les previsions també eren optimistes en un principi. Els diferents estudis turístics realitzats per RENFE i la Regidoria de Comerç, Consum i Turisme de Lleida durant aquest primer any coincidien a dir que la tipologia d'usuari del FAV era la d'un home de negocis, amb formació universitària, que es desplaçava per motius laborals. No obstant això, l'ocupació hotelera es va situar al 51%, tan sols un punt per sobre de

l'ocupació del mateix període del 2003, tot i que el nombre de llits havia augmentat lleugerament. L'impacte encara va ser menor als voltants de la ciutat.

L'arribada de nous viatgers no va significar tampoc l'augment de la venda d'aparcaments i segones residències a la capital del Segrià, que s'havia cregut que es podria produir gràcies a l'oferta, sobretot hivernal, del Pirineu. Pel que fa a l'HABITATGE [99] es va registrar, però, un increment del preu de l'habitatge d'entre el 15 i el 18%, segons dades del sector immobiliari.

Les empreses de transport que connectaven la capital del Segrià amb els principals destins turístics de la zona, com l'empresa d'autobusos Alsina-Graells que a final de 2003 ja va posar en funcionament un servei entre l'estació de Lleida i la Vall d'Aran, tampoc van veure incrementar substancialment les vendes. Per contra, les agències de lloguer de cotxes van ser les més afavorides per l'arribada del tren, que els va permetre augmentar d'un 100% el seu volum de negoci.

Finalment, pel que fa al comerç a la ciutat de Lleida, a mitjan any, l'associació Lleida Comerç Associat, que aplega els comerciants dels barris de Cappont, Pardinyes, Ronda, Eix Comercial i Zona Alta, va realitzar algunes iniciatives per a divulgar i impulsar l'activitat comercial i aprofitar l'arribada del FAV a la ciutat de Lleida. Les accions anaven alhora encarades a atraure el comprador forani, especialment l'aragonès i el madrileny, i a evitar que els lleidatans marxessin a altres ciutats a comprar, especialment a Saragossa i Tarragona, i sobretot a Barcelona i Madrid. A l'octubre, l'esmentada associació de comerciants no valorava l'arribada del FAV a Lleida de manera especialment positiva, atès que no havia suposat ni un augment de clients ni de vendes, ni havia contribuït a millorar el propi comerç.

Xifres i primeres valoracions

Després de poc més d'un any de servei, l'Ajuntament de Lleida considerava que l'arribada del FAV s'havia produït a mig gas i

que fins que el ferrocarril no tingués les connexions completes, especialment amb BARCELONA [86], els efectes reals de la infraestructura no serien una realitat per a la ciutat. El consistori confiava que l'impacte del FAV es faria evident quan s'hagués completat el corredor ferroviari amb els ramals cap a TARRAGONA [81] i també cap a GIRONA [89], FIGUERES [90] i la frontera. Des de la Diputació de Lleida, també es considerava important per a la ciutat l'arribada d'inversions per a les línies de la Pobla de Segur i Manresa.

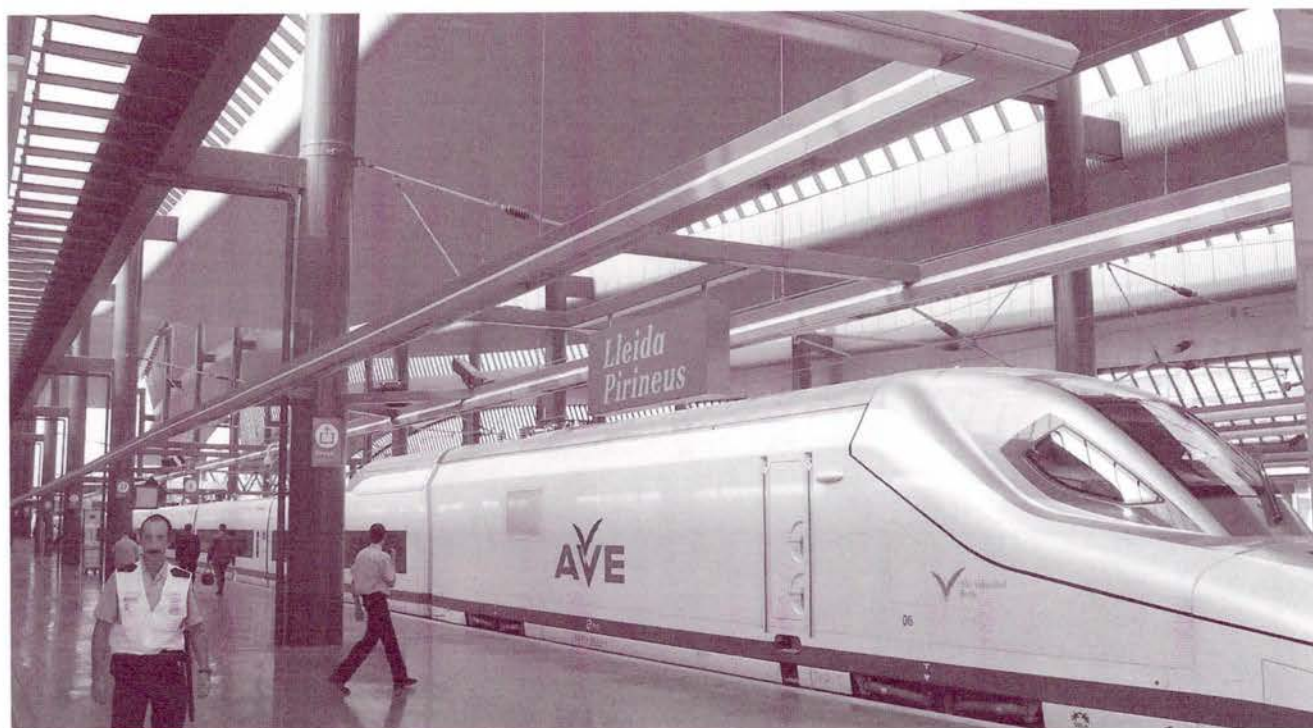
RENFE va fer una valoració molt positiva del primer any de funcionament del FAV entre Madrid i Lleida tant pel nombre de viatgers com per la valoració que aquests feien del servei. Segons les dades ofertes per RENFE després de 365 dies de funcionament, la línia Lleida-Madrid havia tingut 215.000 viatgers, quatre vegades el nombre d'usuaris de l'any anterior. Aquests, a més, es mostraven en un 89% molt satisfets amb el servei, malgrat no arribar als 300 km/h. Tanmateix, a final d'any RENFE va suprimir els trens de les 21 h dels dissabtes en ambdós sentits per tal de reajustar l'oferta de la línia amb la demanda real.

Tant RENFE com les institucions lleidatanes confien que el 2005 augmenti el nombre de passatgers de la línia d'alta velocitat Madrid-Lleida, tot i que s'espera que la gran empenta per a la ciutat de Lleida arribarà quan es faci efectiva la connexió Lleida-Barcelona, el 2007.

JFR

Més informació:

www.mfom.es
www.gif.es
www.paeria.es
www.altavelocidad.org



L'entrada en funcionament de la línia del FAV entre Madrid i Lleida s'ha produït amb algunes millores encara pendents. En la imatge un convoi del FAV a l'estació Lleida-Pirineus. Foto: Dani del Rio

81 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. LLEIDA-TARRAGONA



S'inicien les primeres proves de circulació en la primera part del recorregut del ferrocarril d'alta velocitat entre Lleida i Tarragona mentre continuen la resta d'obres del tram. Les obres consisteixen a col·locar la via i les instal·lacions; a construir l'estació del Camp de Tarragona i a revestir els túnels de la Riba i Montblanc, que ja compten amb licitació i calendari. El sindicat Unió de Pagesos ha denunciat retards pel que fa al pagament de les expropiacions als pagesos.

Antecedents | 2003-52



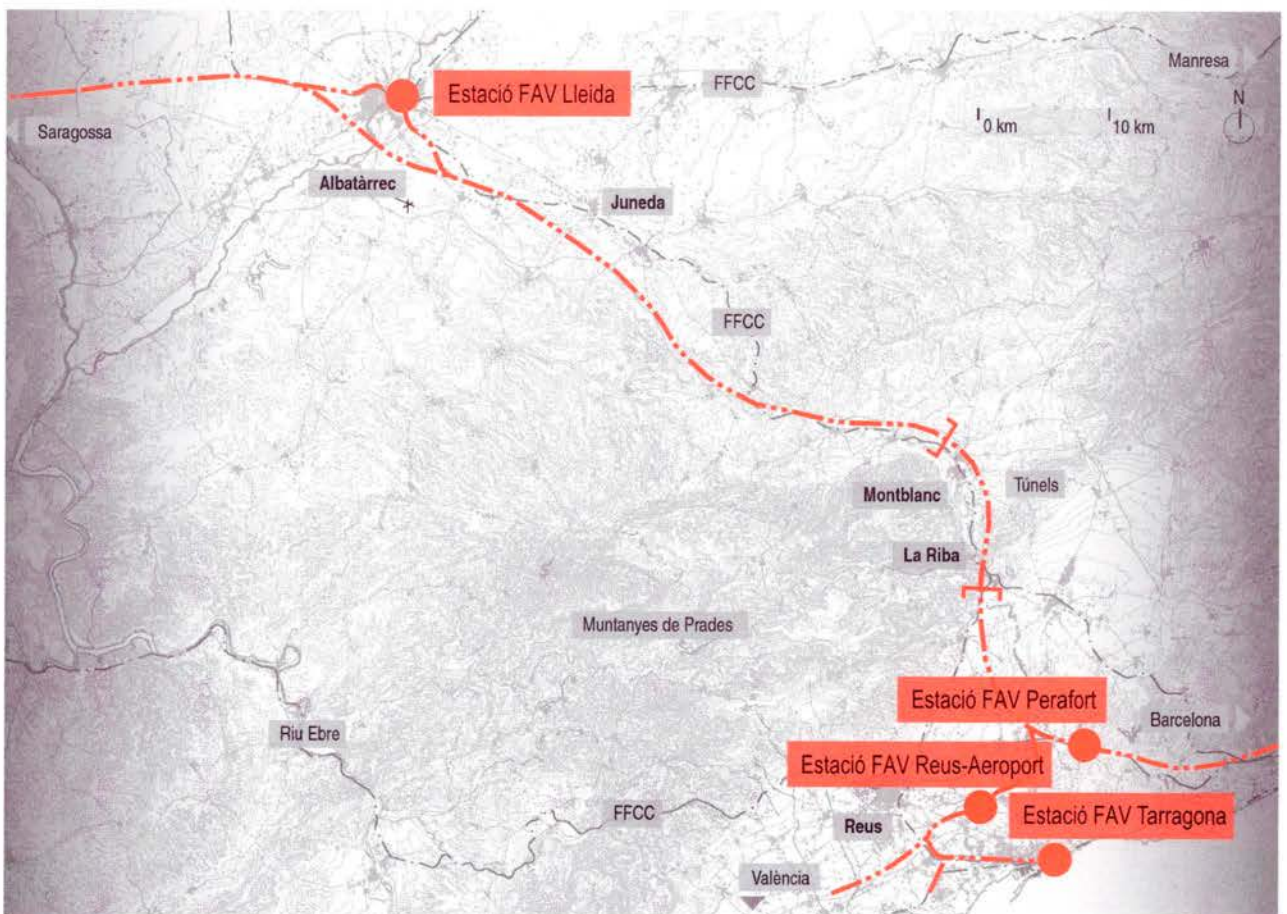
La línia de ferrocarril d'alta velocitat (FAV) que unirà Madrid amb Barcelona, per arribar després a Perpinyà i Montpeller té l'objectiu d'integrar la xarxa transeuropea d'alta velocitat i fer possibles velocitats superiors als 300 km/h. El primer tram de 481 quilòmetres fins a l'estació de Lleida va ser inaugurat l'octubre de 2003 i des d'aleshores se'n fa l'explotació comercial. El segon tram, Lleida-Tarragona-Barcelona, va estar en obres durant el 2004, per bé que fins a Tarragona la construcció de la plataforma ja estava pràcticament finalitzada. Durant aquest mateix 2004 es va continuar col·locant-hi les vies i les instal·lacions, s'hi va construir l'ESTACIÓ DEL CAMP DE TARRAGONA [82] i se'n van reparar problemes puntuals.

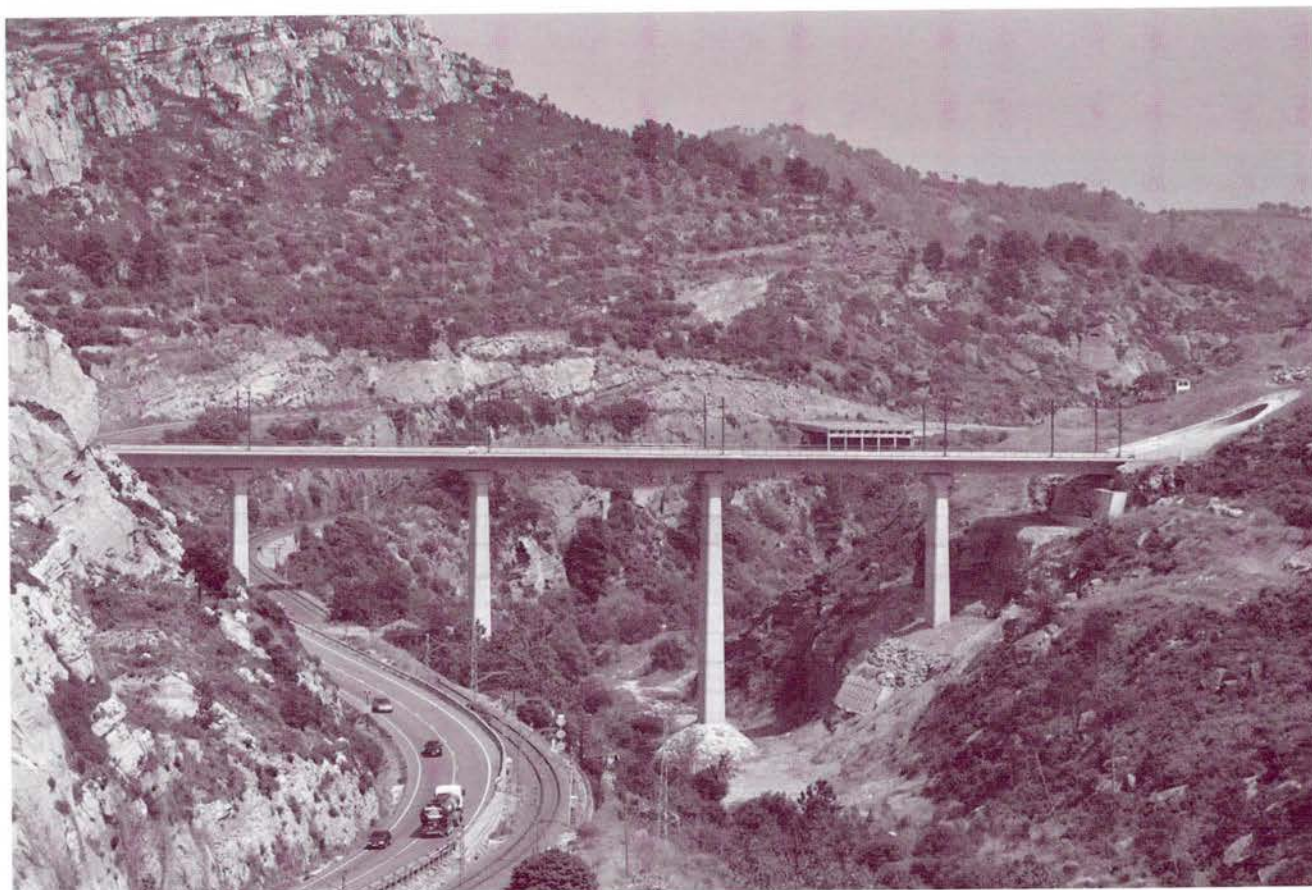
Reparacions als túnels de la Riba i Montblanc

Després de molts mesos arrossegant problemes de tipus geològic i tècnic als túnels de la Riba i Montblanc a primers

d'any, el Gestor d'Infraestructures Ferroviàries (GIF), dependent del Ministeri de Foment, en va licitar els contractes per al revestiment. La reparació consistia a reforçar la cavitat excavada amb un tub de formigó armat de 12 metres de diàmetre, amb l'objectiu d'evitar moviments del terreny de l'interior dels túnels. Estava previst que les obres s'allarguessin durant set mesos i tinguessin un cost de 80 milions d'euros. El mateix dia, es va adjudicar també el projecte de l'estació de Perafort, al Camp de Tarragona, amb un pressupost de 7,84 milions d'euros.

Al marge de l'escull que van suposar els túnels, les obres van avançar sense entrebancs i a bon ritme a tota la línia, segons els seus responsables, i a mitjan mes de maig, els operaris del GIF van començar a fer proves parcials de càrrega entre les localitats d'Albatàrrec i Juneda, prop de la capital lleidatana. Paral·lelament, va continuar la instal·lació de vies entre Albatàrrec i la





Viaducte del ferrocarril d'alta velocitat a l'estrat de la Riba. Els túnels de la Riba van haver de reforçar-se per l'aparició d'esquerdes i ondulacions de la plataforma. Foto: Àlex Tarroja

Nacional II, a la partida de Rufeà, sobre un viaducte de dos quilòmetres i mig.

Queixes pel retard del pagament de les expropiacions

D'altra banda, l'11 de novembre Unió de Pagesos (UP) va presentar a la Subdelegació del Govern central de Lleida un total de 325 expedients de reclamació contra el GIF, per valor d'uns 400.000 euros, pel retard en el pagament de les expropiacions del FAV a diversos municipis de Lleida. Joan Antoni Boldú, responsable d'UP, va declarar a la premsa que els propietaris ex-

propiats de les comarques de Tarragona també patien el mateix retard de pagament.

MXA

Més informació:

www.mfom.es
www.gif.es
www.altavelocidad.org
www.uniopagesos.es/

82 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. ESTACIONS DEL CAMP DE TARRAGONA



Es concreten els projectes de les dos estacions del ferrocarril d'alta velocitat (FAV) previstes al Camp de Tarragona. La primera de les estacions estarà situada entre els municipis de la Secuita i Perafort, mentre que l'altra es localitzarà finalment al sud de l'aeroport de Reus. Les actuacions es complementaran amb la construcció d'un intercanviador de vies a Roda de Barà. Està previst que el FAV entri en funcionament el 2006.

Antecedents | 2003:53



El Camp de Tarragona va ser el lloc decidit per a la connexió de la futura línia del ferrocarril d'alta velocitat (FAV) Madrid-Barcelona-Perpinyà-Montpeller, amb la del FERROCARRIL DEL CORREDOR MEDITERRANÍ [94] (València-Barcelona). A mitjan 2002, es va definir el traçat del FAV i la ubicació de dues estacions a la comarca: l'estació de Perafort, localitzada entre els termes municipals de La Secuita i Perafort, al nord de Tarragona i una segona, que es localitzaria al sud de L'AEROPORT DE REUS [11]. La decisió va ser acordada entre el Ministeri de Foment, la Generalitat i els ajuntaments implicats a través d'un document de síntesi de les seves al·legacions que havia presentat el CONSORCI DEL CAMP DE TARRAGONA [2003:35]. A més es va preveure la construcció d'un intercanviador de vies a Roda de Barà.

El debat sobre la connexió del FAV amb l'aeroport

A la darrera de 2003 el Ministeri de Foment va començar a treballar en el traçat del FAV pel Camp de Tarragona sense preveure cap connexió amb la futura terminal que AENA projectava construir al nord de l'aeroport de Reus. Tot i l'opinió de la Cambra de Comerç de Reus, finalment el Ministeri de Foment havia decidit, amb el vistiplau del Consorci del Camp de Tarragona, localitzar l'estació del FAV al sud de l'aeroport. La Cambra s'havia mostrat partidària des d'un principi de localitzar l'estació al nord de l'aeroport, una opció que consideraven en facilitaria la connexió amb el FAV.

El mes de gener, Lluís Miquel Pérez (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), Alcalde de Reus i vicepresident del Consorci del

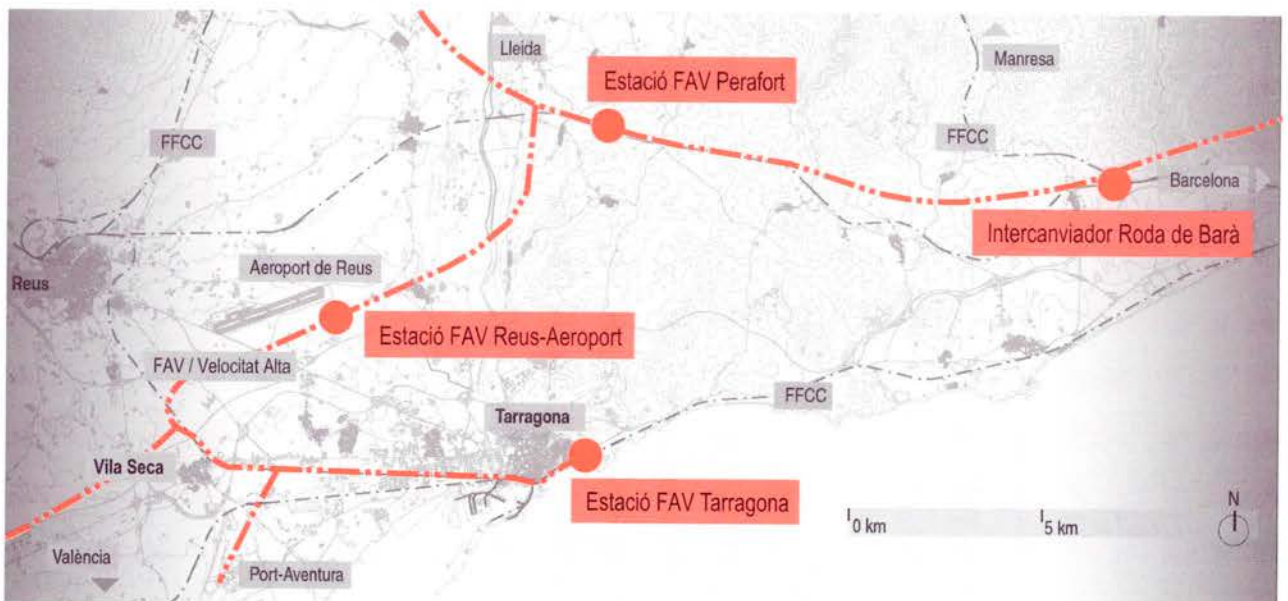
Camp de Tarragona, va demanar el suport del nou govern català per tal que es donés prioritat a la connexió nord entre l'aeroport i l'estació del FAV. La Cambra de Comerç de Reus va celebrar el canvi de parer de l'alcalde reusenc, que anteriorment s'havia sumat al consens del Consorci del Camp en favor de l'opció pel sud. Lluís Badia, president del Port de Tarragona, va alertar que tornar a replantejar traçats que ja havien estat debatuts podia fer endarrerir el projecte.

El secretari per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Manel Nadal (PSC), es va mostrar a favor de cercar el consens i, tanmateix, va manifestar que l'estació de tren al sud i la terminal al nord no perjudicarien la connexió intermodal entre ambdues infraestructures. No obstant, Nadal no considerava convenient introduir nous canvis als traçats ja decidits per no endarrerir més les obres.

2006 nova data d'arribada del FAV

A primers d'any 2004, tot i que no s'havia començat a construir l'estació, les obres ferroviàries de la via ja presentaven un estat d'execució avançat, la qual cosa va permetre al Ministeri de Foment anunciar la possible arribada de trens de gran velocitat procedents de Madrid a partir de 2005. Aquesta notícia va ser rebuda amb entusiasme tant pel sector turístic de la Costa Daurada, com pels responsables polítics de la comarca.

El canvi de govern a l'Estat, a partir de les eleccions generals del mes de març, va anar lligat d'una revisió en el calendari previst d'a-



ribada del FAV. La nova ministra de Foment, Magdalena Álvarez, va assegurar que el FAV no arribaria fins al 2006, en resposta a una interpel·lació presentada pel grup de Convergència i Unió (CiU) al Congrés dels Diputats, a través del seu responsable en infraestructures, Jordi Jané.

L'estació de Perafort

El mes de març, la Generalitat va demanar al Ministeri de Foment algunes modificacions en el projecte de l'estació a fi de no perjudicar les expectatives de creixement urbanístic creades al municipi de Perafort, que preveia quadruplicar la seva població el 2007.

El projecte de l'estació es va veure finalment modificat a finals d'any, tot i que per altres motius. A final d'any el Consell de Ministres va aprovar el redimensionament del projecte, que suposava multiplicar per tres la dimensió de l'estació inicialment prevista. El cost de la nova construcció es va valorar en 41 milions d'euros. Segons Magdalena Álvarez, el projecte dissenyat per l'anterior govern era del tot insuficient pel volum d'activitat que es preveia a l'estació. A més de les dues vies principals destinades al tren d'alta velocitat Madrid-Barcelona, la modificació incloïa dues vies de connexió amb el corredor del Mediterrani, 6 línies per a gestionar trens i 2 andanes de 400 metres de longitud. L'equipament ocuparia 24.000 m² entre l'edifici per a viatgers i l'aparcament per a 635 vehicles.

A final d'any, l'empresa Actividades Construcción y Servicios (ACS), a través de la seva filial Vies i Construccions, es va adjudicar el contracte de construcció de l'estació del Camp de Tarragona per 27,5 milions d'euros. El contracte establia un termini d'execució de setze mesos i que l'estació fos operativa el 2006, dins del termini que la ministra Magdalena Álvarez havia fixat perquè el FAV arribés a Tarragona.

Aquesta macroestació es complementarà amb l'intercanviador de vies de Roda de Barà que ja es va començar a construir a final de 2004. Aquest equipament permetrà que els trens Altaria puguin continuar el seu recorregut fins a Barcelona per la via convencional.

MXA

Més informació:

www.mfom.es
www.gif.es
www.gencat.net/ptop/actuacions/index.htm
www.riba.altanet.org
www.rodadebara.org
www.tarragones.org
www.altavelocidad.org
www.copaltav.org



Imatge de les obres de construcció de l'estació del FAV entre els municipis de la Secuita i Perafort. Foto: Júlia Rubert

83 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. ALT PENEDÈS



Continuen les obres de construcció i les negociacions vinculades al pas del ferrocarril d'alta velocitat per la comarca de l'Alt Penedès. Els ajuntaments s'agrupen en una plataforma amb l'objectiu de defensar i preservar el seu patrimoni natural, pactant, entre altres, solucions de soterrament i minimització de l'impacte ambiental a Vilafranca del Penedès i Sant Sadurn d'Anoia.

Antecedents | 2003-54



La línia d'alta velocitat ferroviària que connectarà Madrid amb França passa per la comarca de l'Alt Penedès, situada al sud-oest de Barcelona. Les mobilitzacions socials i les negociacions polítiques que van tenir lloc al llarg de 2003 van donar com a resultat la definició d'un nou traçat del ferrocarril d'alta velocitat (FAV) al pas pels municipis de Vilafranca del Penedès i Sant Sadurn d'Anoia i la constitució d'una comissió de seguiment de les obres per a evitar la destrucció d'elements patrimonials.



Vilafranca del Penedès. El soterrament de les vies i la base de muntatge

La construcció del FAV al seu pas per Vilafranca del Penedès va ser aprofitada per l'Ajuntament per a negociar el soterrament de totes les vies fèrries i el cobriment al nucli urbà. La petició tenia la finalitat de millorar els accessos i dotar l'estació de rodalies de més bones instal·lacions.

El desembre de 2003 es va signar un preacord de finançament conjunt entre l'Ajuntament de Vilafranca del Penedès i el Ministeri de Foment per a soterrar les vies del FAV al seu pas per la ciutat. L'acord va ser definitiu el 9 de febrer de 2004. A la darrera de 2004, després de mesos de negociació amb la Generalitat, es va anunciar l'acord pel qual el Govern de la Generalitat participaria en el finançament d'aquesta obra i en l'edificació d'una urbanització vinculada al projecte.

El projecte, en execució durant el 2004, preveia que 1.318 metres de la infraestructura passessin soterrats pel centre de la ciutat i que l'estació es col·loqués sobre una plataforma de 43.000 m² de llosa. Els veïns van mostrar la seva preocupació per les possibles vibracions i la contaminació acústica que podria ocasionar el pas del tren. Per tal de minimitzar aquests impactes, el Ministeri de Foment va començar a estudiar solucions de disseny arquitectònic i d'enginyeria.

Segons l'alcalde de Vilafranca, Marcel Esteve (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), la nova estació de Vilafranca seria l'obra més important del segle ja que suposaria guanyar 80.000 m² d'espai lliure. El projecte de construcció de la via i el cobriment tenien un pressupost d'uns 77 milions d'euros. Foment n'assumiria 47,6; la Generalitat 8, i l'Ajuntament 15, a més dels més de 7 milions d'euros provinents de convenis urbanístics signats amb les empreses Cinzano, Barba i Roca i Pinsos Cia.

Paral·lelament, el mes de març, el Ministeri de Foment va fer públic el projecte de construcció d'una base de muntatge de rails del FAV al nord del municipi, en un espai agrícola d'unes 30 hectàrees prop del terme de La Granada. La base, amb un cost de 24,2 milions d'euros, s'utilitzaria per a la manipulació i transport de trams de via durant les obres de construcció del

FAV, i després quedaria com a equipament per al manteniment de la línia de gran velocitat.

Aquesta notícia va generar preocupació i una ferma oposició tant política com cívica dins del municipi. Els grups a l'oposició de la capital de l'Alt Penedès, així com la plataforma Salvem el Penedès, van manifestar-se en contra de l'obra tant per l'impacte paisatgístic i la pèrdua de terrenys de vinya que implicava, com per la necessitat de preservar un jaciment arqueològic sense excavar localitzat en aquell indret. El consistori de Vilafranca del Penedès (PSC; Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV i Esquerra Republicana de Catalunya, ERC) va demanar a la Generalitat que se'n paralitzés la construcció i que col·laborés en el control d'impacte de l'obra. Tanmateix, ambdues administracions van començar a treballar plegades en la redacció d'un projecte previ sobre la futura estació ferroviària de trens regionals que es localitzaria en aquell mateix lloc, com a forma de compensar els greuges del pas del FAV pel municipi. En aquest sentit, Otger Amatller, regidor de la Candidatura d'Unitat Popular (CUP) de Vilafranca del Penedès, va proposar que el Govern alliberés 34 hectàrees industrials a canvi de la base de muntatge.

El 19 de desembre la plataforma ciutadana Salvem el Penedès va mobilitzar prop de 150 persones en una marxa festiva contra la base de muntatge del FAV, per a la construcció de la qual denunciaven que ja s'havien arrencat algunes vinyes. A la convocatòria van participar entre altres un grup de representants del col·lectiu Endavant, el regidor de la CUP, Otger Amatller, alguns regidors del grup municipal de Convergència i Unió (CiU) i el diputat del mateix partit Joan Raventós.

Sant Sadurn d'Anoia

L'octubre de 2002 l'Ajuntament de Sant Sadurn d'Anoia va interposar una denuncia per la via contenciosa administrativa contra el Ministeri de Foment, al·legant indefensió pel fet que no es respectés el traçat del FAV inicialment aprovat, que passava per un túnel, i es projectés un viaducte amb major impacte visual i ambiental. Durant el 2003, Ajuntament i Ministeri van negociar diverses contraprestacions per al municipi.

Fruit de les converses, el mes de gener de 2004, el Ministeri de Foment va anunciar la construcció d'un túnel de 390 metres en el tram central del FAV a Sant Sadurn d'Anoia, l'enjardinament de la zona i la cessió de l'espai que ocupava l'empresa Fragsa –dedicada a compactar ferralla– per a ús municipal durant 50 anys.

El Govern municipal va anunciar la seva intenció d'utilitzar l'espai cedit, situat entre l'estació de tren i la sortida de l'autopista, per crear-hi un aparcament de camions i la primera estació d'autobu-

sos del municipi. Un requisit previ, però, era la descontaminació dels terrenys per part de Foment.

El mes de febrer, davant la negativa de Foment a netejar el solar, el Govern municipal format per CiU, ERC i ICV, es va negar a signar el conveni de pas del FAV pel seu terme. Durant l'estiu es van reprendre les negociacions entre el consistori municipal i el Gestor d'Infraestructures Ferroviàries (GIF) sobre la base de la neteja dels terrenys que l'empresa fragmentadora havia contaminat durant els 20 anys d'activitat. El Ministeri va acceptar finalment negociar totes les peticions realitzades pel municipi.

Impacte ambiental i patrimonial a la comarca

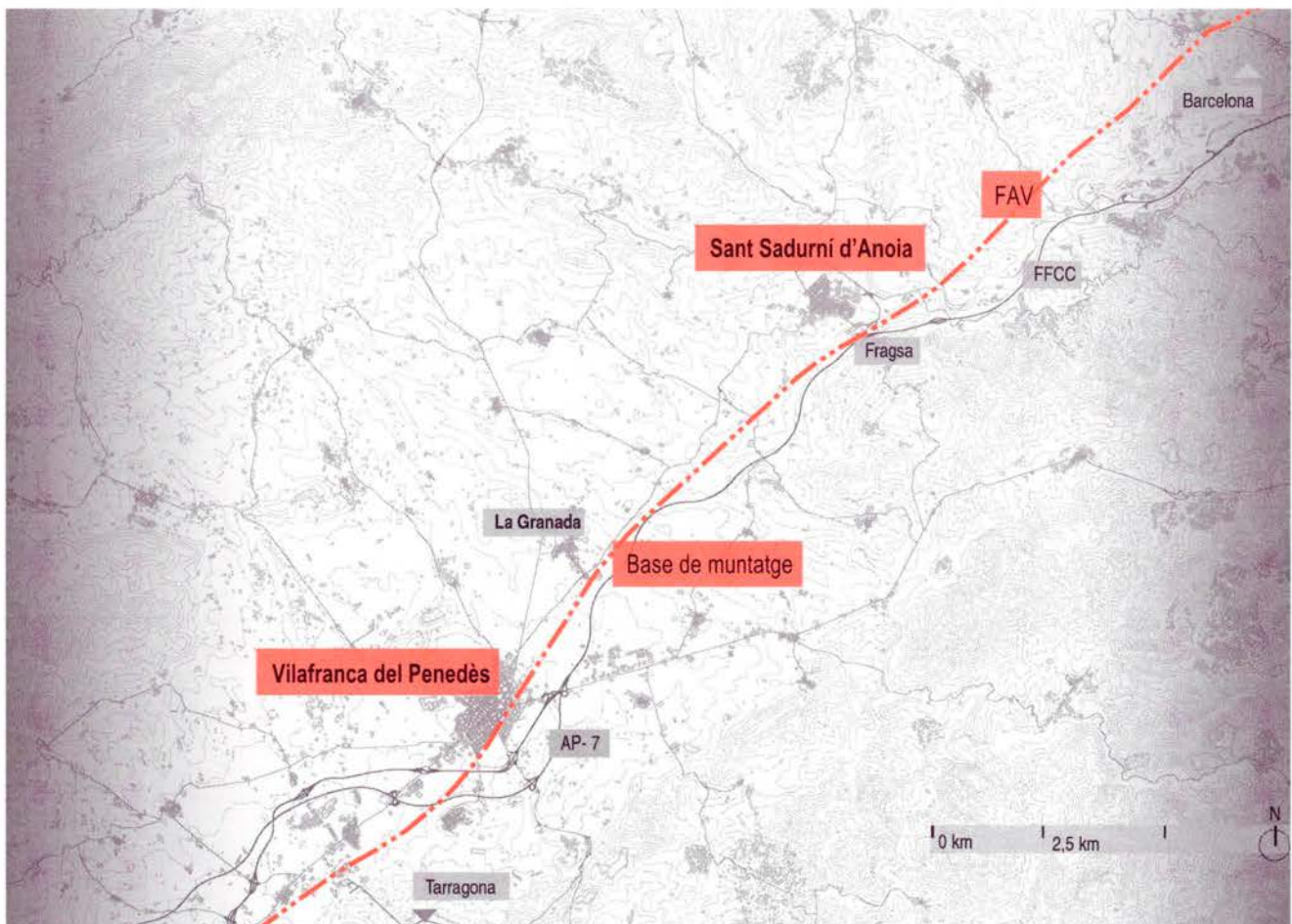
Després de mesos de protestes i requeriments, el mes d'abril, els vuit municipis de l'Alt Penedès per on estava projectat que passés el traçat del FAV es van agrupar en una plataforma per mirar de reduir el possible impacte ambiental generat per les obres de construcció del ferrocarril. Els alcaldes van contractar una empresa especialitzada perquè aixequés acta de totes les destrosses provocades per les obres. Segons el portaveu de la plataforma i alcalde de Sant Llorenç d'Hortons, Carles Baiget, "els ajuntaments estan farts de veure com el GIF actua sense donar cap explicació; els alcaldes s'han cansat d'esperar l'informe ambiental i l'informe de com quedaran els camins i rieres quan acabi la construcció".

A final d'any les obres del soterrament del FAV al seu pas per la ciutat de Vilafranca del Penedès continuaven el seu curs, per bé que les de la base de muntatge continuaven aturades. Pel que fa a Sant Sadurn d'Anoia, el mes d'octubre, l'Ajuntament i el Ministeri van signar un conveni de compensacions pel pas del FAV, que inclou la cessió municipal i la neteja dels terrenys a canvi de retirar el contençió que els enfrontava. L'empresa, però, encara continuava treballant al lloc.

MXA

Més informació

www.infraestructuras-ferroviarias.com
www.ajvilafranca.es
www.ajvilafranca.es/ferrocarril/actual05.html
www.santsadurni.org
www.ajhortons.com
www.ccapenedes.com
www.copaltav.org
www.altavelocidad.org



84 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. BAIX LLOBREGAT



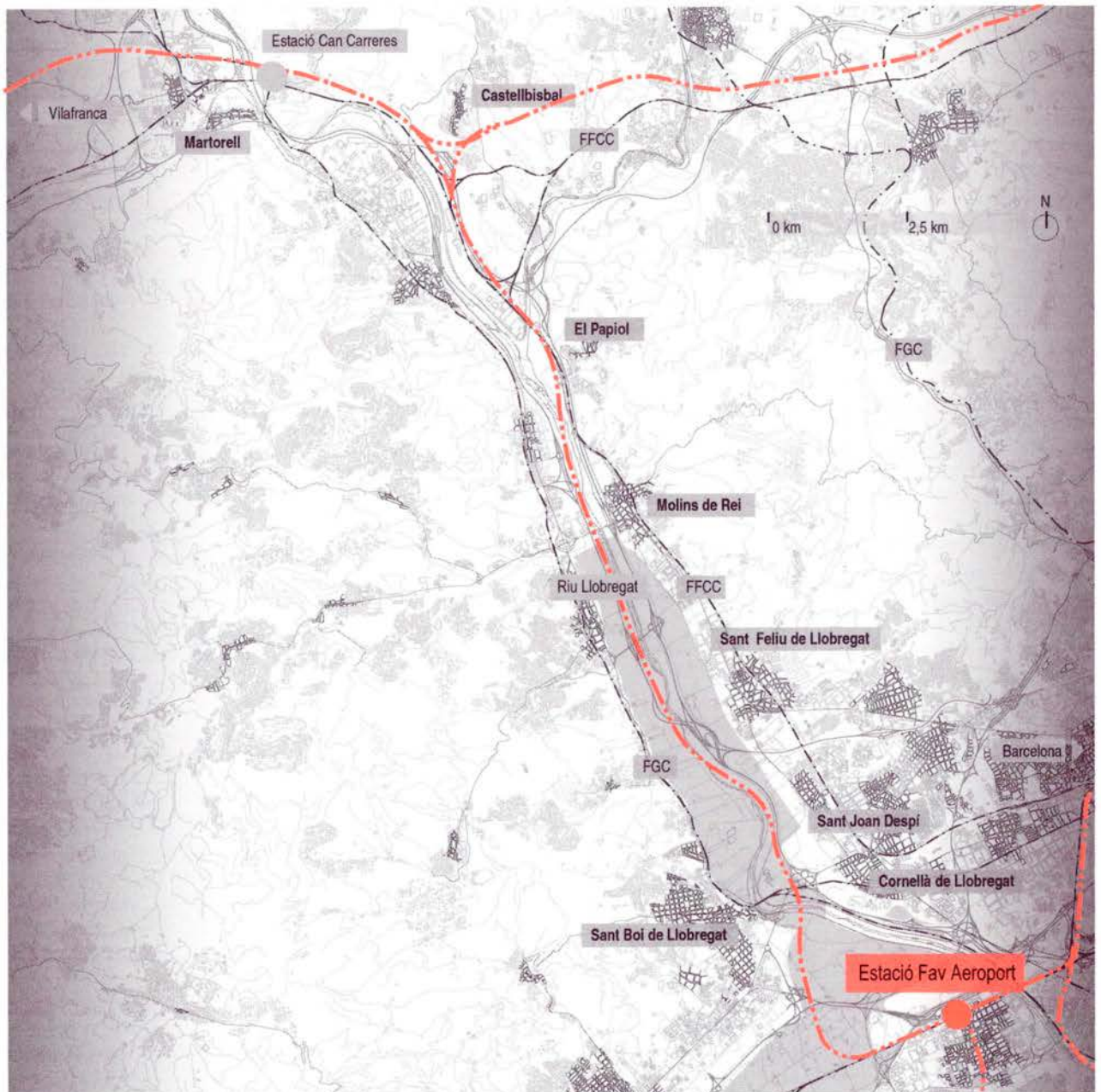
Continuen les obres del traçat del ferrocarril d'alta velocitat (FAV) al seu pas pel Baix Llobregat. L'impacte de la construcció del FAV fa necessària la resolució d'algunes qüestions de planificació ferroviària a nivell local i regional, així com la concreció d'altres projectes que hi estan vinculats i la implicació de diversos agents públics en la consecució de l'obra.

Antecedents | 2003:55



El traçat del FAV al seu pas per la comarca del Baix Llobregat travessarà els termes municipals de Sant Esteve Sesrovires, Martorell, el Papiol, Molins de Rei, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Cornellà de Llobregat, Sant Boi de Llobregat i el Prat de Llobregat. La línia estava projectada perquè anés

paral·lela al tram final del riu Llobregat, a l'oest de Barcelona. Durant el 2003, el Ministeri de Foment va resoldre algunes de les al·legacions presentades al traçat per part dels consistoris de Martorell, Castellbisbal, Sant Joan Despí i Sant Boi del Llobregat i per particulars afectats per les obres. Les principals al·lega-



cions feien referència, per una banda, a fer compatible el pas de la infraestructura per àrees densament poblades i, per l'altra, a l'impacte del FAV en el curs del riu Llobregat.

El traçat a Martorell s'aprofita per a projectar la tercera estació de la ciutat

La definició del traçat del FAV al seu pas per la localitat de Martorell afectava els FERROCARRILS DE RODALIES, PAPIOL-MOLLET [93], ja que obligava a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) a desviar, soterrar i desdoblir les vies, la qual cosa va ser aprofitada per aquesta empresa i per la companyia RENFE per a projectar la que hauria de ser la tercera estació de la ciutat, aquest cop al barri de Can Carreres. El futur intercanviador intermodal Martorell-Central uniria les dues línies de transport ferroviari de rodalies i una parada d'autobusos. Per a l'execució de l'obra es van preveure tres fases fins al 2006 i una inversió de prop de 200 milions. Durant el 2004 es va iniciar la primera, amb la construcció de l'estació que haurà d'estar acabada el primer trimestre de 2005.

L'impacte en el riu Llobregat

D'altra banda, la preocupació pel possible impacte negatiu de les obres de la Nacional A-II i del FAV als darrers quilòmetres del riu Llobregat va quedar recollida a la memòria del Pla especial de protecció i millora del Parc Agrari del Baix Llobregat, aprovat el 17 de desembre de 2003 per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona. El gerent del Parc Agrari, Ramon Maranges, manifestava que "s'ha perdut superfície agrícola útil amb el desviament del Llobregat i el traçat del TGV" (PLA DELTA. CONVENI DE COOPERACIÓ I INFRAESTRUCTURES [134]; RIU LLOBREGAT, DESVIAMENT [181]). Per a subsanar aquest deteriorament, el mes de setembre el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va anunciar la restauració dels marges del riu Llobregat com a corredor biològic des del pont del Diable, a Martorell, fins a la desembocadura. El projecte de RECUPERACIÓ AMBIENTAL DEL RIU LLOBREGAT [182] es va pressupostar en més de 27 milions d'euros. El mes de desembre es va anunciar que una comissió formada pels ministeris de Medi Ambient i Foment, la Generalitat, l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), el Consell Comarcal del Baix Llobregat i els ajuntaments implicats vetllaria perquè les obres del FAV no afectessin els aquífers del delta del Llobregat.

Sant Joan Despí, protestes per a cobrar les expropiacions

A fi d'any van tenir lloc manifestacions i protestes al municipi de Sant Joan Despí perquè alguns dels agricultors expropiats per les obres del FAV encara no havien cobrat les indemnitzacions corresponents. Les protestes van ser recolzades per l'Ajuntament mateix i pel sindicat agrari Unió de Pagesos (UP). Els afectats van manifestar que hi havia pagesos que encara no havien cobrat l'import de les expropiacions i agricultors als quals ni tan sols se'ls havia reconegut el dret a percebre indemnitzacions. "Són demandes justes", va assegurar Antoni Poveda, primer tinent d'alcalde de Sant Joan Despí (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC).

Surten a concurs les obres dels trams entre Sant Joan Despí i Sants

A final de desembre, durant l'última reunió del Gestor d'Infraestructures Ferroviàries (GIF) (l'empresa va desaparèixer el dia 1 de gener de 2005 i quedà integrada en el nou Administrador d'Infraestructures Ferroviàries), es va formalitzar la sortida a concurs de les obres de la plataforma de tres trams de l'entrada del FAV a Barcelona pel Baix Llobregat, que totalitzen 8,9 quilòmetres i tenen un pressupost de 316,4 milions d'euros. La licitació aprovada afecta els trams Sant Joan Despí-Sant Boi de Llobregat (4,1 quilòmetres), Hospitalet-la Torrassa (2,7 quilòmetres) i la Torrassa-Sants (2,1 quilòmetres). El tram entre Sant Joan Despí i Sant Boi preveu la construcció d'un viaducte de 870 metres de longitud i d'un túnel de 2.356 metres. El termini d'execució de l'obra és de 21 mesos.

MXA

Més informació:

www.mfom.es
www.gencat.net
www.altavelocidad.org
www.infraestructuras-ferroviarias.com
www.fgc.es
www.ajmartorell.org
www.aj-elprat.es

85 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. AEROPORT DE BARCELONA



L'alcalde de Barcelona, Joan Clos, recupera la proposta de fer arribar el ferrocarril d'alta velocitat (FAV) a l'aeroport de Barcelona la primavera del 2004 després de les eleccions generals del mes de març. L'Ajuntament del Prat de Llobregat s'oposa enèrgicament a aquesta nova proposta perquè considera que el seu municipi en sortirà perjudicat. Mentrestant, la Generalitat de Catalunya intenta trobar una solució definitiva i pacta amb el Ministeri de Foment prioritzar l'arribada del FAV a Barcelona el 2007. L'arribada a l'aeroport es posterga a una segona fase.

Antecedents | 2003:56



Durant l'any 2003 i després de més de dos anys de difícils negociacions, el Ministeri de Foment, la Generalitat de Catalunya i els ajuntaments del Prat de Llobregat i Barcelona van acordar (opció 1) el traçat del ferrocarril d'alta velocitat (FAV) al seu pas pel Prat de Llobregat i la connexió amb L'AEROPORT DE BARCELONA [7]. L'acord pretenia situar una estació intermodal en l'estació de rodalies de RENFE al municipi del Prat de Llobregat. En aquesta estació hi hauria, a més del FAV, la llançadora de comunicació amb l'aeroport, les línies de rodalies de RENFE i les sortides de les línies DE METRÒ 1 i 9 [106-107], que arribaran al Prat. L'arribada del FAV al Prat de Llobregat en aquestes condicions suposava que 1.100 metres de via se soterrassin al nucli urbà.

Barcelona recupera la proposta de fer arribar el FAV a l'aeroport del Prat

Després de la victòria del Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE) a les eleccions generals del mes de març, l'alcalde de Barcelona, Joan Clos, va recuperar la proposta que la línia d'alta velocitat Madrid-Barcelona i de velocitat alta (Euromed) Alacant-Barcelona FERROCARRIL DEL CORREDOR MEDITERRANÍ [94] tinguessin l'estació en el mateix aeroport i arribessin fins a la nova terminal mitjançant una llançadora. Aquesta opció (opció 2) havia estat defensada per l'Ajuntament de Barcelona i havia comptat amb el recolzament de la societat civil catalana.

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques es va mostrar disposat a liderar la negociació amb el nou govern de José Luis Rodríguez Zapatero per tal d'introduir el canvi d'ubicació sempre que hi hagués consens entre les parts implicades: el Govern, els ajuntaments de Barcelona i del Prat, així com el Consell Comarcal del Baix Llobregat.

El conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, per la seva banda, va posar condicions a l'arribada del FAV a l'aeroport perquè amenaçava les condicions ambientals del delta del Llobregat. Tanmateix, Milà es va mostrar disposat a negociar amb el Govern però va mostrar com a prioritàries la protecció de l'àmbit del futur PARC NATURAL DEL DELTA DEL LLOBREGAT [127], la preservació de l'aquífer del delta que permetria abastir una important part de la població de l'àrea metropolitana de Barcelona durant els anys vinents. En aquesta mateixa línia, el secretari de Mobilitat, Manel Nadal, va assegurar que l'estudi tècnic per a canviar el traçat tindria en compte la defensa del delta del Llobregat, i que no prosperaria sense que hi hagués un acord total entre totes les parts afectades.

L'arribada del FAV a l'aeroport: una proposta controvertida

Les declaracions de Clos no van ser ben rebudes per l'equip de govern de l'Ajuntament del Prat de Llobregat, format per Iniciativa

per Catalunya-Verds (ICV) i el Partit Socialista de Catalunya (PSC), que van criticar durament l'alcalde de Barcelona i el govern tripartit de la Generalitat per voler canviar el traçat del FAV de manera unilateral i sense cap tipus de diàleg ni informació prèvia. Els membres del consistori del Prat també van denunciar la falta de respecte institucional.

L'alcalde del Prat, Lluís Tejedor (ICV-Verds), esperava que la Generalitat respectés el conveni firmat per a l'estació urbana del FAV, amb què el Prat havia estat realitzant tota la seva planificació urbanística i comptava amb la ubicació d'una estació intermodal central, a prop dels terrenys que ocupava la Seda. És per aquest motiu que va censurar la ruptura unilateral per part del Govern d'un acord institucional firmat. Tot i així, Tejedor no s'oposava a la negociació i es mostrava obert a propostes millorables.

A mitjan abril, tots els grups polítics de l'Ajuntament del Prat van aprovar per unanimitat una moció en què es defensava la construcció de l'estació intermodal del FAV al nucli urbà de la ciutat, tal com s'havia signat el 28 de juliol de 2003. El consistori va considerar que aquest acord era positiu per al municipi i per al Baix Llobregat i el Barcelonès, i que trencar-lo podria comportar importants perjudicis, com el de limitar el creixement urbanístic del Prat cap a la zona nord. L'acord no tan sols preveia la construcció de l'estació intermodal del FAV al voltant de l'actual estació de FERROCARRILS DE RODALIES [92] de RENFE, amb l'arribada fins a aquest punt de les línies 1 i 9 del metro, sinó que també mantenia la proposta de soterrar uns 1.100 metres de la plataforma de vies existents i de les vies del futur traçat del FAV dins el terme urbà del Prat.

Per la seva banda, gran part de les entitats i col·lectius empresarials es van mostrar a favor de la proposta d'ubicar l'estació del FAV a l'aeroport, amb una línia directa de connexió. La Cambra de Comerç, l'Associació de Promotors, el Col·legi d'Enginyers Industrials i el Consorci de la Zona Franca van coincidir a destacar que la integració entre tren i avió era fonamental per al creixement de l'aeroport del Prat i de l'economia catalana.

Prioritat de l'arribada del FAV a Barcelona

La Generalitat de Catalunya i el Ministeri de Foment pacten prioritzar l'arribada del FAV a Barcelona el 2007, mentre que l'arribada a l'aeroport es posterga a una segona fase

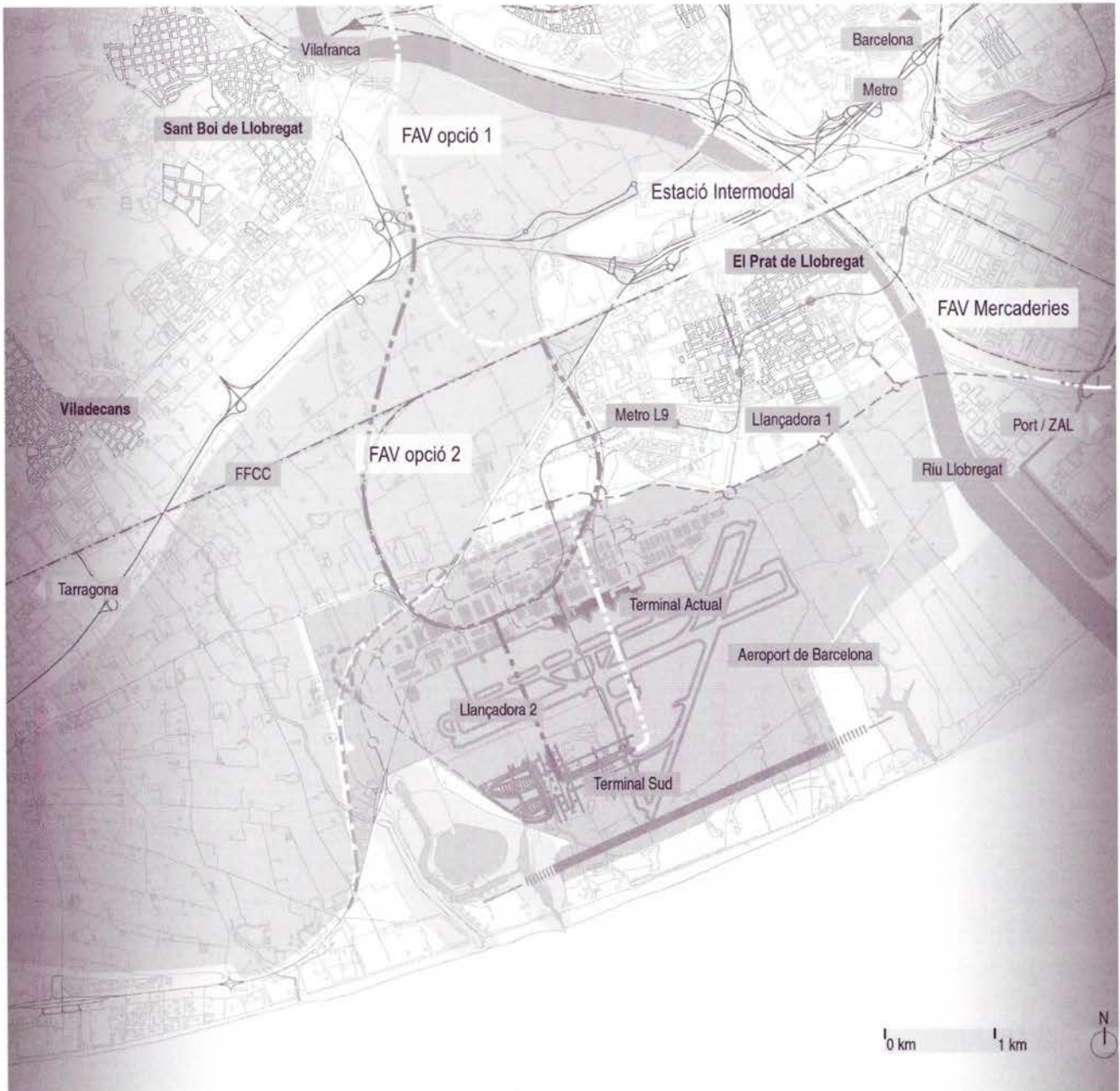
Durant el mes de juny, el Ministeri de Foment va advertir que la proposta de portar el FAV a l'aeroport podia provocar que hi hagués un retard d'uns dos anys pel que feia a l'arribada del FAV A BARCELONA [86], prevista per al 2007. Per aquest motiu, el pre-

sident de la Generalitat de Catalunya, Pasqual Maragall, va mostrar la seva preocupació perquè les obres no es retardessin i va assegurar que havia demanat als seus col·laboradors que estudiessin la relació entre els beneficis i el perjudici d'un altre retard en l'arribada del FAV. El secretari de Mobilitat, Manel Nadal, va manifestar que estaven analitzant diferents possibilitats, costos i impactes ambientals.

A mitjan juny, la ministra de Foment, Magdalena Álvarez Arza, es va comprometre a fer que el FAV arribés a l'Estació de Sants de Barcelona el 2007. A canvi, va comentar que l'enllaç directe amb l'aeroport hauria d'esperar. Álvarez va donar la data del 2007 perquè el FAV arribés a Sants –no a l'estació i L'INTERCANVIADOR DE LA SAGRERA [107] –, després de concretar que, del tram Lleida-Barcelona (FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT, [81-86]), se n'havia executat fins aleshores el 45%. També va advertir que qualsevol canvi podria comportar retards de dos anys, que és el que costaria fer els tràmits d'informació pública i declaració d'impacte ambiental, abans d'adjudicar el projecte.

Per a facilitar l'acceleració de les obres, el Govern català va desistir de forçar un canvi en la ruta d'accés del FAV a Barcelona perquè la línia principal passés per les terminals de l'aeroport. Així doncs, es va mantenir el traçat pactat el 2003, que preveia el pas de les vies d'ample internacional per sota del nucli urbà del Prat de Llobregat, abans de creuar el riu i encarar l'Estació de Sants. Tot i això, Maragall va aconseguir el compromís del Ministeri de Foment per fer arribar el tren d'alta velocitat a l'aeroport, un dels objectius des que va accedir al Govern de la Generalitat, i al qual es va comprometre davant els empresaris –patronals Pimec-Sales, Foment del Treball, així com la Cambra de Comerç de Barcelona–, que van aplaudir el compromís. El projecte depenia dels estudis tècnics que la Generalitat havia encarregat als enginyers per a calibrar el cost econòmic i d'obra que suposaria el nou tram fins a l'aeroport.

A final de juny, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va proposar modificar el traçat del FAV per salvar els cultius del delta del Llobregat. La proposta pretenia aprofitar els corredors ferroviaris ja



existents, el de mercaderies que s'estava construint en direcció cap al PORT DE BARCELONA [166] i el de la línia de Vilanova i la Geltrú, per a fer entrar el FAV a l'Estació de Sants. Segons va explicar el diputat del Parlament català del grup republicà, Xavier Vendrell, aquesta proposta, que s'assemblava molt a un dels primers traçats que va estudiar el Ministeri de Foment l'any 2000, era la que suposava menys cost econòmic, més alta rendibilitat i permetia una major velocitat del ferrocarril. També va recordar que la Generalitat s'havia compromès a estudiar la proposta d'ERC al mateix nivell que les altres dues opcions que hi havia en aquell moment.

Per la seva banda, Convergència i Unió (CiU) va presentar una proposta a final de juliol, que no suposava un endarreriment de les obres i permetia complir el calendari segons el qual el FAV arribaria el 2007 a l'Estació de Sants i el 2009 a la frontera amb França. La proposta presentada pel portaveu del grup parlamentari de CiU, Felip Puig, era que el FAV circulés de manera provisional per la línia de mercaderies d'ample europeu –que s'estava construint al llarg del Baix Llobregat fins al port– fins que no es construís l'enllaç definitiu amb l'aeroport.

La solució definitiva es fa esperar: el Govern sospesa recuperar el bucle per dur el FAV a l'aeroport

A primers d'octubre, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques va recuperar la idea del bucle per portar el FAV a les terminals de l'aeroport de Barcelona. Segons va explicar el conseller, Joaquim Nadal, l'avantatge del traçat en forma de llaç que plantejaven, ideat el 2001 i descartat el 2003, era que ja havia sortit a informació pública i que per tant es podria tirar endavant sense haver d'emprendre'n de nou les tramitacions. Tal com va assenyalar Nadal,

la Generalitat estava treballant per trobar una solució de consens i plantejar-la al Ministeri de Foment, tenint present que, fos quina fos, en cap cas perjudiqués el calendari proposat.

A mitjan desembre, es va anunciar que una comissió formada pels ministeris de Medi Ambient i Foment, la Generalitat de Catalunya, l'Agència Catalana de l'Aigua, el Consell Comarcal del Baix Llobregat i els ajuntaments implicats veïllaria perquè les obres del FAV no afectessin els aquífers del pla de Barcelona i els del delta de Llobregat, que abasten aigua a Barcelona, el Prat i l'Hospitalet. L'objectiu d'aquesta comissió seria controlar que es complissin les vint-i-una mesures ambientals pactades pels dos trams projectats entre Sant Joan Despí i la Torrassa i entre la Torrassa i Sants.

El 23 de desembre de 2004 el Consell de Ministres va aprovar la contractació de les obres de la línia del FAV des de Sant Boi fins a l'Estació de Sants (FAV BAIX LLOBREGAT, [84]), tot i que es va deixar pendent el tram de l'aeroport.

JRL, XBR i XSR

Més informació:

www.mfom.es
www.gif.es
www.aj-elprat.es
www.elbaixllobregat.net
www.copaltav.org
www.altavelocidad.org
www.tranvia.org



El nou intent del consistori barcelonès de fer arribar directament el FAV a l'aeroport va ser criticat per l'Ajuntament del Prat que seguia defensant l'opció de l'estació intermodal. Foto: Marta Casas



Les negociacions entre administracions sobre el traçat del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) al seu pas per Barcelona culminen amb nous canvis al projecte previst inicialment. Durant el 2004 s'aprova el pla urbanístic que permetrà la construcció de l'estació central del FAV a la Sagrera i es liciten les obres de remodelació i ampliació de l'estació de Sants. Diferents entitats veïnals han manifestat el seu descontentament amb el traçat acordat. Malgrat els canvis es manté el 2007 com la data prevista d'arribada del FAV a Barcelona.

Antecedents 2003:57

El FAV Madrid-Barcelona-Perpinyà-Montpeller (FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [91] FIGUERES-PERPINYÀ) tenia inicialment prevista l'arribada a Barcelona l'any 2004. Això no obstant, diversos retrassos en la definició i en les característiques del traçat dels diferents trams van endarrerir les previsions inicials.

A final de la primavera de 2003 es van crear dues entitats públiques amb representats del Ministeri de Foment, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat (DPTOP) i l'Ajuntament de Barcelona, per al seguiment, coordinació i impuls de l'arribada del FAV a Barcelona. El Consorci Alta Velocitat Barcelona (CAVB), integrat per la Generalitat de Catalunya, mitjançant el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, el Ministeri de Foment i l'Ajuntament de Barcelona, té la finalitat de fer el seguiment i la coordinació de les actuacions vinculades a la construcció de les infraestructures de l'alta velocitat en el municipi de Barcelona i la Societat Barcelona Sagrera Alta Velocitat SA (BSAV), formada per la Generalitat de Catalunya conjuntament amb l'Ajuntament de Barcelona i les empreses estatals GIF (Gestor d'Infraestructures Ferroviàries) i RENFE, s'encarrega de facilitar la coordinació i l'execució de les actuacions corresponents a l'ordenació ferroviària i de transport públic i de promoure i gestionar la transformació urbanística derivada de les obres de remodelació del sistema ferroviari de l'àmbit de la Sagrera-Sant Andreu. Tanmateix, el CAVB i la BSAV es van mantenir inactives durant el 2003 i els primers mesos de 2004. Finalment, a primers de febrer de 2004, l'alcalde de Barcelona, Joan Clos va anunciar l'inici de la seva activitat amb la celebració d'una primera reunió de treball.

Les obres del ferrocarril d'alta velocitat a la ciutat de Barcelona comprenen la remodelació de l'estació de Sants, la creació d'un baixador al passeig de Gràcia, la creació de l'estació central de la línia al barri de Sant Andreu-Sagrera (TRANSFORMACIÓ URBANA DE SANT ANDREU-SAGRERA [193]) i el túnel que travessarà pel mig la ciutat, paral·lel a la costa i que recorrerà tota l'obra.

A la darrereria de 2003, el llavors conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Felip Puig, va detectar inconvenients en el traçat entre les estacions de Sants i la Sagrera, que havia estat consensuat per les tres administracions l'abril d'aquell any i que establia un túnel sota el carrer Mallorca, amb un desviament per a evitar afectar la Sagrada Família. Felip Puig va presentar al·legacions al projecte defensant un traçat alternatiu per sota del carrer Provença, que segons afirmava suposaria un l'estalvi d'entre 150 i 200 metres en els intercanviadors amb les línies de METRO [106] i els FERROCARRILS DE RODALIES [92], radis de gir més suaus i sobretot una intervenció menor. Francisco Álvarez-Cascos, ministre de Foment, i

Benigno Blanco, secretari d'Estat d'Infraestructures, van rebutjar la proposta i van advertir que qualsevol canvi en els acords significaria «un any més de retard en les obres». L'Ajuntament de Barcelona tampoc no va mostrar interès en aquest canvi de traçat.

El nou govern de la Generalitat retira les al·legacions presentades per l'anterior govern

A final de gener de 2004, els nous responsables del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat i els responsables de l'Ajuntament de Barcelona van arribar a un acord per retirar les al·legacions presentades per l'anterior conseller, Felip Puig. D'aquesta manera, el nou conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, volia millorar les relacions amb Foment i accelerar la construcció del FAV per tal de complir amb el calendari d'arribada a Barcelona previst per al 2007 i a la frontera francesa, el 2009. «S'han de reprendre les relacions i el diàleg fructífer», va declarar.

El 9 de febrer, després de vuit mesos de paràlisi, es va realitzar la primera reunió del CAVB i del BSAV, amb l'assistència de Benigno Blanco, Joaquim Nadal i el primer tinent d'alcalde de Barcelona, Xavier Casas. A la reunió es va acordar unànimement el traçat del FAV sota el carrer Mallorca i es va decidir que Gestor d'Infraestructures Ferroviàries (GIF), empresa adscrita a Foment, redactaria el projecte de les instal·lacions ferroviàries de la Sagrera en coordinació amb Barcelona Regional (BR), que s'encarregaria del projecte bàsic d'estructura i del cobriment de les vies de l'Estació de Sants. També es van renovar els membres del consell d'administració del CAVB i se'n van nomenar consellers Joaquim Nadal, Manel Nadal, Jordi Julià, Ramon Masenguer i Carlos Jiménez. Alhora, es va pactar la creació d'una comissió delegada i d'un grup tècnic amb dos representants de cada administració.

El 6 de març, el Boletín Oficial del Estado (BOE) va publicar l'inici d'informació pública del projecte bàsic de plataforma i estudi d'impacte ambiental del túnel del FAV que havia d'unir les estacions de Sants i la Sagrera, amb un cost aproximat de 260 milions d'euros i una longitud de 5'623 km. Tanmateix, s'indicava que el CAVB seria l'encarregat de planificar les obres i la Societat BSAV d'executar-les i de finançar les operacions immobiliàries que acompanyarien la construcció de l'estació central de la Sagrera.

El projecte es va dividir a nivell executiu en dos trams: el primer, Sants-Comte Borrell, s'iniciaria en un túnel sota l'avinguda Roma i tindria el final a l'encreuament amb el carrer Borrell, amb una longitud de 700 m. El segon tram començaria a l'encreuament dels carrers Mallorca i Comte Borrell i avançaria pels carrers Mallorca, Diagonal i València fins a la futura estació de la Sagrera,



incloent-hi la construcció d'una nova estació al passeig de Gràcia-Rambra de Catalunya per a facilitar la connexió amb els Ferrocarrils de la Generalitat.

Preocupació pel compliment del calendari

La revisió i els canvis de traçat en alguns trams anteriors a Barcelona, com el del Prat i la connexió amb L'AEROPORT DE BARCELONA [85], o el retard de les obres de la línia entre LLEIDA-TARRAGONA [81] i els trams fins a Barcelona a través DEL BAIX LLOBREGAT [84] van suscitar tot tipus d'interrogants i especulacions per part dels representants polítics, en relació amb la data d'arribada del FAV a Barcelona, prevista per al 2007. El secretari de Mobilitat del Govern, Manel Nadal, va afirmar que la Generalitat no prendria cap decisió «que signifiqués endarrerir encara més les obres de l'AVE». Per la seva banda, Xavier Trias, president del grup municipal de Convergència i Unió (CiU) a l'Ajuntament de Barcelona, va reaccionar a les declaracions de Nadal acusant «Clos i Maragall de conformisme pel retard de l'AVE». Per la seva banda, Magdalena Álvarez, ministra de Foment, es va comprometre davant el president de la Generalitat, Pasqual Maragall, a complir el calendari previst i va explicar que Foment mantindria el traçat del conveni firmat pels anteriors governs espanyol i català per no endarrerir el projecte.

Paral·lelament, el 16 de juliol, es van tornar a reunir les administracions que participaven a la construcció del FAV a Barcelona i van escollir Jordi Prat, director tècnic de l'Autoritat del Transport Metropolità i conseller delegat, com a director general del CAVB, i Jaume Castellví, gerent d'Empreses i Inversions Municipals de l'Ajuntament, com a conseller delegat de BSAV.

Les administracions acorden nous canvis d'última hora al traçat

El dia 1 de desembre, en el marc d'una reunió de seguiment del CAVB, es va qüestionar novament el traçat acordat, aquest cop a petició del consistori barceloní. Es va tornar a posar sobre la taula la conveniència que el túnel passés sota el carrer Provença, en lloc de pel carrer Mallorca, tal com ja havia estat proposat anteriorment per Felip Puig. L'argument fou novament la menor afectació tant en subsòl com en superfície. Dos dies després, les administracions implicades van ratificar definitivament aquesta variació. El traçat definitiu acordat suposaria que el túnel sortís de Sants per la plaça dels Països Catalans i continués pel carrer Provença a cel obert entre pantalles, pel costat de la presó Model. A partir d'aquí, el recorregut continuaria subterrani pel carrer Provença fins a l'avinguda Diagonal, es desplaçaria fins al carrer València i torçaria pel carrer Mallorca fins a la sortida del túnel al carrer Espronceda.

Malgrat el canvi i la necessitat de repetir el procés d'elaboració i aprovació de projecte bàsic, el nou secretari d'Estat d'Infraestructures, Víctor Morlán, va declarar que no es preveien més retards en el calendari que programava l'entrada en funcionament del FAV per al 2007, atès que es podia començar pel tram no afectat. Xavier Casas va afegir que la modificació no encarriraria les obres, «sinó que suposarà fins i tot menys costos». A final d'any encara no hi havia una data concreta d'inici de les obres del túnel.

Preocupació veïnal i veus crítiques

L'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) qüestionava, en un article de premsa publicat al febrer pel seu president Pau Noy, tot el projecte, la necessitat d'una infraestructura d'aquesta magnitud i l'eficiència de la mateixa, tenint en compte l'elevat cost de l'obra i la competència amb què el FAV hauria de lluitar contra altres mitjans de transport com l'avió o els trens ràpids.

El 18 de setembre, les entitats veïnals de l'Eixample i Sant Martí van aconseguir un compromís per part del GIE, pel qual es responsabilitzava d'aixecar una acta notarial sobre l'estat dels edificis sota els quals passaria el túnel, abans i després de les obres. «Sembla que hi ha prou garanties, i que se'n faran càrrec si apareix alguna esquerda», va dir Joan Balanyac, representant de l'Associació de Veïns de la Sagrada Família.

El mes d'abril els Veïns del Clot-Camp de l'Arpa es van mobilitzar contra el que ells van considerar escassa profunditat del túnel, tement possibles esquerdes i vibracions, i van presentar al·legacions contra el projecte al Ministeri de Foment. Segons el traçat, en aquest barri el túnel començava a ascendir fins a arribar al nivell de la primera planta subterrània de l'estació, ja al barri de la Sagrera, passant en alguns punts a 4 m de profunditat. Els veïns van reclamar una profunditat similar a la prevista a la resta de la ciutat, d'uns 25 m. Així mateix, van demanar que no s'enderroqués la Torre del Fang, un edifici del segle XV, catalogat, situat a l'encreuament dels carrers Espronceda i Clot. L'associació va portar la protesta al carrer i va repartir pancartes amb el lema: «Més profunditat, menys vibracions».

Remodelació i ampliació de Sants: el soterrament de les vies

A primers de 2004 es va aprovar definitivament el projecte d'ampliació i remodelació de l'Estació de Sants on la línia d'alta velocitat tindria una terminal de viatgers. Segons el projecte, que només estava pendent d'un informe favorable d'impacte ambiental i de la licitació posterior de les obres, les obres suposarien doblar la capacitat d'usuaris, la integració de l'estació d'autobusos, que seria subterrània, i el cobriment de la platja de vies que hi ha entre Riera Blanca, a l'Hospitalet, i l'entrada a l'Estació de Sants, i que donaria lloc a un nou passeig de vianants. Els veïns havien demanat el soterrament total de les vies, però el Ministeri ho va descartar amb l'argument que era impossible fer-ho sense interrompre durant dos anys el pas dels trens. Tanmateix, la remodelació preveia l'augment de l'edificabilitat del sector i permetia la construcció d'un nou centre comercial i de serveis, així com un nou establiment hotel·ler.

Durant el mes de maig els veïns es van reunir amb Manel Nadal i Xavier Casas per tal d'aconseguir que la Generalitat i l'Ajuntament recolzessin les seves peticions davant el Ministeri de Foment: «És tècnicament viable, només calen diners», va insistir el vicepresident de la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB) i dirigent veïnal a Sants, Josep Xarles.

Pocs dies després, els comerciants i membres de la Comissió de Seguiment del FAV van criticar que l'estació podria esdevenir «una mena de gran superfície comercial encoberta», en paraules de Lluís Llanas, representant dels comerciants de Creu Coberta. Els veïns van reclamar que els beneficis del lloguer de locals es destinessin a soterrar les vies. Aquesta petició va trobar recolzament en el Partit Popular, que va presentar al·legacions al Pla especial de l'estació elaborat per l'equip de govern municipal, tot i que un any abans s'hi havia mostrat favorable. A les queixes veïnals dels comerciants de la zona es van afegir, a final de setembre, la dels propietaris expropiats, que en reclamaven majors indemnitzacions.

Paral·lelament, el dia 1 de desembre, el Consell d'Administració de RENFE va adjudicar a Dragados i Teca el contracte de la primera fase de les obres d'ampliació i adaptació a trànsits del FAV de l'estació, per un import de 29,3 milions d'euros. Aquesta seria la primera fase d'obres i inclouria la construcció d'una nova via i 1.075 places d'aparcament.



El 21 de desembre, un cop obtingudes les declaracions d'impacte ambiental favorables, el Ministeri de Foment va publicar al BOE l'aprovació definitiva dels estudis de traçat del FAV dels trams pendents del Baix Llobregat: Sant Joan Despi-la Torrassa i la Torrassa-Sants. L'estudi de traçat del tram entre l'Hospitalet i Sants va rebre vint-i-tres al·legacions però el Ministeri va desestimar cobrir totalment les vies. No obstant això, per a reduir l'impacte acústic i l'efecte barrera del tren, es va aprovar rebaixar a quatre el nombre de vies en superfície, per tenir espai per allunyar-les al màxim de les edificacions, i que les vies d'ample internacional passessin per un túnel des del revolt de la Torrassa fins a l'Estació de Sants. Es tractava, doncs, d'una solució a mig camí entre les demandes veïnals i el que preveia el Pla inicial.

Estació central a la Sagrera: s'aprova el pla urbanístic

L'Ajuntament de Barcelona va apostar per la TRANSFORMACIÓ URBANA DE SANT ANDREU-SAGRERA [193] com a nova centralitat urbana, una àrea que havia quedat al marge dels grans processos de rehabilitació dels vuitanta i noranta. La decisió de construir una gran estació central del FAV al barri que seria també estació intermodal i enllaçaria amb la LÍNIA 9 DEL METRO [107] era una de les intervencions clau d'aquesta operació.

El 19 de maig la Subcomissió d'Urbanisme de Barcelona va aprovar definitivament el Pla urbanístic de Sant Andreu-Sagrera. L'àmbit del Pla abraçava una superfície total de 986.016 m² i comprenia tot l'entorn de l'estació, entre el pont del carrer Felip II fins al nus de la Trinitat, inclòs l'entorn ferroviari, des del passeig de Santa Coloma fins al carrer d'Espronceda, necessari per a la integració dels barris de Sant Andreu i Sant Martí, separats pel ferrocarril des del segle XIX.

Segons el projecte aprovat, l'estació del FAV tindria tres nivells subterrànics que, a més de l'alta velocitat, inclourien el metro (les línies L4 i L9 tindran parada i hi haurà enllaç a les L1 i L5), els trens de rodalies de RENFE, trens regionals, autobusos urbans i interurbans, taxi i aparcaments per a 4.000 vehicles.

El projecte va ser rebut amb crítiques per les associacions veïnals: «Aquests terrenys van ser expropiats fa un segle per l'Estat per fer-hi passar el ferrocarril, i ara RENFE es dedica a fer-hi negoci», va denunciar el president de l'Associació de Veïns de la Sagrera, Oleguer Méndez.

El 2 de desembre la societat BSAV va decidir encarregar la redacció del projecte bàsic de l'estació de la Sagrera preveient que quedaria enllestit en un termini de deu mesos. El pas següent seria licitar les obres que durarien fins al 2009, amb un cost aproximat de 2,4 milions d'euros.

MXA

Més informació:

www.mfom.es
 www.gif.es
 www.bcn.es/eixample
 www.bcn.es/santmarti
 www.copaltav.org
 www.altavelocidad.org
 www.tranvia.org

87 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. VALLÈS



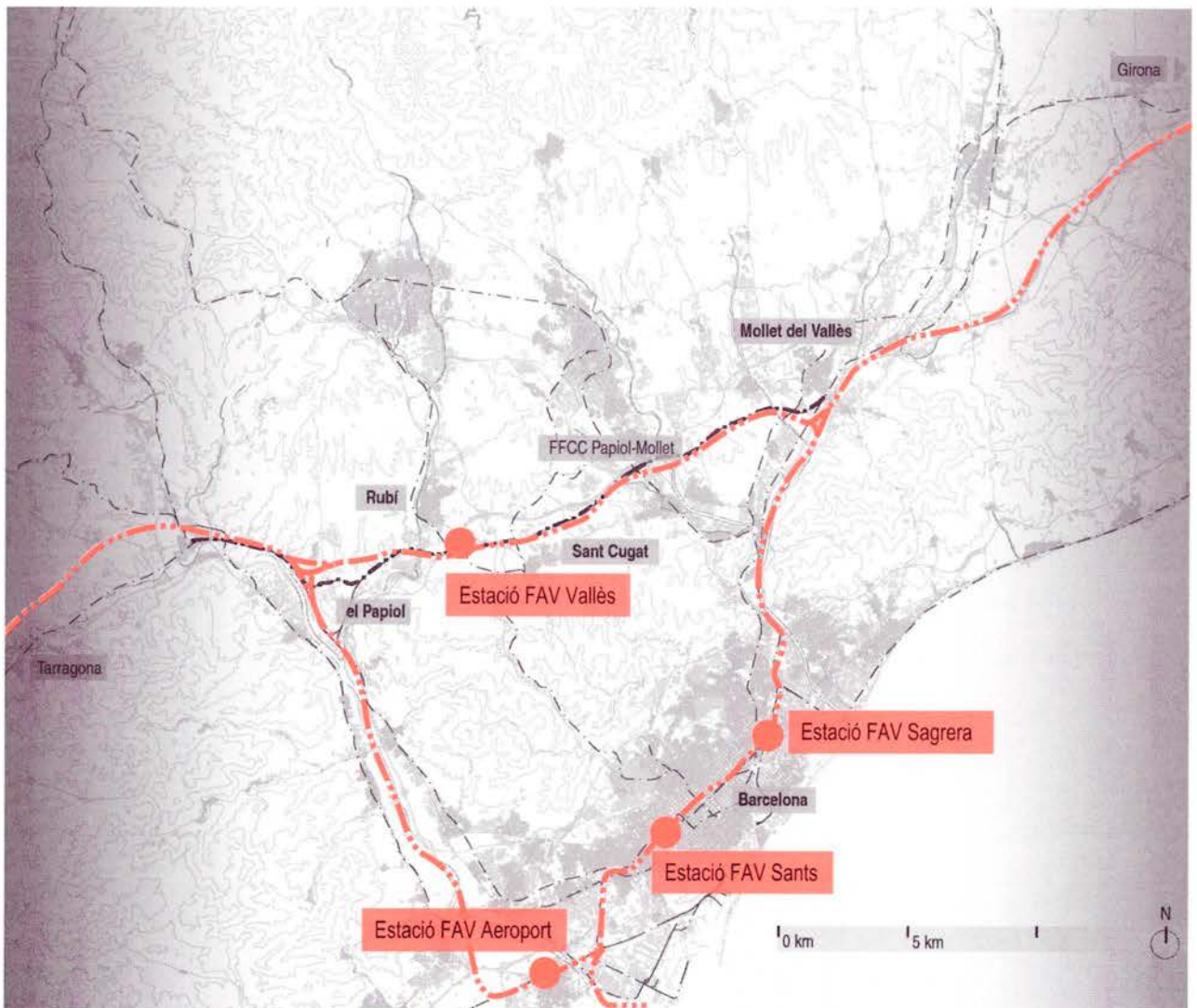
Continua el debat sobre la ubicació definitiva de la futura estació del ferrocarril d'alta velocitat al Vallès i el de la possible necessitat de desdoblar la línia ferroviària existent entre Mollet i el Papiol per a permetre la circulació de trens de rodalies, mercaderies i d'alta velocitat, amb ample internacional. En canviar el Govern de l'Estat, de resultes de les eleccions generals del mes de març, s'obren noves expectatives negociadores amb els ajuntaments implicats i la Generalitat. Les solucions tècniques i polítiques del traçat resten pendents d'estudi.

Antecedents | 2003:58



Al començament de l'any 2004 va tenir lloc una reunió entre una representació d'alcaldes del Vallès Occidental (Sant Cugat del Vallès, Rubí, Terrassa, Sant Quirze i Matadepera) i l'aleshores secretari d'Estat d'Infraestructures del Ministeri de Foment, Benigno Blanco (Partit Popular, PP), per a parlar de la futura estació de tipus mixt –per a passatgers i mercaderies– del ferrocarril d'alta velocitat (FAV) al seu pas pel Vallès. Blanco va proposar per a aquest tram la construcció d'un tercer rail per a aconseguir així l'ample internacional.

Blanco va confirmar que la futura estació del Vallès tindria capacitat per a suportar uns 5,2 milions de viatgers anuals, la quarta part de tots els generats a l'àrea metropolitana de Barcelona, i estaria ubicada entre els municipis de Rubí i Sant Cugat del Vallès, al voltant de la masia de Ca n'Ametller i l'Hospital General de Catalunya. L'estació tindria serveis de trens d'alta velocitat i 60 trens regionals que cobriren la línia de FERROCARRIL DE RODALIES ENTRE MOLLET I EL PAPIOL [93]. Carme Garcia, alcaldessa de Rubí (Partit dels Socialistes de



Catalunya, PSC), va indicar que mirarien "amb lupa l'impacte viari de la nova estació". Per la seva banda, l'alcalde de Sant Cugat, Lluís Recoder (Convergència i Unió, CiU) va demanar que es resolguessin primer els accessos a l'autopista.

Blanco va confirmar que el corredor del Vallès del FAV es faria a partir de la construcció d'un tercer rail paral·lel a la via de mercaderies existent, per aconseguir l'ample internacional sense haver de fer un desdoblament. Els alcaldes van expressar els seus dubtes que aquesta solució tècnica pogués donar resposta a la densitat de pas de trens de diferents tipus que hauria de suportar la xarxa. El Govern català es va mostrar contrari i decebut per la intenció manifestada pel Ministeri de Foment. El secretari de Mobilitat, Manel Nadal (PSC), la va qualificar de retrocés, ja que segons va explicar incomplia un compromís anterior de construir una via nova d'ample internacional per al traçat de l'AVE al Vallès. La nova via permetria, segons Nadal, assegurar el transport transfronterer de persones i mercaderies així com una bona connexió amb el PORT DE BARCELONA [166], obrint alhora la possibilitat d'una nova sortida per a les mercaderies.

El canvi de Govern estatal, produït el mes de març, va propiciar que al començament d'estiu es reobriessin les discussions entre el Ministeri de Foment, la Generalitat i els municipis implicats, sobre la ubicació definitiva de la futura estació del FAV al Vallès Occidental i sobre la necessitat o no d'un desdoblament de la línia Mollet-el Papiol. El nou secretari general d'Infraestructures, Antonio Monfort, va anunciar que el Ministeri

estava pendent del resultat d'un estudi sobre les capacitats d'absorció de mercaderies i passatgers del corredor vallesà per a fer una proposta.

Tanmateix, durant el 2004 van continuar les protestes i la presentació d'alegacions per part dels municipis més afectats pel traçat del FAV al Vallès. Concretament, els ajuntaments de Montmeló i Sant Cugat del Vallès van demanar el soterrament de les vies per evitar l'impacte que la infraestructura tindria a la ciutat. El conseller de Medi Ambient, Salvador Milà, va donar suport als municipis i va qualificar "d'inacceptable, insostenible i poc meditada" la proposta del Ministeri, comproment-se a pactar un canvi de traçat amb el nou Govern central. També l'Ajuntament de Llinars del Vallès va fer arribar al Ministeri de Foment una proposta consensuada per a l'execució de "mesures correctores" de l'impacte ambiental que tindrà la construcció de la línia del FAV.

MXA

Més informació:

www.mfom.es
www.gif.es
www.gencat.net
www.santcugatobert.net
www.ccvoc.org
www.copaltav.org
www.altavelocidad.org

88 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. SELVA I GIRONÈS



El GIF adjudica la redacció del projecte i el control de les obres del traçat del ferrocarril d'alta velocitat de la majoria dels trams de les comarques de la Selva i Girona i manté com a data de finalització de la nova infraestructura l'any 2009.

Antecedents | 2003:59



L'eix ferroviari transfronterer d'alta velocitat Madrid-Saragossa-Barcelona-Montpeller està previst que, abans d'arribar a la frontera francesa, travessi les comarques gironines de la Selva, i el Gironès fins a arribar a la comarca de l'Alt Empordà i continuar després des de Figueres fins a PERPINYÀ [91] (França) i acabar a Montpeller. El traçat forma part del tren d'alta velocitat sud-Europa i permetrà connectar la xarxa espanyola d'alta velocitat amb la francesa i alhora amb la resta d'Europa.



El traçat de la nova infraestructura va produir un intens debat entre els agents socials, econòmics i polítics de les comarques de la Selva i el Gironès. Durant el 2004, el procés per a tirar endavant el projecte del FAV en aquestes comarques es trobava en diferents fases d'execució, segons els trams.

El recorregut del FAV a les comarques de la Selva i el Gironès començaria enllaçant des del sud la població de Massanes (la Selva) a Maçanet de la Selva i avançaria en direcció nord-est fins a enllaçar amb Sils, des d'on arribaria fins a Riudellots de la Selva. El recorregut continuaria en direcció a la ciutat de GIRONA [89], un dels trams més complicats pel fet de requerir l'execució d'uns túnels dins de la ciutat, i continuaria fins a Sant Julià de Ramis (Gironès). Des d'aquí continuaria el seu recorregut fins a arribar a FIGUERES [90] i fins a Perpinyà, fins a enllaçar amb França.

Les adjudicacions

El Gestor d'Infraestructures Ferroviàries (GIF) va adjudicar, a final de juny, la redacció del projecte i el control de les obres de diversos trams del FAV quan passa per les comarques de la Selva i el Gironès.

El primer va ser el tram que va des de Massanes fins a Maçanet de la Selva, que es va adjudicar a la Unió Temporal d'Empreses (UTE) Sacyr, SAU, Cavosa i Scrinser, per 31,9 milions. El tram entre Maçanet i Sils es va adjudicar a la UTE Emèrita de Obres i Constructora Hispànica, per 26,6 milions. El tram següent, des de Riudellots fins a l'estació de mercaderies de Girona, es va adjudicar a Prointec, amb un pressupost de 1,6 milions i des de l'estació fins a l'Hiperpor es va adjudicar a Inocsa, per 2,2 milions. El tram entre l'Hiperpor i l'estació central de Girona (zona de túnels en plataforma) es va adjudicar a la unió formada entre Ibèrica d'Estudis i Enginyeria i AEPO, per 5,7 milions.

A principi de setembre, l'alcalde de Sant Julià de Ramis, Narcís Casassa, es va reunir amb el secretari d'Infraestructures del Ministeri de Foment a Madrid, Victor Morlán, i li va exposar la necessitat de soterrar, mitjançant un túnel, el pas del FAV entre els municipis de Sarrià de Ter i Sant Julià de Ramis. El Ministeri de Foment va respondre que el projecte final seria molt més exigent i estricte en l'aplicació de mesures de minimització de l'impacte

ambiental. Narcís Casassa també va presentar al Ministeri de Foment les demandes que hi havia en matèria d'infraestructures comarcals: el possible desdoblament de L'A-2 PER L'A-P7 [13], la recepció de l'antiga N-II al municipi i nous accessos viaris a Medinyà (Gironès).

A final d'octubre, el GIF va adjudicar la redacció del projecte corresponent al tram entre Sant Julià de Ramis i Pontós per 2,8 milions d'euros i un termini d'execució de divuit mesos. El tram, de 16 km, comptaria amb cinc túnels i set viaductes. Alhora va licitar per a la redacció del projecte de construcció de la plataforma pel pas del FAV entre Sarrià de Ter i Sant Julià de Ramis un pressupost de 800.000 euros i un termini màxim d'execució, un cop adjudicat el projecte, de deu mesos.

La Diputació defineix la seva posició en relació amb els municipis afectats

A final de setembre, la Diputació de Girona va acordar donar suport a les al·legacions que van presentar els diferents municipis de les comarques gironines al projecte del FAV, que es van incloure en l'informe del traçat alternatiu que van proposar mitjançant el Centre d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient de les Comarques de Girona (CILMA). Les propostes miraven, sobretot, de minimitzar l'impacte visual, ambiental i socioeconòmic de les obres de la construcció del FAV i, a més, de rebre compensacions infraestructurals per als municipis que estaven afectats per la línia ferroviària.

La Diputació també va aprovar assessorar conjuntament els ajuntaments afectats pel pas del FAV, per tal d'aconseguir que l'1% cultural que generessin les obres del FAV revertissin en positiu als seus municipis i per a coordinar les subvencions que se'n derivessin.

Els impactes ambientals de les obres de construcció del FAV

Durant el mes d'agost, diferents mitjans de comunicació locals es van fer ressò de la desaparició de la font de Frare al municipi de Riudarenes. La font del Frare havia desaparegut definitivament després de la realització de les obres del FAV, ja que la pedra característica de la zona hi havia quedat enterrada. L'alcalde Joan Busquets i Sitjà (Convergència i Unió, CiU) va protestar per la desaparició de la font, que era un espai de passeig tradicional per als habitants i un lloc de gran valor simbòlic.

L'Associació de Defensa del Patrimoni de Riudarenes (ADEPAR), destinada a l'estudi i conservació dels amfibis i rèptils als estanys de Riudarenes, va alertar del perill que corrien els antics estanys de Riudarenes, que també havien quedat afectats pel pas del FAV. Els estanys de Riudarenes comprenien

una àrea de 20 ha, situada a la comarca de la Selva, al municipi de Riudarenes.

Com a resposta la Fundació Emys, creada per l'associació ADEPAR, va projectar diferents accions per a la recuperació dels antics estans de Riudarenes. Aquests projectes, que tenien el suport de l'Ajuntament de Riudarenes i la Fundació Territori i Paisatge de Caixa Catalunya, tenien una marcada voluntat pedagògica, divulgativa i de recerca enfocada a obtenir una gestió i una custòdia millors del territori. Fins al moment se n'havien recuperat 1,5 ha.

La problemàtica dels àrids

A principi del 2003, l'Associació de Naturalistes de Girona (ANG) va alertar que si continuava el ritme d'extracció d'àrids que es portava en aquell moment, en quatre anys s'haurien exhaurit totes les reserves.

El Gremi d'Àrids de Catalunya va anunciar, entrat el mes d'abril, que a les comarques de Girona hi podria haver un retard en la construcció de les infraestructures previstes a causa del creixement de la demanda de material. El Gremi calculava que a partir de 2006 la demanda d'àrids podria superar l'oferta i fins i tot provocar endarreriments i problemes per acabar les obres si no s'autoritzaven més PEDRERES [133].

El mes d'abril, el Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat (DMAH), conscient de l'important volum d'obres previst per als propers anys (línia del FAV, EL TÚNEL DE BRAÇONS [36] i L'AUTOVIA A-2 [13]), es va mostrar disposat a iniciar converses amb el Gremi d'Àrids de Catalunya per a intentar establir noves pautes d'extracció.

L'impacte econòmic del FAV a les comarques gironines

El Gremi de Promotors i Constructors d'Edificis de Girona i el Col·legi d'Agents de la Propietat Immobiliària van estar realitzant, des del segon semestre de l'any 2000, un estudi periòdic de preus de mercat de L'HABITATGE [99] a la província de Girona. L'estudi

presentat el 2004 mostrava que els preus continuaven creixent, tant els d'habitatge d'obra nova com els de segona mà. Segons el gerent del Gremi de Promotors, Josep Donés, l'increment tenia relació amb "la manca d'oferta que genera la falta de sol que hi ha al mercat" i, a parer seu, l'arribada del FAV només seria un factor més. El preu dels habitatges havia augmentat tant a les zones pròximes al nou traçat d'alta velocitat, com en punts i ciutats més allunyades de la futura línia, com ara a Olot (la Garrotxa) i a Santa Coloma de Farners (la Selva) o a la franja litoral mateixa de la Costa Brava.

Mentrestant, en el projecte per als pressupostos generals de l'Estat per al 2005, estava prevista una inversió de 452 milions d'euros, 352 dels quals estaven destinats, a través del Gestor d'Infraestructures Ferroviàries (GIF), al projecte del FAV. De la inversió directa de l'Estat, la previsió era de 78 milions d'euros a les comarques gironines, si bé part de les inversions també es preveien de destinar per a la millora del ferrocarril RIPOLL-PUIGCERDÀ [98] i per a redactar el traçat del TÚNEL DE TOSÉS [38].

A final del 2004, el GIF preveia tenir en un any tots els trams gironins del FAV en obres, a punt de començar o pendents de la finalització de la redacció dels projectes. Basant-se en el ritme d'obres i projectes, el GIF mantenia com a data de connexió amb la xarxa internacional l'any 2009, tal com havien pactat els governs espanyol i francès.

AJF

Més informació:

www.mfom.es
www.gif.es
www.gencat.net
www.vilafant.com
www.cambrescat.es
www.cambra.gi
www.copaltav.org
www.altavelocidad.org

89 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. GIRONA



A final de juny s'ha adjudicat la redacció del projecte que ha de definir el pas del ferrocarril d'alta velocitat al tram que va des de Riudellots fins a l'estació de Girona. Les vies aniran soterrades al seu pas per la ciutat on sembla que finalment s'ubicarà l'estació, malgrat l'opinió de diversos sectors de la societat gironina partidaris de la seva localització a l'aeroport. Es confirma el 2008 com l'any d'arribada del ferrocarril d'alta velocitat a Girona.

Antecedents | 2003:59



El pas del ferrocarril d'alta velocitat (FAV) per la ciutat de Girona, al nord-est del territori català és un dels punts neuràlgics de l'eix d'alta velocitat ferroviària transeuropeu Madrid-Saragossa-Barcelona-Perpinya-Montpeller.



Adjudicació del projecte

Segons l'avantprojecte del tram Viloví d'Onyar-Sant Julià de Ramis (17,3 km) presentat l'octubre de 2002, el FAV passaria soterrat per la ciutat de Girona, paral·lel a la línia de tren convencional, que també quedaria soterrada. L'obra suposaria la supressió dels pilars que actualment divideixen la ciutat de nord a sud i que serveixen com a suport al traçat ferroviari. Durant el 2003 l'anunci de l'arribada del FAV a Girona va provocar un debat intens centrat en la necessitat de soterrar les vies i en l'impacte econòmic que podria generar en l'economia de la ciutat l'arribada del FAV.



A principi de febrer, el Gestor d'Infraestructures Ferroviàries (GIF) va convocar el concurs per a la redacció i direcció d'obres del tram comprès entre Riudellots i l'estació de Girona, diferenciant-hi tres trams: el de Riudellots-carrer Joan Torró, on se situaria la zona de l'estació de mercaderies, el tram de Joan Torró-Hiperpor i finalment el tram d'Hiperpor-estació central de Girona, que era la zona de túnels en plataforma. El pressupost de licitació era de 12,77 milions d'euros, dels quals el més car era el tram subterrani per les obres dels túnels urbans i l'estació de Girona, amb un valor de 8 milions d'euros. El termini d'execució de les obres era de tres anys. Va quedar pendent de convocatòria l'últim tram entre l'estació central i Sant Julià de Ramis.

La construcció dels túnels que haurien de travessar la ciutat, es faria mitjançant dos sistemes diferents. Des de l'estació de mercaderies fins a la del centre de la ciutat, es volia utilitzar el sistema de pantalles: buidant el terreny de terra per excavar el forat on posteriorment es construirien les pantalles i el túnel en forma d'U i tot seguit es taparia de nou el terreny. En canvi, des de l'estació del centre fins a Sarrià de Ter (Gironès) i des de l'estació fins al Pont Major, s'utilitzarien tuneladores que perforarien el subsòl a un ritme de 15 m diaris. Les estacions-mercaderies i estació central de la ciutat de Girona- estarien construïdes en el subsòl de la ciutat, a una profunditat de 20 m. Des del sud, el FAV entraria en un túnel que començaria a 1.300 m de l'estació i presentaria una longitud total de 4.360 m.

A final de juny, el Gestor d'Infraestructures Ferroviàries va adjudicar la redacció del projecte i control de les obres que havia de definir el pas del FAV al tram que va des de Riudellots fins a l'estació de Girona. En el tram Riudellots de la Selva-estació de mercaderies a Prointec, la inversió prevista era d'1,6 milions d'euros; des del tram de mercaderies fins a Hiperpor, el tram estava adjudicat a l'empresa Incosa per 2,2 milions d'euros. Des d'Hiperpor

a l'estació central de Girona, les obres estaven adjudicades a la unió entre Ibèrica d'Estudis i Enginyeria i AEPO per 5,7 milions d'euros. I l'adjudicació des de l'estació fins al nord de la ciutat encara estava pendent, tot i que en aquest tram s'havien de construir dos túnels.

A final d'octubre, el GIF va adjudicar la redacció del projecte corresponent al tram entre Sant Julià de Ramis i Pontós, de 16 km, per 2,8 milions d'euros i un termini d'execució de divuit mesos que comptaria amb cinc túnels i set viaductes. També va licitar un pressupost de 800.000 euros per a la redacció del projecte de construcció de la plataforma pel pas del FAV entre Sarrià de Ter (Gironès) i Sant Julià de Ramis (Gironès) i un termini màxim d'execució, un cop adjudicat el projecte, de deu mesos.

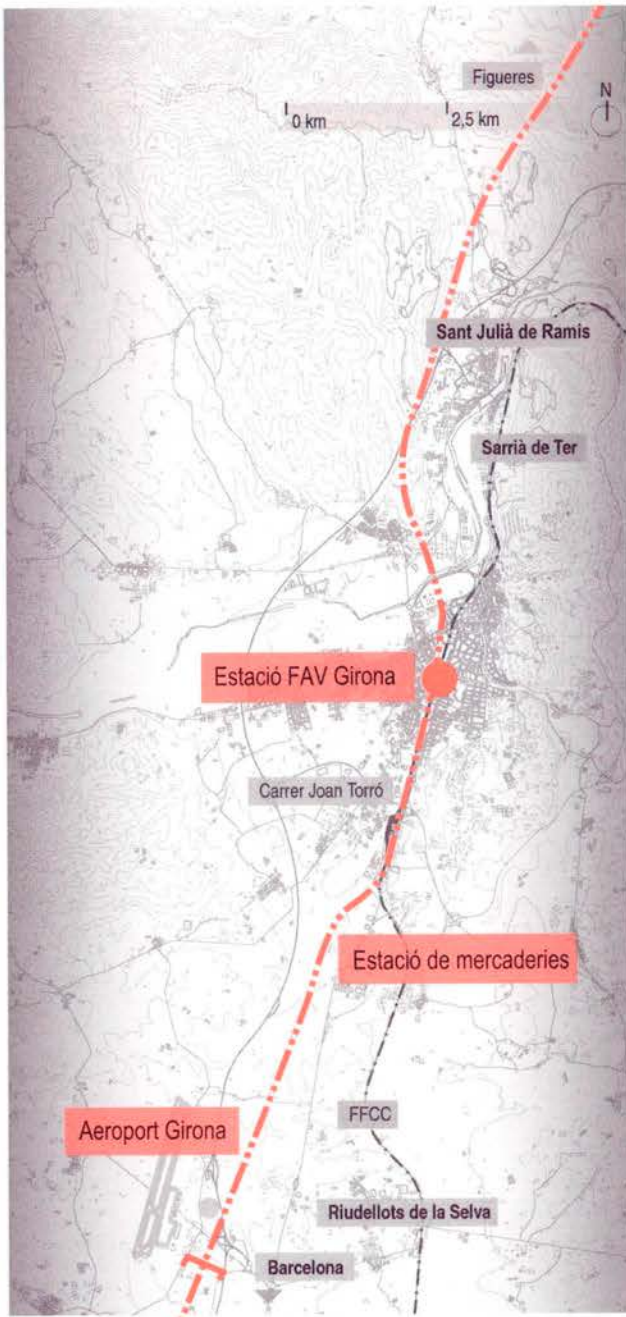
El debat sobre la ubicació de l'estació i la connexió amb l'aeroport

Un dels debats generats entorn de l'arribada del FAV a la ciutat de Girona va ser la ubicació de l'estació. L'Ajuntament de Girona proposava fer una estació soterrada al centre de la ciutat. Per contra, el president de la Diputació de Girona, Carles Páramo (Convergència i Unió, CiU), proposava ubicar l'estació a l'aeroport de GIRONA [8] pel volum d'usuaris que atrauria procedents d'arreu de les comarques gironines, de la Península i de la resta d'Europa. La idea de Páramo era connectar l'estació amb el centre de la ciutat amb una llançadora a través de la via convencional.

En la mateixa línia, Convergència i Unió (CiU) i el Patronat de Turisme Costa Brava Girona trobaven imprescindible l'arribada del FAV a l'aeroport, ja que el consideraven un element bàsic de desenvolupament de les comunicacions. També el delegat del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) a Girona, Gabriel Jover (ICV), donava suport a aquesta proposta, argumentant que així s'evitaria el col·lapse viari a la ciutat. Per últim, el sector econòmic i turístic gironí, encapçalat per la Federació d'Hostaleria de les Comarques Gironines (FHCG), l'Associació Costa Brava Centre, la Cambra de Comerç de Girona, diferents alcaldes de municipis de la costa i empresaris turístics, també consideraven imprescindible que la xarxa del FAV a la demarcació de Girona estigués connectada amb l'aeroport.

La Cambra de Comerç de Girona, valorant les dues propostes sobre l'emplaçament de l'estació del FAV, va considerar la necessitat de realitzar un estudi basat en les necessitats econòmiques i socials de la regió, per tal de definir-ne els usos i l'emplaçament més correcte per a la nova estació.

A principi d'agost, l'alcalde de Girona, Anna Pagans (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va afegir un nou punt al debat, de-



fensant que el centre de la ciutat hauria de tenir una estació intermodal, pensada tant per al ferrocarril com per a les línies d'autobusos no urbanes. Així, a la superfície quedaria un únic edifici, que

permetria tenir endreçats els autobusos i alhora guanyar un nou espai per a la ciutat. Aquesta transformació aniria seguida de la posterior remodelació dels entorns de la plaça d'Espanya i del Parc Central, al costat de l'estació de RENFE. Segons l'alcalde, d'aquesta manera es dotaria la ciutat d'equipaments al servei d'una mobilitat col·lectiva sostenible i una correcta connexió amb la trama existent, que l'Ajuntament hauria d'impulsar a través d'un pla especial del sistema ferroviari.

El mateix mes el Departament de Política Territorial i Obres Públiques va proposar la creació d'un consorci, format per l'Administració estatal, l'autonòmica i la local i la companyia RENFE, per tal de definir els usos i els continguts d'aquesta estació subterrània intermodal.

L'Ajuntament de Girona es va comprometre, un cop s'haguessin concretat tot els detalls sobre l'obra, a crear una oficina municipal per a informar tots els ciutadans sobre les obres del FAV a la ciutat i per a garantir un servei tècnic d'atenció a les possibles reclamacions de les persones afectades.

Mentrestant, a principi de setembre l'empresa Sondeos, Estructures i Geotècnia, contractada pel Ministeri de Foment i especialitzada en geotècnia, va començar a realitzar prospeccions al subsòl de la capital gironina. Els resultats obtinguts s'havien de fer servir per a la redacció del projecte bàsic. Feia dos anys, ja s'havien fet prospeccions per a redactar l'estudi geològic de cara a la realització de l'estudi informatiu.

El 2003 es va ajornar fins al 2008 la data prevista per a l'arribada del FAV a la ciutat de Girona, tres anys més tard del que estava previst inicialment. A la fi del 2004 el projecte del FAV a la ciutat continuava pendent de la resolució de les al·legacions que es van presentar després que es fes públic l'avantprojecte l'any 2002 i també continuava pendent que el Ministeri de Medi Ambient formulés la declaració d'impacte ambiental, que podria comportar modificacions del traçat.

AJF

Més informació:

www.cambra.gi
www.mfom.es
www.gif.es
www.gencat.net
www.ajuntament.gi
www.cpoaltav.org
www.trenscat.com

90 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. FIGUERES



El Ministeri de Foment licita l'estudi informatiu de la variant del tren convencional a Figueres, refermant la seva voluntat i la de l'Ajuntament de fer passar el FAV per l'oest de la ciutat. Continua, però, obert el debat sobre la ubicació de l'estació entre diferents agents polítics i socials de la ciutat.

Antecedents | 2003:60



La ciutat de Figueres, capital de la comarca de l'Alt Empordà, és el darrer gran nucli urbà per on està projectat que passi l'eix d'alta velocitat ferroviària transeuropeu Madrid-Saragossa-Barcelona-Perpinya-Montpeller abans d'arribar a la frontera francesa.



Durant el 2003 el Ministeri de Foment i l'Ajuntament de Figueres van pactar inicialment el traçat del ferrocarril d'alta velocitat (FAV) a l'oest del municipi. Aquest traçat suposava el desmantellament de la línia de tren que travessava la ciutat per l'est i la desaparició de l'estació, que seria substituïda per una de nova al barri del Culubret.



Foment licita la redacció de l'estudi informatiu de la variant del tren convencional

A principi de març, es va publicar al *Boletín Oficial del Estado* (BOE), l'anunci del Ministeri de Foment per treure a licitació la redacció de l'estudi informatiu de la variant de la via del tren convencional al seu pas per Figueres, que plantejava l'alternativa per l'oest, tal com ja s'havia pactat amb l'Ajuntament de la ciutat. El pressupost de l'informe era de 300.000 euros i es preveia que estaria acabat de redactar en un termini de divuit mesos. A més, el Ministeri confirmava que hi hauria una estació única per al FAV i per al tren convencional.



L'emplaçament de l'estació a l'oest del nucli urbà suposava el desmantellament de l'actual línia de tren que travessava la ciutat per l'est i la desaparició de l'estació actual, substituïda per una altra al barri del Culubret, a l'oest de la ciutat. Així es crearia un nou nus de comunicacions, on convergirien les principals infraestructures A-2 i AP-7 [13], la línia de tren convencional i el nou FAV. Aquesta alternativa comportaria el trasllat de la línia ferroviària existent i la consegüent desaparició de l'efecte barrera que significava per al municipi.

Les reaccions

L'alcalde de Figueres, Joan Armangué (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), estava a favor de la proposta de Foment, que segons parer seu suposaria la construcció de "la cruïlla més important de Catalunya", on convergirien la línia de tren convencional, la del FAV i la del futur FERROCARRIL TRANSVERSAL [97] Lleida-Vic-Olot-Figueres.

En canvi, els alcaldes dels municipis de Vilafant –situat al sud-oest de la ciutat de Figueres– Cabanes i Vilavertran –al nord-est de la ciutat–, Pau Fernández (Convergència i Unió, CiU), Artemio Siurana (Partit Popular) i Josep Lluís Vázquez (CiU), respectivament, consideraven que el nou traçat tindria un fort impacte ambiental en passar per aquests territoris, ja que el projecte obligaria a enderrocar dues fàbriques, una granja i dues cases, fer talussos de 20 m d'alçada i trinxeres de 25 m de pro-

fundit. Així, els ajuntaments d'aquests tres municipis i també el de Figueres, juntament amb el Consell Comarcal de l'Alt Empordà, la Cambra de Comerç de Girona i la Diputació de Girona van presentar al·legacions a l'estudi informatiu que recullen aquesta preocupació.

Per la seva banda, CiU va variar la proposta que mantenia fins al 2003, quan governava la Generalitat. La proposta anterior es basava en un traçat alternatiu del tren per l'est de la ciutat i paral·lel a l'A-2. El 2004 la coalició es va mostrar favorable a nous plantejaments per a trobar un consens amb els ajuntaments de la comarca. Així, Pere Macias, secretari general adjunt de CiU, va exposar a Figueres, a final de gener, que per a definir el traçat ferroviari s'havien de tenir en compte diferents aspectes, entre els quals va destacar: aconseguir coordinar el nus ferroviari, el consens entre els ajuntaments de la comarca, la ubicació d'una estació del FAV a l'entorn de Figueres i, al mateix temps, l'eliminació de la via del ferrocarril convencional del centre de Figueres.

El grup d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) a l'Ajuntament considerava que la millor manera de resoldre el debat sobre les infraestructures era convocar un referèndum. El grup defensava que la millor opció seria mantenir el traçat del FAV sense estació, per l'oest, i soterrar la via convencional amb el seu traçat actual pel centre de la ciutat.

Mentrestant, la Comissió Especial d'Infraestructures de l'Alt Empordà, formada per representants de diferents municipis de la comarca, va acordar demanar un informe tècnic per a avaluar totes les propostes de noves xarxes ferroviàries i viàries que hi havia previstes a la comarca. El que defensaven era que l'alternativa proposada havia de preveure l'estació central i única del FAV i del tren convencional amb la seva connexió amb el futur centre intermodal i logístic del Far-Vilamalla (sud-est de la ciutat de Figueres) i el desplaçament cap a l'oest de l'autopista AP-7.

Aquesta proposta permetia la creació d'un anell de comunicacions sobre la ciutat de Figueres que facilitaria l'accés a l'estació i als serveis bàsics de la capital de l'Alt Empordà, des de tots els municipis de la comarca. L'estudi tècnic es desenvoluparia amb el Consell d'Iniciatives Locals de Medi Ambient de les Comarques de Girona (CILMA) i comptaria amb l'assessorament de la Generalitat i del Ministeri de Foment.

La plataforma Salvem l'Empordà també va intervenir en aquest debat defensant el desdoblament de la línia actual i la construcció d'una via pendular per al FAV, de manera que hi poguessin circular els trens de mercaderies i el d'alta velocitat al mateix temps. La

plataforma defensava que d'aquesta manera l'impacte ambiental no seria tant fort i el traçat s'adaptaria millor a les característiques del territori. També proposaven la creació d'una única estació subterrània al centre de Figueres, amb el soterrament dels traçats en què el tren afectava la ciutat. La idea implicava que no es realitzés l'estació del Culubret, que segons l'entitat ecologista, destrossaria el barri. El president de la Diputació de Girona i alcalde de Roses, Carles Páramo, va assenyalar que la proposta presentada per l'entitat era "la més assenyada".

El debat sobre l'estació

Tot i l'anunci publicat al BOE pel Ministeri de Foment per a licitar la redacció de l'estudi informatiu de la variant de la via convencional al seu pas per la ciutat de Figueres, el Ministeri va informar que, de moment, a Figueres només estava previst un punt d'avançament i d'estacionament de trens (PAET) i condicionava a la demanda que s'acabés realitzant una estació. Tanmateix, l'alcalde de Figueres, Joan

Armangué (PSC), va afirmar que tenia garanties del Ministeri de Foment i del Govern de la Generalitat que Figueres tindria l'estació del FAV i del tren convencional.

En aquest sentit, el secretari per a la Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal (PSC), va afirmar que Figueres tindria estació del FAV i que l'acord polític inclouria el Ministeri de Foment i l'Ajuntament. Tot i això, Foment es negava a garantir que es faria l'estació i afirmava que de moment només estava estudiant la possibilitat de fer-la. En tot cas, el Govern responia que la decisió de construir l'estació estava condicionada a la demanda d'usuaris que hi pogués haver. El Partit Popular de Figueres, en la mateixa línia, tampoc veia del tot clara la construcció de l'estació del FAV.

ERC va declarar que reclamaria incloure una partida per a estudiar la viabilitat de fer subterrànies les vies del tren convencional, al seu pas pel centre de Figueres, en les negociacions dels pressupostos de l'Estat. El grup republicà sostenia que el soterrament de la via seria més econòmic i causaria menys impacte en el territori que no pas la variant per l'oest de la ciutat, paral·lela al traçat del FAV. D'altra banda, la Cambra de Comerç de Girona es mostrava partidària del traçat per la banda est de la ciutat.

A final d'any la comissió de pressupostos del Congrés va aprovar, amb només l'abstenció del PP, una esmena d'ERC al projecte pressupostari que proposava la realització d'un estudi informatiu sobre la viabilitat de fer subterrània la línia del FAV al seu pas per Figueres i que significava incloure als pressupostos una partida de 250.000 euros per a l'estudi informatiu.

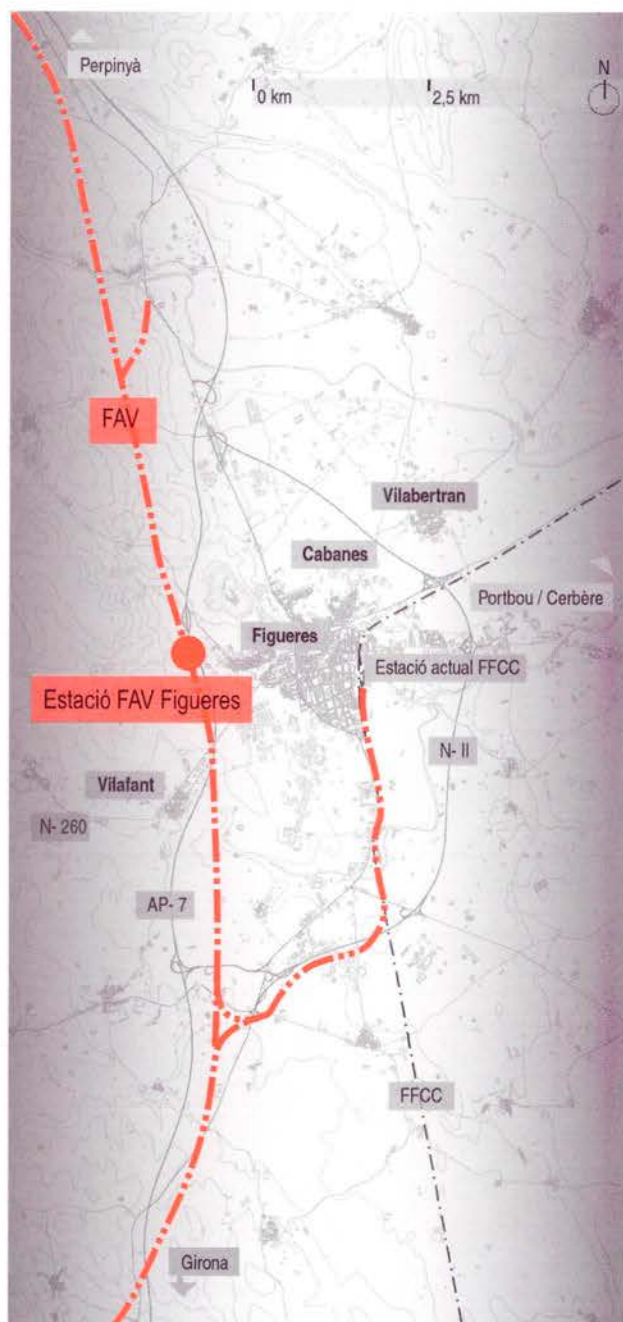
L'observatori de les transformacions transfrontereres

Els ajuntaments de Figueres, Perpinyà, Lleida, Girona, el Prat de Llobregat, el Consell General dels Pirineus Orientals i la Diputació de Lleida van signar un conveni a final de gener per a impulsar un projecte d'avaluació de l'impacte socioeconòmic que tindria el FAV a l'espai transfronterer. La iniciativa estava valorada en 378.000 euros, dels quals un 50%, els aportaria la Comunitat Europea, dins del programa Interreg III i es desenvoluparia en tres anys. El projecte impulsaria la creació d'un observatori socioeconòmic que ajudés a mesurar l'impacte i les transformacions que viurien aquestes ciutats amb la construcció del FAV, posant especial atenció en aspectes com el mercat immobiliari, la mobilitat laboral, el turisme i el comerç, entre altres. El projecte també es complementaria amb accions divulgatives per Internet i la celebració de jornades informatives.

La transformació urbanística associada

El Conseller de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP), Joaquim Nadal i Farreras, va anunciar a final de febrer la voluntat de crear un consorci format pel Ministeri de Foment, la Generalitat i l'Ajuntament de Figueres que s'ocupés de definir i gestionar els futurs usos dels terrenys que quedarien alliberats de l'actual traçat ferroviari a Figueres. Joaquim Nadal va explicar que l'objectiu era cohesionar urbanísticament la ciutat, que fins ara tenia la via del tren com a barrera.

Un dels efectes immediats de la construcció del FAV a la ciutat de Figueres seria la transformació de la fesomia actual des del punt de vista urbà, amb l'execució de tres plans parcials, que afectarien l'avinguda Vilallonga. Els espais afectats corresponien a la Farinera –del carrer del Nord– a Can Ventós –entre els carrers Progrés i el Far– i al magatzem de fustes Macau –al xamfrà de la plaça del Gra. Els dos primers es van aprovar a final del mes d'agost, mentre que el de can Macau ja es va aprovar en el mandat anterior i estava pen-



dent de la concessió de la llicència d'obres. En conjunt, s'hi construirien un total de dos-cents habitatges.

Conveni amb la UPC

La Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) i l'Ajuntament de Figueres van anunciar que signarien un conveni per a la redacció d'un pla de millora urbana de l'àrea de Figueres situada a l'entorn de la futura estació del FAV, que s'ubicaria en els límits dels termes municipals de Vilafant i Figueres, a tocar del barri del Culubret.

A més, en el marc del conveni també es realitzaria un inventari urbanístic i s'estudiaria la situació econòmica i social de la població. Alhora es volia realitzar un projecte de connexió viària que enllacés l'estació amb el centre urbà que contindria el traçat amb les necessitats de mobilitat de la població i la proposta d'implantació d'activitats econòmiques i residencials. Els encarregats del pla serien, per una banda, els professors Ricard Pié i Josep Maria Vilanova i, per l'altra, l'arquitecta Anna Barceló, en representació de l'Ajuntament. En total l'ajuntament destinaria gairebé 14.500 euros per a redactar del pla.

Tot i que el Ministeri de Foment havia definit la variant de la línia del tren convencional per l'oest del municipi, on convergrien els principals nusos de comunicacions inclòs el FAV, a la darrera del 2004 el debat sobre la ubicació de l'estació continuava obert entre els diferents agents polítics i socials de la ciutat.

AJF

Més informació:

www.mfom.es
www.gif.es
www.gencat.net
www.figueresciutat.com
www.perpignan.fr
www.vilafant.com
www.cambrescat.es
www.cambra.gi
www.altavelocidad.org

FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. FIGUERES-PERPINYÀ 91



Després de firmar-se el contracte per a la construcció i explotació de la línia d'alta velocitat entre Figueres i Perpinyà, comencen els primers moviments de terres a les dues boques del túnel del Pertús. La construcció del túnel començarà a partir de la primavera de 2005 i el conjunt de l'obra està previst que acabi el 2009.

Antecedents | 2003:61

El tram del ferrocarril d'alta velocitat (FAV) Figueres-Perpinyà és el darrer tram en territori espanyol de l'eix ferroviari transfronterer Madrid-Saragossa-Barcelona-Perpinyà-Montpeller. Aquest tram havia d'unir el municipi de Figueres (capital de la comarca de l'Alt Empordà) amb Perpinyà (al sud de la regió francesa del Llenguadoc-Rosselló). El traçat suposarà una nova connexió ferroviària amb França, que fins al moment només s'establí a través de Portbou i a través de La Tor de Querol, al Pirineu. El tram Figueres-Perpinyà forma part del traçat del tren d'alta velocitat sud-Europa, que permetrà la connexió de la xarxa espanyola d'alta velocitat amb la francesa i per tant, amb la resta d'Europa.

El maig de 2003 va sortir a concurs la construcció del tram Figueres-Perpinyà, que s'adjudicà a final d'any al consorci privat TP Ferro, format per les societats ACS, Dragados i Effiage.

Firma del contracte i presentació del projecte

El 17 de febrer de 2004 el ministre de Foment, Francisco Álvarez-Cascos, i el seu homòleg francès, Gilles de Robien, van signar a Madrid un contracte amb el consorci privat TP Ferro per a la construcció i explotació posterior de la línia d'alta velocitat entre Figueres i Perpinyà. Al contracte es va establir un termini d'execució de l'obra de seixanta mesos, amb finalització el 2009. A més, el contracte preveia dures sancions econòmiques en cas que les empreses no complissin els terminis d'execució de les obres o de posada en marxa de la infraestructura.

El traçat tindria 44,4 km de longitud, dels quals 19,8 km passarien per territori català i 24,6 km per França. La velocitat que assoliria el FAV seria de 300 km/h, tot i que puntualment podria arribar a una velocitat màxima de 350 km/h. Els trens de mercaderies tindrien una velocitat mínima de circulació de 120 km/h.

Dins del traçat, una de les parts més complexes era la construcció d'un túnel de 8,3 km que havia de superar el coll del Pertús, al sector més oriental dels Pirineus. D'aquests, 7 km eren a la Catalunya Nord i un, al terme de la Jonquera. Un cop obert, el túnel hauria d'unir la comarca de l'Alt Empordà amb el Vallespir i donar continuïtat al tram francès del projecte. Salvar la zona a través d'un túnel suposava foradar un terreny amb unes característiques geològiques peculiars com són el paquet de falles de la serralada de l'Albera.

El túnel comptaria amb dos tubs paral·lels i independents, un per a cada sentit de circulació, que tindrien una secció interna de 8,5 m de diàmetre cadascuna. Els túnels s'haurien de perforar amb tuneladores de doble escut d'última generació, que actuen de manera simultània, i la feina hauria de començar per la banda sud. A més disposaria de quaranta-una galeries, separa-

des cada 200 m, i de quatre galeries destinades a equipaments, separades per 1.600 m cada una.

La construcció de la línia del FAV entre Figueres i Perpinyà també implicava la construcció de nou viaductes per a salvar diferents desnivells de terreny. D'aquests, cinc eren a la banda sud de la serralada de l'Albera, o sigui, en territori català: Llobregat I, Llobregat II, del Gou, del Ricardell i la Muga. Els quatre viaductes restants se situaven al costat francès: Reart, R9, RN9 i Tech.

El nou enllaç d'ample europeu seria mixt i combinaria el transport de viatgers amb el transport de mercaderies. Els càlculs preveien la circulació de cinquanta-vuit trens diaris, dels quals trenta-quatre serien de passatgers i vint-i-quatre de mercaderies. Les previsions eren que a partir de l'any 2018 hi circulessin més trens de mercaderies (52), que de passatgers (49).

El cost

El cost total previst de construcció del tram Figueres-Perpinyà era de 952 milions d'euros. D'aquests, 565 milions d'euros serien aportats pels estats espanyol i francès. La resta de capital, que suposava un 43,3% del total, l'aportaria l'empresa que realitzava les obres –TP Ferro–, que recuperaria la inversió cobrant un cànon sobre els diferents combois –1.350 euros per cada tren de passatgers i 550 euros, per cada comboi de mercaderies. La repercussió per passatger es va estimar en una mitjana de 4,5 euros, fet que suposava 10 cèntims per quilòmetre. La concessió tindria una vigència de cinquanta anys. La construcció del túnel, s'emportava 287 milions d'euros del total pressupostat pel tram. D'aquests, 171 milions es destinarien a la línia de la Catalunya Nord, mentre que el cost per la banda de l'Alt Empordà seria de 119 milions d'euros.

Reunió de la ministra de Foment i el seu homòleg francès

A mitjan juny, la ministra espanyola de Foment, Magdalena Álvarez (Partit Socialista Obrer Espanyol) i el seu homòleg francès, Gilles de Robien, van signar a París una carta conjunta adreçada a la Comissió Europea (CE) en què demanaven una aportació del 20% de l'import de les obres de construcció del tram Figueres-Perpinyà del FAV. En aquesta trobada els dos màxims representants en matèria d'infraestructures dels dos països es van comprometre a complir el calendari de les obres perquè no hi hagués cap retard.

En la reunió, els dos ministres van decidir crear un comitè de seguiment de les connexions transpirinenques que serviria també per a gestionar i impulsar les obres del tram ferroviari Vitòria-Akize (Dax), amb seu a França.



Actuacions complementàries

Segons els tècnics, la construcció del túnel seria més difícil que no es preveia inicialment, a causa de les característiques geològiques del terreny i a l'existència d'unes falles que hi havia prop de la Jonquera. Per aquesta raó, es van realitzar una sèrie d'actuacions complementàries, com la construcció d'una galeria d'accés intermedi a la part central del túnel que serviria per a realitzar "un reconeixement i el tractament del terreny en una zona geotècnica complicada" segons declarava Eusebio Corregel director general de TP Ferro.

Per a realitzar l'obra, i sobretot per a la construcció del túnel al Pertús, caldrien, en els pròxims cinc anys, gairebé un miler de treballadors. Per aquest motiu l'empresa constructora es va comprometre a construir habitatges temporals, que s'instal·larien prop de la boca sud del túnel. També estava prevista la instal·lació d'un heliport que s'utilitzaria en cas d'evacuacions del túnel. A Pont de Molins (Alt Empordà) també es preveia la localització d'un centre de control i manteniment.

A mitjan juny, TP Ferro va obrir unes oficines a la plaça de la Palmera de Figueres, des d'on es duria a terme la direcció tècnica, econòmica i logística de les obres.

El FAV entre Barcelona i París

A mitjan agost Magdalena Álvarez i Gilles de Robien van anunciar que la connexió per alta velocitat entre Barcelona i París estaria a punt a partir de l'any 2009. La durada prevista del trajecte seria de 5 hores i 20 minuts. El ferrocarril d'alta velocitat espanyol arribaria fins a Perpinyà, mentre que la connexió amb Montpeller s'establiria a partir d'un enllaç per via convencional, segons el ministre francès de Transports.

Tot a punt per l'inici de les obres

A final de setembre van començar les obres a la Jonquera amb l'obertura d'un camí per muntar i orientar correctament les tuneladores. Les tuneladores necessitaven ser refrigerades cada dia amb mig milió de litres d'aigua, fet que suposava un terç del consum global del municipi de la Jonquera. Davant d'aquesta demanda, el consistori figuerenc va comunicar a l'empresa constructora que no podria subministrar la quantitat d'aigua diària que es necessitava i que s'hauria de fer una ampliació i un a obra de millora de la xarxa actual.

Per això demanava a l'empresa que es fes càrrec de les millores a la xarxa, valorades en 1,2 milions d'euros.

El 14 de novembre de 2004 van començar els moviments de terres previs a l'inici de les obres a la boca sud del túnel.

El primer calendari del FAV fixava l'arribada del tren d'alta velocitat a Figueres per al 2005, la mateixa data que a Perpinyà. El Ministeri de Foment, a mitjan febrer, va anunciar un retard de quatre anys, fet que comportava que les obres del tram internacional no finalitzarien fins al 2009. Així, l'arribada del FAV a Perpinyà estava prevista pel 17 de febrer de 2009, tal com s'havia establert en el contracte signat el 17 de febrer de 2004 per Álvarez-Cascos i el seu homòleg francès Gilles de Robien a Madrid amb el consorci privat TP Ferro. Un cop enllestides les obres es podria anar des de Barcelona a Perpinyà en 50 minuts.

A final de 2004 es van començar els treballs a les dues boques del túnel perquè a partir de la primavera de 2005 s'havien de començar a foradar. Per la banda francesa, també arrancaven els treballs de la galeria d'accés intermedi, d'uns 1.100 m de longitud, a fi de facilitar la construcció del túnel i evitar problemes de pas a les tuneladores. Per la banda catalana, es preparava la plataforma on s'instal·larien les màquines que s'utilitzarien per a realitzar la perforació.

AJF

Més informació:

www.mfom.es
www.gif.es
www.gencat.net
www.figueresciutat.com
www.perpignan.fr
www.vilafant.com
www.cambrescat.es
www.cambra.gi
www.copaltav.org
www.altavelocidad.org
www.tranvia.org



El creixement sostingut del nombre de viatgers de la xarxa de rodalies es redueix durant el 2004, fet que afecta amb diferent intensitat Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i RENFE, que pateix el major dèficit de trens en hores punta. El dèficit d'inversió en la xarxa de rodalies de RENFE continua generant queixes per part dels usuaris i empeny la Generalitat a reclamar el traspàs de competències. L'entrada en vigor de la Llei del sector ferroviari l'1 de gener de 2005 propicia negociacions entre les dues companyies per a establir mecanismes de cooperació.

Antecedents | 2003:62

Les reformes de la xarxa de rodalies de RENFE empreses els anys noranta i la consolidació de zones residencials a la segona corona metropolitana de Barcelona van propiciar en aquesta dècada el creixement sostingut del nombre de viatgers de la xarxa de rodalies. Entre els anys 1995 i 2003 RENFE va transportar un 45% més de viatgers i va augmentar el servei només en un 2%, mentre que des de 1992 Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) comptava amb un 81% més de trens per fer front a un augment de passatgers del 59%. Després de la integració tarifària, que va entrar en vigor el 2001, se'n va mantenir el creixement, però el ritme es va reduir, especialment a la xarxa de rodalies de RENFE. Dos estudis publicats el 2003 posaven de manifest un dèficit de trens en el 32% de les estacions de rodalies i apuntaven un descens dels viatgers a les línies C1: Maçanet-Mataró-Aeroport/l'Hospitalet, C2: Sant Vicenç-Vilanova-Barcelona-Granollers-Maçanet i C4: Manresa-Terrassa-Barcelona-Vilafranca-Sant Vicenç de RENFE mentre que la línia C3: Vic-Barcelona-l'Hospitalet i FGC continuaven augmentant.

Problemes de saturació i dèficit d'inversions

Els càlculs realitzats per RENFE desmentien la davallada i situaven el nombre de viatgers de 2004 en 114 milions, un 2'36% més que el 2003. Per la seva banda, l'any del 25è aniversari, FGC va donar servei a uns setanta-cinc milions d'usuaris. No obstant això, la saturació del servei va continuar originant queixes d'usuaris i institucions. L'Ajuntament de Barcelona calculava que la xarxa de RENFE hauria d'acollir 250 milions de viatgers l'any. La Generalitat de Catalunya reclamava el traspàs de competències de la xarxa de rodalies de RENFE i la millora urgent, atès que el dèficit acumulat s'agreuja amb l'acaparament d'inversions per a la línia del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [83-91]. L'extensió de la xarxa de rodalies fins a Girona i Tarragona i la creació d'aquesta a Lleida, on 17 institucions de Ponent i la Franja d'Aragó van signar un manifest en aquest sentit el 2 de març, eren també prioritats destacades pel conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal.

Segons un estudi de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, els principals problemes a la xarxa de RENFE es produïen a la perifèria de Barcelona, a partir de Premià de Mar a la C1, a partir de Gavà a la C2 i entre Sant Feliu i l'Hospitalet de Llobregat a la C4, mentre que els FGC patien aglomeracions importants al corredor del Vallès, entre Sabadell i Barcelona, i a la línia del Baix Llobregat Barcelona-Olesa.

Principals actuacions a la xarxa de RENFE

El Pla director d'infraestructures 2001-2010 (PDI) aprovat per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) i la Generalitat el

2002 preveia inversions i ampliacions a la xarxa de rodalies. En el cas de RENFE, les inversions se xifraven en 1.160 milions d'euros, 409 destinats a actuacions fora de Barcelona. Les més importants eren la reconversió a passatgers del FERROCARRIL DE RODALIES. LÍNIA C-5 EL PAPIOL-MOLLET [93], el desdoblament del tram Arenys de Mar-Tordera on fos possible i l'ampliació de la capacitat del tram Badalona-Mataró a la C1, el soterrament de les vies de la C4 a Sant Feliu de Llobregat –que la nova ministra de Foment, Margarita Álvarez, va prometre desbloquejar i el projecte del qual l'estava acabant l'empresa pública de la Generalitat Gestor d'Infraestructures S.A. (GISA) el desembre–, el desdoblament Montcada-la Garriga de la C3 –proposat també per un pla presentat al maig a la Generalitat per ajuntaments del Vallès oriental i occidental, atès que era l'única línia d'una sola via i només amb dos trens per hora– i la construcció de les noves estacions a Sabadell, Terrassa, Granollers i Vilafranca del Penedès –on l'Ajuntament proposava aprofitar la base de muntatge del FAV per a crear una estació de regionals. A la meitat del període de vigència del Pla, moltes actuacions no s'havien iniciat i l'ATM reconeixia dificultats per a supervisar el compliment dels projectes que havia d'executar l'Estat.

L'arribada del FAV a Barcelona va permetre al DPTOP canviar la configuració de la xarxa de rodalies de RENFE per tal que les línies litorals del sud de la capital continuessin avançant per la costa en lloc de creuar cap a l'interior, i viceversa. Aquesta nova disposició de les vies també havia de permetre que els trens de la C4 passessin per l'aeroport, en lloc que aquest fos servit per un ramal secundari de la C1, amb la qual cosa la freqüència augmentaria de 30 a 6 minuts. L'altra mesura prevista per a connectar adequadament l'aeroport era que el tram de la L9 DEL METRO [107] a partir de la Fira 2 passés a ser utilitzat per la L2 quan acabessin les obres per travessar Montjuïc i la Zona Franca, de manera que una línia de METRO [106] pràcticament lineal anés des de Sant Adrià de Besòs fins a les terminals.

El 20 de maig es va aprovar després de tres anys de negociacions el Posicionament del Consell Comarcal del Maresme sobre la mobilitat i les infraestructures que, davant les previsions d'arribar als 450.000 habitants en un termini de vint anys, dibuixava les propostes per a evitar un col·lapse de la mobilitat. Els eixos principals eren millorar la freqüència de pas dels trens i disposar de semidirectes entre Mataró i Barcelona, estudiar la duplicació de la via entre Arenys i Blanes, construir una variant subterrània a Mataró amb tres estacions noves, prolongar la línia fins a Granollers i, a llarg termini, construir una variant per diverses poblacions que permetés alliberar el front marítim. Els alcaldes del Baix Maresme sospesaven la necessitat d'integrar-se en un ens competent en matèria de transport públic per a concentrar esforços, interessos i inversions.



Principals actuacions a la xarxa d'FGC

Per a FGC el PDI apuntava la possibilitat de perllongar fins a Sabadell la línia de ferrocarrils que acabava a Tibidabo perforant Collserola amb un nou túnel de 15 km i creant una línia complementària al metro del Vallès, amb estacions distanciades i situades als grans pols generadors de viatgers: Sant Cugat, Rubí, Terrassa i Sabadell. L'estudi de viabilitat de la línia, amb una inversió estimada de sis-cents milions d'euros, va ser encarregat a l'agost per l'ATM. El nou president d'FGC, Joan Torres, considerava que després de grans inversions en millora del material mòbil i traçats amb soterraments i desviacions, les inversions de 602'9 milions d'euros previstes per al període 2005-2007 s'havien de centrar en el creixement de la xarxa, citant com a prioritats l'extensió de les línies a Sabadell i Terrassa per connectar amb RENFE, la creació de la nova L12 Castelldefels-Sant Boi i la prolongació de la línia del Baix Llobregat que acaba a Espanya. Aquesta també estava prevista en el PDI, que dibuixava sense projecte el tram Espanya-Francesc Macià i apuntava dues opcions per al tram fins a Glòries: la prolongació per Mallorca o Provença fins a la Diagonal i el pas per Gràcia a partir de la desviació per la Travessera. El desembre de 2004, el Govern català va apostar per la segona, que suposava donar servei a un 40% d'usuaris potencials més.

Una altra actuació destacada a la xarxa d'FGC era la inversió de 200 milions d'euros per a convertir en un metro comarcal la línia

Barcelona-Igualada-Manresa, amb la finalitat d'arribar el 2006 a tres trens per hora en cada un dels dos sentits de circulació des de les dues capitals comarcals, dos fins a Martorell i un semidirecte a Barcelona.

L'entrada en vigor de la Llei del sector ferroviari liberalitzarà el sector

L'aprovació de la Llei del sector ferroviari l'1 de gener de 2005 havia de suposar la separació de RENFE en dues empreses, RENFE operadora, de la qual dependria l'explotació del servei, i una nova societat, provisionalment anomenada Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, que gestionaria l'explotació del servei i el distribuïria entre les diferents companyies. En aquest nou marc, tant des de la Generalitat de Catalunya com des d'FGC s'havien iniciat contactes per a cooperar en la prestació del servei de rodalies a Barcelona.

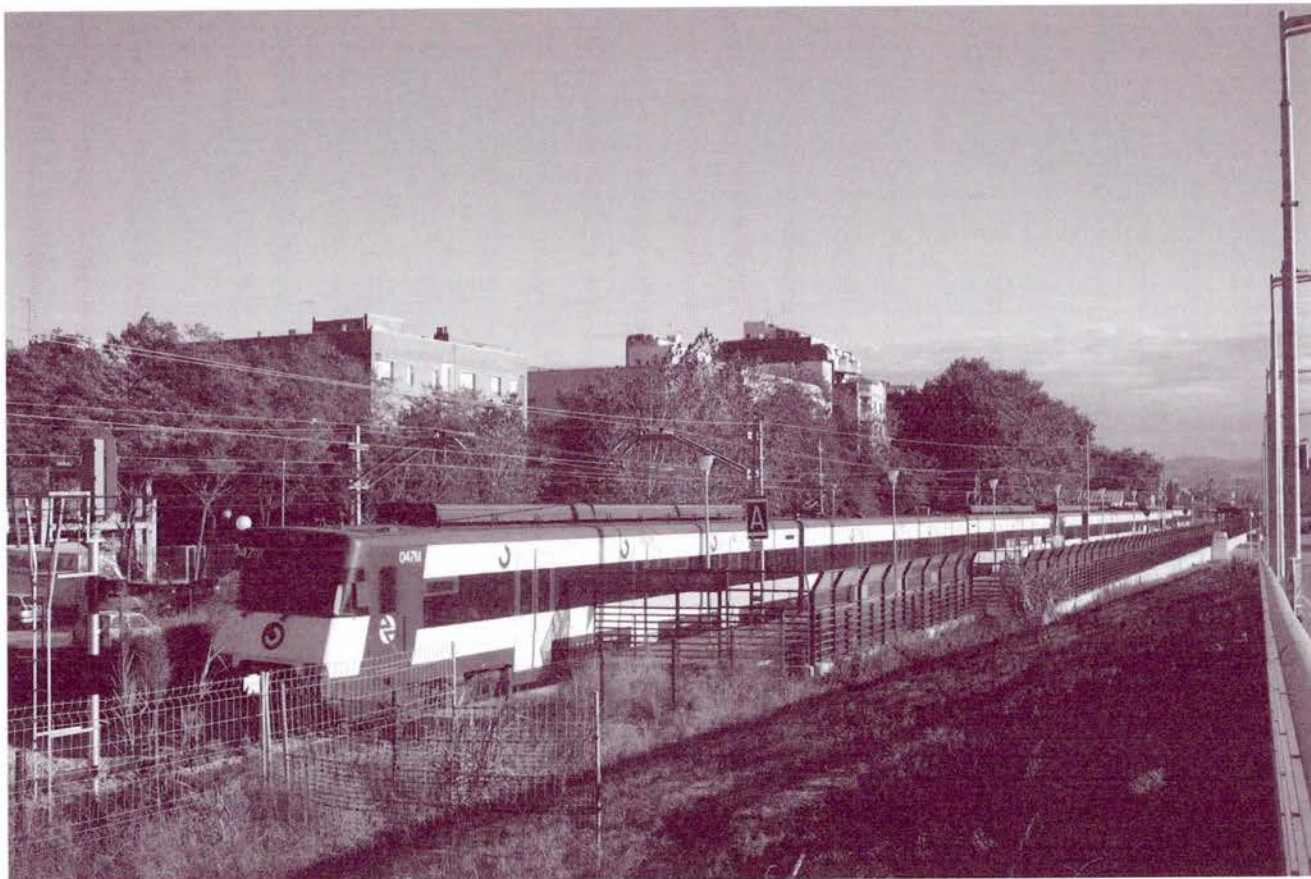
JRT

Més informació:

www.gencat.net/ptop/mobilitat/observatori/butlleti_electronic.htm

www.renfe.es/

www.laptop.org



A la meitat del període de vigència del Pla Director d'infraestructures 2001-2010 encara no s'havien iniciat moltes de les actuacions previstes a la xarxa de rodalies. Foto: Marta Casas

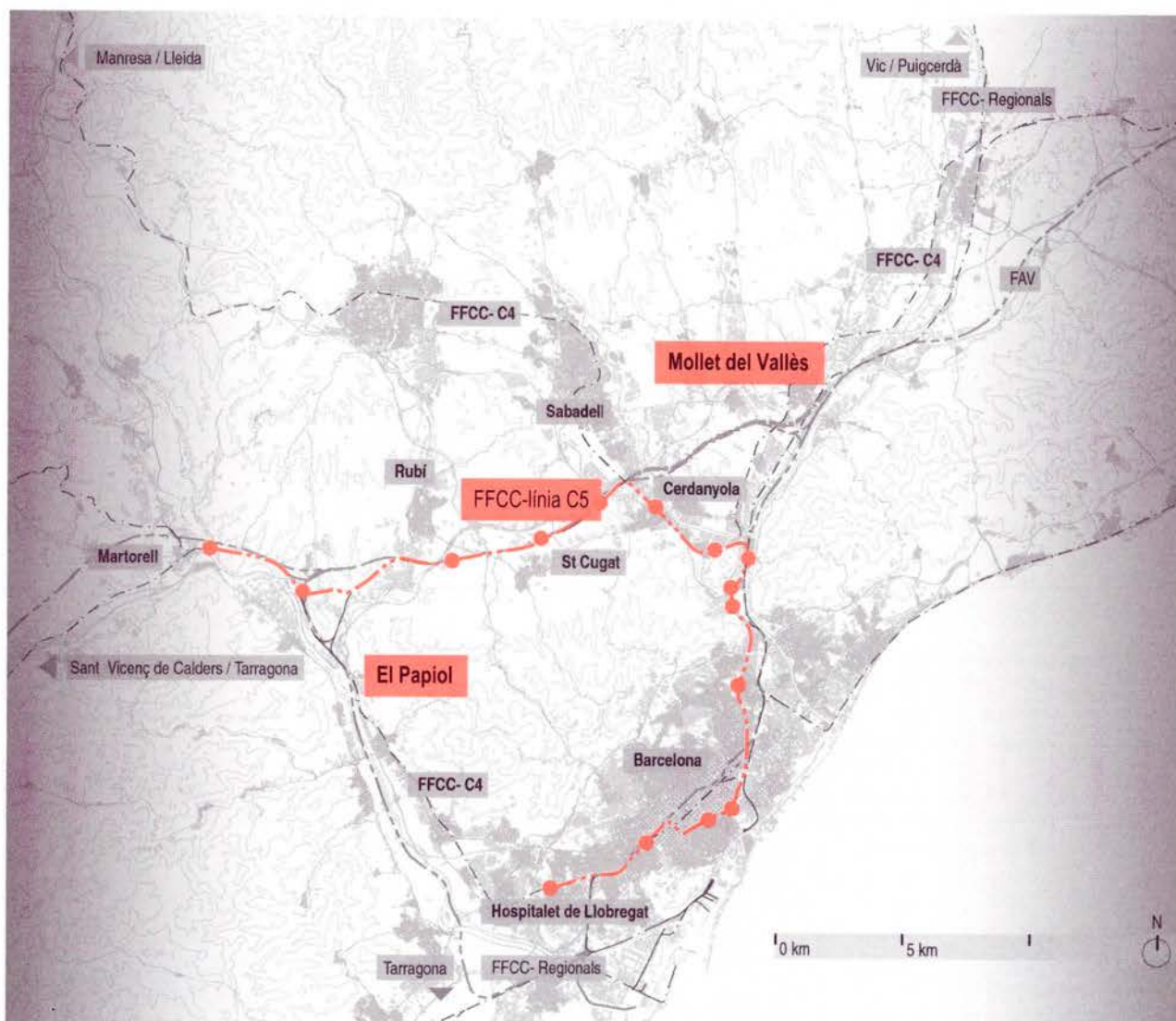


Institucions, cambres de comerç, entitats ecologistes i altres entitats vallesanes continuen reclamant l'adaptació de la línia de mercaderies entre el Papiol i Mollet per al trànsit de viatgers, amb l'objectiu de millorar les connexions entre els municipis de la segona corona metropolitana i d'alleugerir la pressió del trànsit rodat. La construcció de la via d'ample europeu en paral·lel retardarà una vegada més la seva entrada en funcionament fins al febrer de 2005.

L'actual línia de mercaderies anomenada C-5 uneix els municipis del Papiol, situat a la vall Baixa del Baix Llobregat, i Mollet, situat al sud oest del Vallès Oriental. L'adaptació d'aquest corredor ferroviari per al transport de viatgers hauria de permetre unir les comarques del Baix Llobregat i els dos Vallès, creant una via de circumval·lació de Barcelona que connectés directament municipis de la segona corona metropolitana, descongestionés la xarxa viària orbital de Barcelona oferint una alternativa de transport públic i permetés enllaçar exteriorment amb les línies de rodalies C4 (Sant Vicenç de

Calders-Manresa) i C3 (Vic-l'Hospitalet) i de regionals direcció a Lleida, Tarragona i Puigcerdà.

L'adaptació d'aquest corredor ferroviari al transport de viatgers era una antiga reivindicació de les cambres de comerç, dels ajuntaments del Vallès, de les entitats ecologistes de la zona i de la Campanya Contra el Quart Cinturó (CCQC), una plataforma que aplega 278 entitats ecologistes i socials que s'oposen a la construcció de l'AUTOVIA B-40 QUART CINTURÓ [17] per l'impacte ambiental i socioeconòmic que comporta,





En la imatge, combois de mercaderies al seu pas per l'estació de Martorell. Foto: Enric Roca

alhora que proposen com a alternativa eliminar els peatges de l'AP-7 i potenciar un model de mobilitat més sostenible basat en el ferrocarril.

La línia C5 funcionava entre l'Hospitalet-Cerdanyola mentre que el tram entre el Papiol i Martorell ja estava servit per la línia C4. El tram que calia adaptar per tancar el recorregut anava, doncs, del Papiol a Cerdanyola, passant per les noves estacions de Rubí i Sant Cugat. El Ministeri de Foment va prometre l'obertura de la línia el 1999, però aquesta es va anar ajornant adduint l'allargament dels treballs de condicionament d'aquelles dues noves estacions. L'última data anunciada per RENFE havia estat el setembre de 2003.

La construcció de la via d'ample europeu retarda l'obertura de la línia

A final de 2004, el president de RENFE, José Salgueiro, va assegurar que la línia es posaria en servei el primer semestre de 2005, tan aviat com acabessin les proves de seguretat, però només en el tram entre el Papiol i la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) perquè no hi havia doble via fins a Mollet. La rehabilitació de les estacions de Sant Cugat i Rubí ja havia finalitzat gràcies a una inversió de 21 milions d'euros que hi havia fet RENFE.

Per la seva banda, el secretari d'Estat d'Infraestructures del Ministeri de Foment, Benigno Blanco, va anunciar al gener que, en relació amb el ramal del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT PEL VALLES [87] en aquest tram s'havia optat per construir-hi un tercer rail al costat de la doble via d'ample ibèric existent per adaptar-la a l'ample europeu. Els estudis del Ministeri indicaven que la capacitat d'aquest traçat compartit per mercaderies, trens de rodalies i ferrocarril d'alta velocitat seria suficient durant els propers vint anys, tot i que els alcaldes de Sant Cugat, Rubí, Sant Quirze, Terrassa i Matadepera es mostraven partidaris que s'hagués optat per construir una tercera via independent que garantiís la capacitat de transport de mercaderies i passatgers. RENFE només preveia la circulació de dos trens per hora i sentit, malgrat que el volum de passatgers estimat era de deu mil al dia.

Davant les reclamacions dels alcaldes i el silenci de RENFE, el secretari per a la Mobilitat del Govern de la Generalitat, Manel Nadal, va explicar al maig que les obres de la plataforma d'ample europeu a Castellbisbal havien retardat l'obertura de la línia de rodalies.

L'aposta del Govern de la Generalitat: combinar transport de passatgers dins de l'àrea metropolitana i transport de mercaderies d'àmbit europeu

El Pla director d'infraestructures del transport públic col·lectiu 2001-2010 (PDI) aprovat el 2002 per la Generalitat de Catalunya incloïa una partida de 69 milions d'euros per a la reconversió al transport de passatgers de la línia C-5 de RENFE entre el Papiol i Mollet. En un informe de seguiment del PDI elaborat per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) el juny de 2004, es preveia l'obertura de la línia a final d'any. L'endarreriment en el compliment del PDI era interpretat per la CCQC i els alcaldes dels municipis vallesans com una manca de voluntat d'avançar cap a un model de mobilitat sostenible. També coincidien a reclamar una major freqüència de pas dels trens que equiparés el servei amb la resta de línies de rodalies (un tren cada 12 minuts).

El Govern de la Generalitat va anunciar a l'octubre que la nova línia d'ample europeu entre el Papiol i Mollet, paral·lela a la de passatgers, hauria d'estar acabada el 2009, coincidint amb l'obertura del túnel transpirinenc entre Figueres i Perpinyà, i que hauria de permetre el transport de mercaderies per ferrocarril des dels PORTS DE Tarragona i BARCELONA [166] cap a Europa.

En les mateixes dates, fonts de RENFE van anunciar l'obertura de la línia de passatgers per al febrer de 2005.

JRT

Més informació:

www.elpapiol.es/anem/anem.asp
<http://ccqc.pangea.org>
www.laptp.org



Continuen les demandes en favor d'un corredor mediterrani ferroviari. Es crea l'associació per a la Promoció de l'Eix Ferroviari de Mercaderies Rin-Roine-Mediterrani Occidental (Fermed) que promou la construcció d'una xarxa de ferrocarril exclusiva per a mercaderies d'ample internacional amb la finalitat d'evitar el col·lapse del comerç provocat per la saturació de les vies de transport actuals.

Antecedents 2003:63

El corredor mediterrani s'ha consolidat amb el pas del temps com un espai intens de fluxos de viatgers i mercaderies paral·lel a la costa, des d'Andalusia fins a França, que creua el País Valencià i Catalunya, incloent-hi les Balears. En aquest eix tenen lloc el 42% de les exportacions de l'Estat espanyol i el 39% de les importacions. En concret, el 66% i el 87% dels productes exportats per València i Catalunya, respectivament, viatgen per carretera segons dades presentades en la segona edició del col·loqui: «Alacant/València: la vertebració del País Valencià a L'ARC MEDITERRANI [2003:49]», celebrat el 8 de maig a la ciutat d'Alacant.

Aquest és un dels principals arguments pel qual des de la segona meitat del segle XX les cambres de comerç i altres entitats del llevant espanyol reclamen a les administracions el reforçament de les infraestructures de transport del corredor mediterrani.

Els posicionaments de les forces polítiques

El Pla d'infraestructures i transport 2000-2007 del Ministeri de Foment elaborat pel Govern del Partit Popular, que tenia com a objectiu reforçar l'estructura radial de la xarxa ferroviària, programava per a l'eix mediterrani un corredor de dues velocitats, deixant el tram Tarragona- Castelló amb un ample ibèric i de menor velocitat.

Després del canvi de govern, la nova ministra de Foment, Magdalena Álvarez (Partit Socialista Obrer Espanyol, PSOE), va anunciar, l'abril de 2004, la seva voluntat d'acabar amb l'estructura radial de les infraestructures espanyoles i de substituir-la per una estructura en forma de malla. Per a aconseguir aquests objectius va assegurar que es realitzaria el Pla estratègic d'infraestructures i transports (PEIT). La proposta de PEIT es presentà al Consell de Ministres el 23 de desembre de 2004 i hi figurava com a acció urgent la connexió mitjançant alta velocitat de Madrid amb València i Barcelona i també el traçat d'ample europeu de tot l'itinerari entre Alacant i Barcelona, que incloïa duplicacions de via en els trams La Encina-Alacant i València-Castelló. Continuava, però, sense concretar-se la connexió amb el FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT AL CAMP DE TARRAGONA [82].

El més d'abril, el grup de Convergència i Unió (CiU) al Parlament de Catalunya va presentar una proposició no de llei perquè el Govern català negociés amb els governs de l'Estat i la Generalitat Valenciana la construcció de la línia d'alta velocitat entre el País Valencià i Catalunya. La proposició, defensada per Josep Rull a la Comissió de Política Territorial del 27 de maig de 2004, va ser desestimada pels grups del PSC, ERC i ICV. El mes de maig el president de la Generalitat de Catalunya, Pasqual Maragall, afirmava que «els eixos que uneixen València, Catalunya, el sud de França, Múrcia i Almeria són primaris, no de segona categoria» i que tenia previst reunir-se amb el presi-

dent de la Generalitat Valenciana, Francesc Camps, per tractar la qüestió. També durant el mes de maig, el president de l'Associació Valenciana d'Empresaris (AVE), Francesc Pons, assegurava que «cal treballar amb Catalunya per l'arc mediterrani i per a tenir presència a Europa».



Es crea l'associació Fermed

El 5 d'agost de 2004 es va crear, amb seu a Brussel·les, l'associació Promoció de l'Eix Ferroviari Rin-Roine-Mediterrani occidental (Fermed). L'associació, formada per un ampli grup d'institucions i empreses entre les quals hi ha els principals ports de Catalunya, País Valencià i Andalusia, cambres de comerç, col·legis professionals, universitats i patronals, tenia l'objectiu de promoure la construcció d'un eix ferroviari exclusiu de mercaderies en el corredor mediterrani, des del port d'Algesires fins a Metz (al nord de França). El projecte tindria un pressupost de 70.000 milions d'euros i suposava habilitar 2.200 km de via doble, d'ample internacional, per a trens especials de fins a 1.500 metres de llarg i 4.000 tones de pes. La iniciativa podria arribar a estalviar el trànsit de fins a 25.000 camions a les carreteres europees. Segons va afirmar Joan Amorós, secretari general de Fermed, «o es fa l'eix Fermed, o les regions afectades patiran dificultats per al progrés econòmic futur, que dependrà de la capacitat de ser pols logístics de primer ordre». El projecte fou presentat al novembre a la seu de l'Autoritat Portuària de la badia d'Algesires per Jacint Seguí, president de l'associació.

L'objectiu de Fermed és divulgar l'existència de l'associació, presentar el projecte a les institucions i captar nous membres. En el pla d'actuacions, Fermed preveu elaborar un estudi argumental i també estudis de caràcter tècnic i econòmic sobre la proposta d'eix.

Després de la presentació del PEIT el mes de desembre, es va iniciar un procés de consulta amb els diferents ministeris, comunitats autònomes i agents socials. A partir del gener de 2005 s'espera debatre l'esmentat Pla en la Conferència Sectorial sobre Transports, en la qual es reuneixen la ministra i els consellers de la matèria de les diferents comunitats autònomes, i al març s'espera que tingui lloc el període d'exposició pública i presentació d'al·legacions.

MRB

Més informació:

www.cambrabcn.es/Catalan/Economia/documents/perspectiva.pdf
<http://campus.uab.es/iermb/papers/Papers39/39-1.pdf>
www.mfom.es/
www.la-moncloa.es/web/docs/pdfs/peit.pdf
www.fermed.com

95 FERROCARRIL LLEIDA-LA POBLA DE SEGUR



El mes d'octubre el Ministeri de Foment anuncia el traspàs a la Generalitat de Catalunya de la línia ferroviària Lleida-la Pobla de Segur. L'acord assolit posa fi a una llarga reivindicació de l'Administració catalana, i obre el debat sobre les actuacions que cal dur a terme per a garantir la rendibilitat econòmica i social del corredor ferroviari.



L'any 1953 es va inaugurar la línia de ferrocarril Lleida-la Pobla de Segur. La línia formava part d'un corredor ferroviari internacional impulsat per les autoritats espanyoles, amb sortida a Lleida, passant per Balaguer fins a Sort i enllaçant cap a França. Al final, però, només es va executar fins a la Pobla de Segur, al Pallars Jussà.



En l'actualitat per aquesta línia circulen tres trens regionals per sentit al dia i és la línia que menys passatgers té de tot Catalunya, uns 116.000 anuals, xifra que suposa una mitjana de 317 places ocupades diàriament. La línia, que no està electrificada i és de via única, presenta en l'actualitat nombroses deficiències com a conseqüència de la manca d'inversions i de manteniment.



Tot i aquest ús tan limitat i el consegüent escàs rendiment econòmic que ofereix la línia, els successius governs de la Generalitat de Catalunya, junt amb els partits polítics i els ajuntaments afectats han destacat continuament la importància de la línia per a les poblacions on arriba i la necessitat de mantenir-la en bones condicions per tal que deixi de ser deficitària.

Actualment, per a desplaçar-se de Lleida a la Pobla en tren es requereixen dues hores i deu minuts per fer un recorregut de gairebé 100 km.

Un traspàs llargament reivindicat

Les reivindicacions del Govern de la Generalitat per a obtenir la titularitat de la línia es remunten al 1985. Desde la Generalitat es denunciava que durant tot aquest temps RENFE no havia invertit gens ni mica en la línia, fet que havia comportat un progressiu deteriorament del servei. La companyia ferroviària estatal fins i tot havia arribat a anunciar-ne el tancament, al·legant la poca rendibilitat de la línia, tot i que posteriorment es va fer enrere d'aquella decisió.

Durant els darrers quatre anys, els ajuts de la Generalitat de Catalunya i la Diputació de Lleida han permès mantenir la línia en funcionament.

Les queixes pel mal estat de la infraestructura i les reclamacions de més inversions han continuat al llarg del 2004. En declaracions realitzades el mes d'octubre, Joan Torres, president de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), reconeixia que "el tren de la Pobla és un dot complicat, perquè la infraestructura està molt malament". També el delegat del Govern a Lleida, Jaume Gilibert, qualificava de "prioritat" la millora de la línia, però alhora recordava que faria falta una gran inversió econòmica.

El traspàs de la línia

El mes de juny i poc després de reunir-se a Barcelona amb el pre-

sident de la Generalitat, Pasqual Maragall (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), la ministra de Foment, Magdalena Álvarez (Partido Socialista Obrero Español), va anunciar la voluntat del Govern central de traspasar amb la màxima celeritat possible la línia al Govern de la Generalitat, i afegia que es reprendrien els treballs tècnics i jurídics necessaris perquè fos així.

A principi de setembre, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal (PSC), declarava que el traspàs era una qüestió d'imminent execució i que podria fer-se efectiu abans de final d'any. Pocs dies després es reunia a Madrid la Comissió Mixta de Transferències Estat-Generalitat, presidida pel ministre d'Administracions Públiques, Jordi Sevilla, i el conseller de Relacions Institucionals de la Generalitat, Joan Saura (Iniciativa per Catalunya), que en roda de premsa conjunta van afirmar que el traspàs del tren de la Pobla es trobava en fase de ponència.

Entretant, les negociacions per a l'aprovació dels pressupostos generals de l'Estat van fer emergir que el Govern central no preveia destinar-hi cap partida. La diputada socialista de Lleida al Congrés, Teresa Cunillera, assegurava que la manca d'aquesta dotació pressupostària era precisament la indicació del fet que es volia portar a terme el traspàs ràpidament. També des de la Generalitat, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, es manifestava en aquest mateix sentit.

El traspàs de la línia

Finalment, a mitjan octubre el Ministeri de Foment i el Govern de la Generalitat van anunciar un principi d'acord que comprometia el Govern central a traspasar la línia sense cobrar els 7 milions d'euros que exigia l'anterior govern de l'Estat presidit per José María Aznar (Partit Popular) com a compensació econòmica per la pèrdua d'aquest actiu. Aquest era el principal escull que en els darrers anys havia dificultat les negociacions. Com a contrapartida, el Govern autonòmic es comprometia a llogar a RENFE els combois necessaris per a prestar servei a la línia durant tres o quatre anys, fins que la Generalitat pogués disposar de les seves unitats. Posteriorment la infraestructura la gestionaria la companyia Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC). El traspàs s'hauria de fer plenament efectiu a principi de 2005.

Pel que fa als pressupostos estatals per a l'any 2005, finalment van incorporar una partida d'un milió d'euros per a la línia del tren de la Pobla, una xifra que en principi responia al compromís del Govern central de col·laborar amb el Govern de la Generalitat en el manteniment de la infraestructura un cop traspassada.

Entre el tren de rodalies i el tren turístic

Un cop es va fer públic l'anunci del traspàs, les reaccions no es van fer esperar. El president de la Diputació de Lleida, Isidre

Gavín (Convergència i Unió), va manifestar la seva satisfacció per l'acord assolit, alhora que opinava: "L'única finalitat del traspàs ha de ser convertir aquest tren en un mitjà de transport competitiu, amb uns horaris i unes connexions que ara no existeixen". Gavín va aprofitar per a recuperar un antic projecte plantejat per a fer rentable el tren de la Pobla que consisteix a allargar la línia fins a Esterrí d'Àneu i fer-la arribar fins a les portes del PARC NACIONAL D'AIGÜESTORTES [122] i de les estacions d'esquí de Port Ainé, Espot i BAQUEIRA [75] (fins aquesta última, pel vessant del Pallars).

La major part de declaracions coincidien a manifestar que l'objectiu prioritari i més fàcil d'assolir era, en una primera fase, consolidar un tren de rodalies eficaç entre Lleida i Balaguer. En aquest sentit, l'alcalde de la capital de la Noguera, Miquel Aguilà (PSC), manifestava el seu desig de tenir un tren cap a Lleida cada mitja hora o una hora i millorar la connexió de molts municipis del Segrià i la Noguera amb el FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT MADRID-LLEIDA [80]. Per la seva banda, Jaume Gilibert, delegat de la Generalitat a Lleida, també coincidia a dir que la prioritat immediata era posar en marxa un ve-

ritable tren de rodalies entre Lleida i Balaguer i afegia, sobre la connexió amb el Pirineu, que "cal plantejar-s'ho a llarg termini, atès que no podem oblidar que parlem d'una infraestructura que necessita molta inversió per ser pràctica i operativa".

En una jornada celebrada a la Universitat de Lleida el 17 de juny en homenatge al geògraf Joan Vilagrà, el secretari per a la Planificació Territorial de la Generalitat, Oriol Nel·lo, manifestava que "a aquesta línia, s'hi ha de donar un tractament integral, malgrat que el tram entre Lleida i Balaguer sigui el que concentra més viatgers". Aquestes declaracions contrastaven amb les que, a mitjan setembre, feia el president de FGC, Joan Torres, segons el qual el Govern català només veuria rendible el tram de la línia entre Lleida i Balaguer i que la gestió de l'altre tram, entre Balaguer i la Pobla, podria ser cedida a operadors turístics: "De Lleida a Balaguer pot tenir una justificació en termes de rendibilitat comercial i social, però de Balaguer en amunt és difícil si no es caracteritza com un tren de tipus lúdic, sense competir amb la carretera en mobilitat obligada. I estariem disposats a parlar amb operadors turístics privats per a compartir aquesta aventura".

A l'octubre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques va ratificar aquesta intenció de reconvertir, en una primera fase, el tram de 27 km entre Lleida i Balaguer, cobrint el servei amb combois d'una freqüència de pas similar a la dels trens de rodalies. Respecte a la resta de la línia, s'insistia en la idea de donar-li un ús més turístic. La proposta de la Generalitat va provocar crítiques com la del geògraf Xavier Campillo, que el mes d'octubre advertia que aquest ús turístic no podia restar funcionalitat al servei. Aquestes opinions incidien en la necessitat de fomentar un accés ferroviari cap a les comarques pirinenques.

A final de novembre la totalitat d'alcaldes del Pallars Jussà van acordar en una reunió, demanar a la Generalitat que, tan bon punt assumís la titularitat de la línia, aquesta es convertís en un transport de viatgers àgil i ràpid i que s'estudiés la possibilitat de fer-la arribar fins a Esterrí d'Àneu, alhora que s'incloués aquest projecte en el Pla director d'infraestructures ferroviàries de Catalunya 2003-2025.

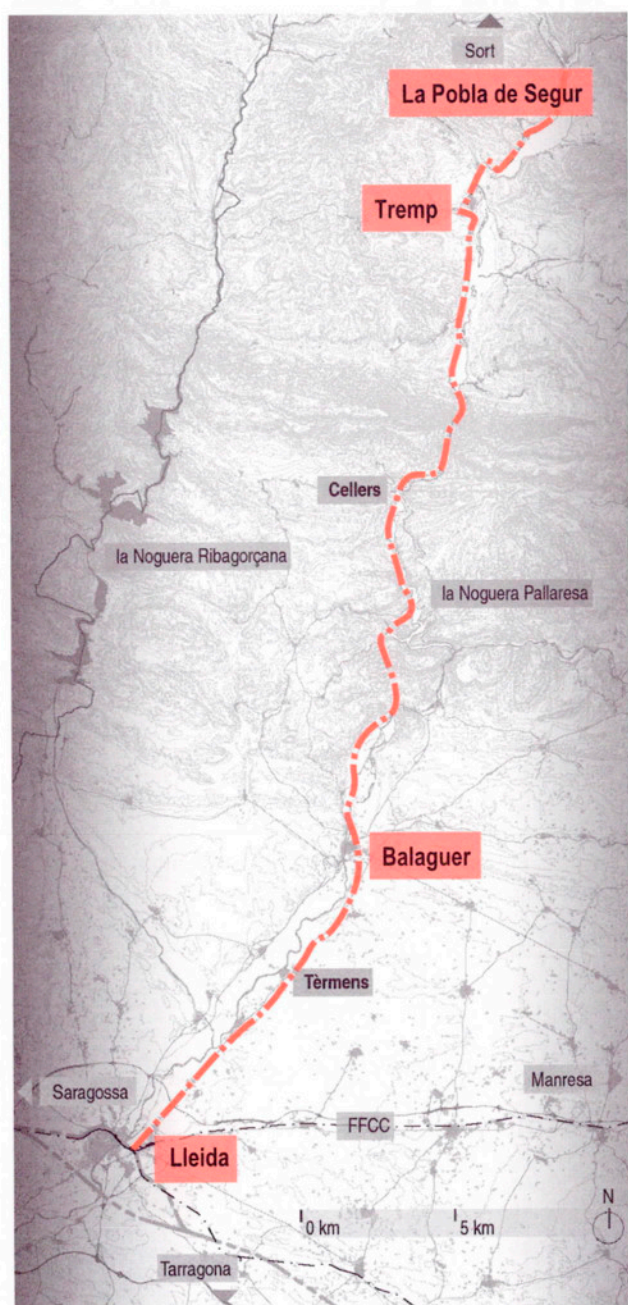
L'acord assolit pel Govern central i la Generalitat de Catalunya preveia culminar el traspàs a principi de gener de 2005. Abans de finalitzar l'any, es va publicar al Boletín Oficial del Estado (BOE) el Reial decret 2398/2004, de 30 de desembre, sobre traspàs a la Generalitat de Catalunya de la línia ferroviària de titularitat de l'Estat Lleida-la Pobla de Segur i de les funcions i serveis de l'Administració de l'Estat en matèria de transport per ferrocarril en relació amb la línia esmentada. Un cop publicat el decret s'esperava que la Generalitat es fes càrrec de la gestió de la línia al llarg del 2005.

MPB

Més informació:

www.trenscat.com/pobla/estacions_ct.html
www10.gencat.net/gencat/AppJava/es/actualitat/50105lageneralitatassumeixlatitularitatdeltrenlleidapobladesegur.jsp
www.lleidatur.com/cat/rutapirineustren.html
www.tranvia.org

PRIETO, LI. Y ENGUIX, Joan Carles. *El transpirenaico del Noguera Pallaresa y el ferrocarril Lleida-Teruel-Baeza*. Ed. Monografias del ferrocarril. Madrid, 1994



96 FERROCARRIL LLEIDA-MANRESA



La Plataforma en Defensa del Tren Lleida-Manresa continua reclamant al Ministeri de Foment millores i més inversions per a aquesta línia de ferrocarril. El Govern de la Generalitat també reclama més inversions a la línia i es planteja la possibilitat de demanar-ne el traspàs de la gestió. Les inversions finalment anunciades per Foment queden lluny de les peticions tant de la Plataforma com del Govern català.



Inaugurat l'any 1860, el tren Manresa-Lleida, que passa per Mollerussa, Tàrraga i Cervera entre altres poblacions, s'ha mantingut en servei sense gairebé inversions de millora i modernització i ha esdevingut una de les línies més obsoletes i degradades de la xarxa ferroviària catalana. Amb una única via molt envellida i en mal estat de conservació, el temps necessari per a completar el trajecte és de gairebé tres hores i en alguns trams la velocitat dels convois s'ha de reduir fins a 20 o fins i tot 10 km/h. La línia compta amb cinc trens i uns mil passatgers diaris.

Amb l'objectiu de denunciar la manca d'inversions a la línia es va crear la Plataforma en Defensa del Tren Lleida-Manresa, entitat que agrupa la Diputació de Lleida, els ajuntaments dels municipis per on passa el tren, les cambres de comerç i els sindicats, que han liderat les reivindicacions i les negociacions per a la millora de la línia en els darrers anys.

Un nou impuls a una vella reivindicació

Les inversions previstes a la línia pel pla d'infraestructures elaborat pel govern del Partit Popular, engegat l'any 2003, havien estat considerades del tot insuficients per la Plataforma, que confiava que el canvi de govern a l'Estat, després de les eleccions del mes de març, permetés tornar a emprendre negociacions per a millorar la infraestructura ferroviària. A mitjan abril de 2004, els membres de la Plataforma es van reunir per reclamar una trobada amb el nou responsable del Ministeri de Foment. Entre les actuacions més urgents que reclamava la plataforma hi havia la supressió dels passos a nivell, el manteniment dels baixadors i millores a les vies per a augmentar la velocitat dels convois. També van proposar demanar al Govern l'elaboració d'un estudi per a millorar la connectivitat amb el FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT A LLEIDA [80-81].

Continuen les queixes de la Plataforma

En iniciar-se el mes de setembre es va fer pública la decisió de RENFE de suprimir el servei de personal a les estacions de Mollerussa i Tàrraga, i poc després també a les de Cervera i Bell-lloc. La decisió suposava que ja no quedaria a la línia cap estació en funcionament amb personal i totes ho farien amb màquines expenedores. La Plataforma va anunciar el seu desacord amb la decisió i va expressar la seva indignació perquè RENFE havia trencat l'acord de no prendre decisions unilaterals que poguessin afectar la qualitat i la regularitat del servei.

El fet va motivar una nova reunió de la Plataforma a Mollerussa en la qual van reiterar la seva voluntat de reunir-se amb la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, per a clarificar les actuacions previstes a la línia. Com que fins al moment la Plataforma no havia obtingut cap resposta del Ministeri de Foment, van amenaçar de convocar accions de protesta a partir de l'octubre si no s'atenien

les seves demandes. Així ho va manifestar el president de la Diputació de Lleida, Isidre Gavín (Convergència i Unió), que deia sentir-se molt molest pel "menyspreu" de Foment i denunciava que "només tenim notícies que fan referència a la minimització de la línia i no en sabem res de la potenciació".

Negociacions amb Foment

A final del mateix mes de setembre s'estava negociant a Madrid l'aprovació dels pressupostos generals de l'Estat, els primers del nou govern presidit per Rodríguez Zapatero (Partit Socialista Obrer Espanyol), i tant els partits polítics catalans com el Govern mateix de la Generalitat ho van aprofitar per posar damunt la taula diverses qüestions en matèria d'infraestructures a Catalunya. En aquest sentit, el Govern català va sol·licitar una inversió de 125 milions d'euros per a la millora del corredor ferroviari Lleida-Manresa, una de les majors partides econòmiques exigides pel Govern en aquests pressupostos. Finalment, el compromís de l'executiu central per a l'any 2005 va consistir a augmentar en un milió d'euros la partida per a una actuació urgent al tram entre Cervera i Calaf i en va aportar 600.000 més per a elaborar un estudi de la línia.

A mitjan novembre, la situació donava un altre tomb: d'una banda el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, i la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, van signar un conveni per a la supressió de vint-i-quatre passos a nivell a Catalunya, tres dels quals a la línia en qüestió. I pocs dies més tard, durant la inauguració d'una Jornada sobre Infraestructures a la Catalunya Central, organitzada a Manresa, el conseller Nadal va manifestar que el Govern de la Generalitat es plantejava demanar el traspàs de la línia a la Generalitat o bé una gestió compartida entre ambdues administracions un cop completat el traspàs del FERROCARRIL LLEIDA-LA POBLA DE SEGUR [95].

Aquestes mesures van ser ben rebudes pels membres de la Plataforma, tot i que les consideraven insuficients.

En finalitzar l'any, les reclamacions de més inversions continuaven vigents i quedava plantejada la possibilitat d'un futur traspàs de la titularitat de la línia a la Generalitat.

MPB

Més informació:

www.renfe.es

www.mobilitat.org

www.diputaciolleida.es/c/president/247.html

www.tvcatalunya.com/parlament/arxiu/se37343931.htm



En el marc d'aprovació del Pla director d'infraestructures ferroviàries de Catalunya 2003-2025, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya licita l'estudi previ de l'eix transversal ferroviari de Catalunya com a nova via d'ample europeu de passatgers i mercaderies que ha d'unir Lleida amb la frontera francesa.

El 29 de desembre de 2003 el Consell Consultiu del Govern de la Generalitat va acordar revisar el Pla d'infraestructures ferroviàries i elaborar-ne un de nou. Finalment, el gener de 2004, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va presentar el nou Pla director d'infraestructures ferroviàries de Catalunya (PDIF) per al període 2003-2025 que, entre altres propostes, inclou la construcció d'una línia transversal que hauria de recórrer Catalunya d'est a oest, incorporant així un dels elements de L'ACORD PER A UN GOVERN CATALANISTA I D'ESQUERRES [2003:5]. L'objectiu del projecte era alleugerir la pressió de la xarxa ferroviària litoral, buscar alternatives al transport de mercaderies per carretera i proporcionar més mobilitat als habitants de les comarques de l'interior.

Proposta de l'eix transversal ferroviari

Segons la idea inicial del projecte, la línia enllaçarà les localitats de Lleida, Cervera, Igualada, Manresa, Vic, Olot i Figueres amb la frontera francesa. Amb ample internacional i alta velocitat, la línia haurà de servir per al pas de combois de passatgers i de mercaderies i comptarà amb quatre ramals: un cap a la frontera francesa passant per Figueres, dos ramals que l'unirien amb els ports de Tarragona i Barcelona i una quarta connexió amb la sortida de Puigcerdà cap a Tolosa.

El ramal que el connectaria amb Tarragona sortiria a l'alçada de Cervera i suposaria la construcció de noves vies amb les mateixes característiques que l'eix, que travessarien el Tarragonès, el Baix i l'Alt Camp i la Conca de Barberà. L'objectiu explicat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) era que aquesta nova línia garantís "un bon accés al port de Tarragona", tal com va explicar el secretari general de Mobilitat,

Manel Nadal (PSC), en declaracions realitzades a final del mes de maig.

Redacció de l'estudi previ

El 19 de maig va ser convocat un concurs públic d'assistència tècnica per a la redacció de l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix transversal ferroviari de Catalunya, publicat en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) núm. 4.136. S'atorgava un termini de redacció de sis mesos i un pressupost de 450.000 euros.

El 22 de juliol el DPTOP va adjudicar la redacció de l'estudi previ a l'empresa Enginyeria d'Infraestructures SA per un pressupost de 377.986 euros. Aquesta resolució va sortir finalment publicada al DOGC (núm. 4.212) el 6 de setembre.

Un cop redactat aquest document, es prosseguirà amb el procés habitual: tramitació de la informació pública, redacció de la declaració d'impacte ambiental i redacció dels projectes constructius. Quan el traçat hagi estat definit amb precisió, s'haurà de fer un pla especial urbanístic de reserva de sòl a cada municipi afectat. Manel Nadal, en declaracions realitzades el mes de maig també, va recordar que tots els projectes ferroviaris tenen un procés llarg de realització i que aquest eix serà realitzat a mitjà termini, és a dir, d'aquí a uns vint anys.

MXA

Més informació:

www.gencat.net/ptop/plans/pdif.htm
www.gencat.net/ptop/plans/descarrega/pdif.pdf



98 FERROCARRIL VIC-PUIGCERDÀ



Comencen les obres de millora anunciades pel Ministeri de Foment en diferents trams de la línia de ferrocarril Vic-Puigcerdà. La celebració del 75è aniversari de la línia és aprofitada pels usuaris i per diferents agents polítics i econòmics de la regió per seguir reclamant més inversions a la línia.

Antecedents | 2003:64



La línia ferroviària Vic-Puigcerdà, pertanyent a la xarxa de trens regionals de RENFE, travessa les comarques d'Osona, el Ripollès i la Cerdanya fins a arribar a la Tor de Querol, a l'Alta Cerdanya.



Durant el 2003, el descontent que s'arrossegava des de feia anys pel mal funcionament de la línia, amb diverses esllavissades, avaries i descarrilaments de trens, va generar tot un debat entre els diferents ens de les comarques afectades, que van reivindicar més inversions a la línia.

El 2003, el Ministeri de Foment es va comprometre a invertir un total de 322,57 milions d'euros en el marc del Pla d'infraestructures del transport 2000-07 (PIT), per a modernitzar la línia ferroviària Barcelona-Vic-Puigcerdà. D'aquests diners, 267,57 milions d'euros anirien destinats a canviar-ne la instal·lació elèctrica, remodelar-ne les estacions, incrementar les mesures de seguretat, eliminar els passos de nivell i adaptar les travesses a les vies d'ample europeu. Els 55 milions restants, s'havien de destinar a substituir i renovar els trens.

En paral·lel, el Ministeri va establir un pla d'actuacions com a mesura urgent, valorat en 1,5 milions d'euros, amb l'objectiu de restablir la seguretat de la línia, reduir el temps dels viatges i augmentar la freqüència de pas dels trens.

Durant el 2004, mentre s'iniciaven les obres a diferents trams del recorregut, van continuar les protestes dels diferents ens de les comarques afectades en relació amb la manca d'inversions a la línia. Els consells comarcals de les comarques per on passava el tren reclamaven també que la línia formés part del Llibre Blanc del Transport Ferroviari Europeu com a infraestructura estratègica del país. La data prevista per a enllestir les obres de renovació de la línia era el 2010.

Milliores a quatre estacions de la línia

A mitjan mes de febrer, la companyia RENFE va licitar les obres de reforma i modernització de quatre de les estacions de la línia fèrria Vic-Puigcerdà, en el tram més deteriorat de la via, entre Vic (Osona) i Puigcerdà (la Cerdanya). Les obres estaven pressupostades en 583.242 euros i tenien l'objectiu de millorar l'accessibilitat i facilitar la instal·lació de nous sistemes d'il·luminació. Els projectes afectaven les estacions de Borgonya (Osona), la Farga de Bebié (al límit entre Osona nord i el Ripollès), Toses (Ripollès) i Urtx-Alp (Cerdanya).

Entre les actuacions previstes hi havia la instal·lació d'una regulació automàtica per a la intensitat lumínica de les andanes i l'adaptació d'aquestes per a persones amb mobilitat reduïda, que es concretarien en la construcció de noves escales i rampes amb baranes i la instal·lació de marquesines de pro-

tecció. El termini d'execució de les obres seria de quatre mesos des de l'adjudicació.

Amb l'inici de les obres, alguns trens entre l'Hospitalet de Llobregat i Ribes de Freser començaven i acabaven el recorregut a Ripoll.



A la població de Toses les millores en l'estació, que van acabar a final d'any, van afectar la via del tren i la remodelació de les andanes i de la il·luminació. A la d'Urtx-Alp es va remodelar la façana de l'edifici de viatgers i es va reestructurar la infraestructura ferroviària amb la intenció que l'accés de viatgers als trens es realitzés des de l'andana principal. Les obres es van finalitzar al setembre.

Al tram entre Borgonyà i Ripoll les obres, acabades el desembre de 2004, van incloure la renovació de la via i dels sistema d'electrificació, la substitució dels desviaments a les estacions de Ripoll i de Sant Quirze de Besora i la millora dels trams metàl·lics i dels túnels del trajecte i altres obres complementàries com ara elevar el nivell de les andanes.

A l'estació de la Farga de Bebié, es van realitzar millores en l'edifici de l'estació i a les andanes, elevant-ne el nivell, que van finalitzar al desembre. Amb les obres no es podia disposar de servei alternatiu per carretera a causa de la complexitat de les maniobres que havien de realitzar els autobusos i perquè no estava permès de parar a la carretera.

Altres obres a la línia Vic-Puigcerdà

Pel que fa a l'estació de Ripoll, RENFE va confirmar a l'alcaldesa, Teresa Jordà (ERC), que Foment invertiria 277.000 euros per a reformar la coberta de la nova estació, d'estil neoromànic, fora d'ús i en molt mal estat de conservació. Jordà va informar a principi de juny que hi havia un intent d'acord entre el Govern central i la Generalitat per a redactar un pla de viabilitat que permetés fer tornar a entrar en servei l'edifici, molt probablement reconvertint-lo en un alberg de joventut. L'alcaldesa també va recordar que calia continuar reivindicant l'amplada europea i el desdoblament de la línia.

Entre les poblacions de Torelló (Osona) i Ripoll, es va realitzar un tall ferroviari entre el 16 d'agost i l'1 de setembre per a la renovació total de la infraestructura elèctrica del tram Ripoll-Borgonyà, a banda dels diferents treballs en diversos espais de l'estació. Com a alternativa, la companyia RENFE va habilitar un servei d'autobusos que connectava les poblacions afectades. Les obres també van servir per a substituir els desviaments a les estacions de Ripoll i de Sant Quirze de Besora (Osona), per a millorar els trams metàl·lics i els túnels i per a fer obres complementàries a les estacions del recorregut.

Els alcaldes dels municipis afectats per les obres (Ripoll, Torelló, Puigcerdà, Campdevànol, Ribes de Freser, Sant Quirze de Besora, Toses, Vic i Alp) van valorar de manera positiva l'aplicació del pla d'inversions, que es va traduir en la millora de la puntualitat dels trens i en la millora de l'entrada en circulació de convois nous.

La reivindicació per part de les plataformes

La Plataforma el Ripollès Existeix, formada per representants de partits polítics, entitats i persones a tall personal que reclamaven la millora de les infraestructures a la comarca del Ripollès, feia temps que preparava la celebració del centenari de la sigantura del tractat francoespanyol que havia donat lloc a la línia a principi del segle xx.

L'entitat volia que la commemoració fos reivindicativa, per a reclamar, així, la millora definitiva de la línia. Amb aquest objectiu l'entitat va mantenir contactes amb diferents alcaldes dels municipis de les comarques d'Osona, del Ripollès i la Cerdanya i amb portaveus de l'Associació Transpirenca i de la Cambra de Comerç de Barcelona, entre altres.

Tanmateix, la plataforma va posar en marxa una campanya per a recollir adhesions institucionals i per a recaptar fons per a finançar la celebració.

D'altra banda l'Associació Net i Bonic de Ripoll, que es dedica des de fa anys a fer pedagogia del respecte per la natura i havia defensat activament la línia, va organitzar un tren Talgo des de Barcelona fins a París. A cada estació, els membres de l'entitat ripollès hi plantaven gladiols per a reivindicar la millora de la línia. La iniciativa ferroviària s'acabà anomenant "El tren dels gladiols".

Celebració del centenari de la sigantura del tractat francoespanyol que va donar lloc a la línia i del 75è aniversari de la connexió internacional del tren

Mentre els treballs de millora de les diferents estacions s'estaven realitzant o estaven a punt de començar, al mes d'agost es va celebrar el 75è aniversari de la connexió internacional del tren de Puigcerdà, a través de la Tor de Querol (França).

L'objectiu de la celebració era doble: per una banda, la commemoració del centenari de la signatura del tractat francoespanyol i la celebració del 75è aniversari del tren i per l'altra, reivindicar la necessitat de rehabilitar la línia que connecta Barcelona amb Puigcerdà i la Tor de Querol.

Als actes de la celebració van assistir el president de la Generalitat, Pasqual Maragall, i també el vicepresident de la regió francesa de Migdia-Pirineus, Charles Marziani, el cònsol de França a Barcelona, Bernard Valero, així com alcaldes de les poblacions de l'Alta Cerdanya, com el de la Tor de Querol, Albert Truno, i de Sallagosa, Jordi Armengol, entre altres.

Maragall, va aprofitar la visita per a reivindicar la millora de la línia ferroviària internacional transpirenca Barcelona-la Tor de Querol, una infraestructura que considerava un element vertebrador de la futura EUROREGIÓ PIRINEUS-MEDITERRANEA [78]. El secretari de Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, Manel Nadal, va afirmar que el futur FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [97] tindria una bifurcació cap a Vic, Ripoll i Puigcerdà.

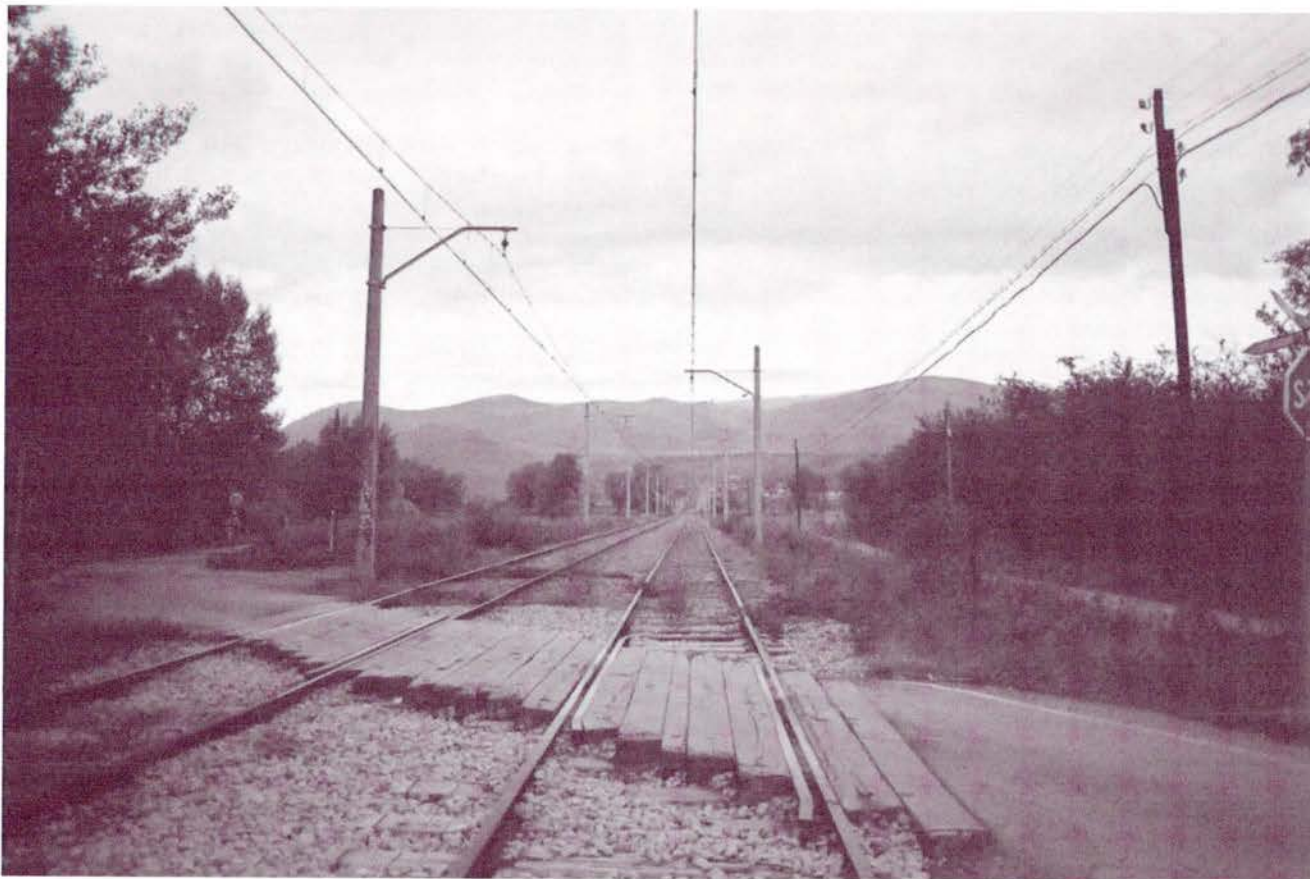
La celebració també va centrar la reivindicació d'alcaldes i altres autoritats polítiques i socials de les comarques afectades de millorar urgentment i de modernitzar la línia, per a facilitar les relacions entre Catalunya i França. Les demandes també incloïen la millora del transport de mercaderies, l'ample europeu i la necessitat de millorar les connexions.

El catedràtic del Departament d'Història Econòmica de la Universitat de Barcelona, Pere Pasqual, va obrir la trobada amb una conferència sobre el procés de gestació i construcció de la línia i, posteriorment, es va inaugurar una exposició, que havia de ser itinerant pels diversos municipis que formen la línia Vic-Puigcerdà.

El tren turístic del Pirineu

A mitjan setembre, l'Ajuntament de Ripoll, el Consell Comarcal del Ripollès i la Unió Intersectorial i Empresarial del Ripollès van crear una comissió gestora per a començar els treballs de l'establiment del tren turístic del Pirineu, o el Tren Verd, un projecte de ferrocarril turístic que s'inscriu en el marc de l'Euroregió i la cooperació transfronterera i que va néixer arran de les celebracions del 75è aniversari de la connexió internacional.

El recorregut del tren, que es preveu que anirà des de Ripoll, passant per la Collada de Toses, fins a Puigcerdà, on enllaçaria amb el tren



Imatge de la via als afores de Puigcerdà, de camí cap a la Tor de Querol. Foto: Júlia Rubert

groc que continua fins a Vilafranca de Conflent (Catalunya Nord), s'inaugurarà l'octubre de 2006. Aquest estarà format per material ferroviari històric, amb locomotores de vapor i elèctriques de finals del segle XIX i principis del XX, que arrossegaran els combois, formats per cotxes de fusta de la mateixa època, alhora que recuperarà i rehabilitarà infraestructures en mal estat, com l'edifici de Ripoll, que servirà de centre d'operacions del nou Tren Verd.

Acord per a suprimir els passos a nivell a la xarxa ferroviària de Catalunya

El Conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, i la ministra de Foment, Magdalena Álvarez van signar, el 15 de novembre, un acord per a suprimir els passos a nivell de la xarxa ferroviària a Catalunya. El conveni suposaria l'eliminació de tots els passos de nivell de RENFE, de la xarxa bàsica i comarcal de Catalunya i de les vies urbanes i camins més transitats. El cost estimat era de 50 milions d'euro i la vigència del projecte de sis anys. D'aquesta manera se suprimirien els tres passos a nivell de la línia entre Vic i Puigcerdà: camí a Moli de Planoles, camí de la Molina-Toses i GI-401 Campdevànol.

A final d'any la Plataforma el Ripollès Existeix va qualificar de molt crític l'estat de conservació del tram ferroviari Ripoll-Puigcerdà i va reclamar a la companyia RENFE i al Ministeri de Foment que avancessin amb caràcter d'urgència el pla plurianual de millores de la línia ferroviària, previst fins al 2010. La petició per part de la Plataforma sorgia arran de l'accident que va patir un tren a l'interior del túnel de Toses, que va activar el pla d'emergència per a evacuar els passatgers.

AJF

Més informació:

www.renfe.es
www.mfom.es
www.trenscat.com
www.elripollesexisteix.net/



El nou Ministeri de l'Habitatge i la Secretaria d'Habitatge del també nou Departament de Medi Ambient i Habitatge presenten plans i mesures per a facilitar l'accés a l'habitatge entre els col·lectius més desfavorits i per a impulsar el lloguer com a alternativa a l'habitatge de propietat, tot plegat a partir d'un consens generalitzat que assumeix la realitat d'un escenari de forta demanda d'habitatge principal per als anys vinents, per bé que a la resta d'Europa els escenaris són ben diversos. Durant el 2004 el nombre d'habitatges construïts i els preus de l'habitatge continuen assolint màxims històrics. Segons algunes fonts, però, el creixement dels preus mostraria una certa desacceleració, si bé altres estudis ho neguen.

Antecedents | 2003:66

L'habitatge ha continuat acaparant un gran protagonisme mediàtic, però més enllà d'aspectes com la dificultat d'accés, l'increment dels preus i la possible bombolla immobiliària, durant el 2004 l'actualitat també ha estat marcada per les noves mesures proposades per a facilitar l'accés a l'habitatge i pels plans presentats per les diferents administracions. L'habitatge ha esdevingut un element central en la formulació de polítiques públiques orientades a la cohesió social i a l'equitat territorial i, alhora, la construcció residencial continua essent un dels sectors més dinàmics de l'economia.

El nombre d'habitatges construïts continua creixent

L'any 2004 va marcar de nou un màxim històric en la construcció d'habitatges a Catalunya, tot i que l'increment registrat durant aquest any fou inferior al registrat el 2003 respecte a l'any anterior i, per a alguns analistes, això podria marcar l'inici d'una certa desacceleració.

Segons el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), durant el 2004 es van començar a construir 96.481 habitatges, que significaven un increment del 8,8% respecte dels habitatges començats el 2003, mentre que l'increment del 2003 sobre el 2002 havia estat del 19% i, per a comparar, el 1996 se n'havien iniciat 46.847. El 2004 els habitatges acabats, 71.101, van créixer un 3,3% respecte del 2003, mentre que el 2003 aquest creixement havia estat del 5%.

En xifres relatives, durant el 2004 s'havien iniciat 14,2 habitatges per cada 1.000 habitants en el conjunt de Catalunya. Aquesta taxa era superior als 25 habitatges per 1000 habitants a les comarques turístiques com la Val d'Aran, el Pallars Sobirà, l'Alt Empordà o el Baix Camp. En canvi a altres comarques com la Terra Alta, les Garrigues, el Barcelonès i el Baix Llobregat es construïen menys de 10 habitatges per cada 1.000 habitants. Durant el 2004 va continuar creixent també el nombre d'hipoteques sobre habitatges, que va superar les 210.000, un 30,6% més que el 2003, mentre que en termes monetaris l'increment encara fou més elevat, un 44,6%.

La taxa de creixement del sector de la construcció continuà essent el 2004, amb la del sector serveis, els principals factors de creixement del PIB. Tanmateix, l'evolució del PIB real per components d'oferta del sector de la construcció va passar de taxes del 7,8 i 6,2 l'any 2000 i 2001, respectivament, al 5,2 i el 5 el 2003 i 2004. Tot i que les dades són molt elevades, el creixement del sector de la construcció mostraria una moderació en el creixement.

Dades contradictòries sobre la possible desacceleració en l'augment del preu de l'habitatge

Segons l'informe realitzat per la Societat de Taxació (ST) –mitjançant sondeigs directes sobre preus de les noves promocions– l'any 2004 el preu de l'habitatge nou a Catalunya es va situar a 3.146 euros per m², un 12,3% més que el 2003. Aquest increment era inferior al que s'havia produït el 2003, un 16,4%, fet que confirmaria una tendència a l'alentiment del creixement dels preus.

Catalunya se situava com la segona comunitat autònoma amb el preu de l'habitatge nou més elevat, només per darrere de la Comunitat de Madrid. La ciutat de Barcelona se situava per sobre de la mitjana catalana, amb 3.442 euros/m², amb un increment de l'11,8%. L'any 2003 aquest creixement també havia estat més alt, del 16,3%. El districte de Sarrià Sant-Gervasi era el més car, 4.848 euros/m², mentre que el més barat era Sant Andreu, a 2.838 euros/m². La ciutat de Girona arribava als 1.998 euros/m² amb el creixement més important respecte del 2003 de tot l'estat, un 21,8%. Tarragona se situava en els 1.773 euros/m², un 17,2% més que l'any anterior, i Lleida en els 1.329 euros/m², amb un increment del 14,3%. Aquestes dades mostraven una lleugera desacceleració respecte del creixement del 2004. Tanmateix, la Societat de Taxació preveia que durant el 2005 l'habitatge continuaria essent una inversió atractiva i que l'augment de preus se situaria al voltant del 10%.

No obstant això, l'estudi Informe sobre el sector de l'habitatge a Catalunya. Any 2004, presentat pel Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), no confirmava aquesta desacceleració. En habitatge nou, el preu mitjà de venda se situava a 4.194 euros/m² a la ciutat de Barcelona, a 3.080 euros/m² a la resta de l'àmbit metropolità i a 2.112 euros/m² a la resta de municipis de Catalunya. Això suposava un augment mitjà de prop del 20% en tots els casos, una variació superior a la que s'havia assolit el 2003: un 18% a Barcelona i un 14% a la resta de Catalunya. Pel que fa a l'habitatge de segona mà, la mitjana de Barcelona se situava a 3.178 euros/m² construït, xifra que suposava un increment anual del 19,6%, per sota del creixement del 2003, del 21,1%. A la resta de deu municipis analitzats, la mitjana se situava a 2.111,5 euros/m² amb un 22,6%, molt per sobre del registrat l'any 2003, que havia estat d'un 11,1%. Finalment en el mercat del lloguer, a la ciutat de Barcelona els preus es van situar en 699,66 euros al mes de mitjana (un 9,4% més que l'any anterior), a l'àmbit metropolità en 624,89 euros (amb un increment del 9,8%) i a la resta de Catalunya en 403,91 (un 13,8% més).

L'estudi del DMAH incorporava el mercat de compra-venda d'habitatges d'obra nova dels quaranta-quatre municipis més impor-



tants de Catalunya, el mercat de compra-venda d'habitatges de segona mà d'onze municipis significatius i el mercat de lloguer d'habitatges de quaranta-sis municipis. Per aquesta raó, els resultats no podien ser directament comparats amb els estudis de la Societat de Taxació.

Continua obert el debat entorn de la possible bombolla immobiliària

D'altra banda diversos organismes com el Banc Central Europeu, el Banc d'Espanya, el Fons Monetari Internacional (FMI) o l'Organització per a la Cooperació i el Desenvolupament Econòmic (OCDE) van alertar al llarg del 2004 del risc d'una caiguda "brutal" a mitjà termini del preu de l'habitatge a l'Estat espanyol, ja que en els darrers anys els preus havien crescut sense justificacions econòmiques, com ara el nivell de vida o l'índex demogràfic. El Banc d'Espanya assegurava, en aquest sentit, que el preu de l'habitatge estava sobrevalorat en un 20%. No obstant això, el vicepresident econòmic del Govern espanyol, Pedro Solbes (PSOE), va assegurar que el govern no preveia aquesta caiguda tan forta de preus tot i que va admetre que si augmentessin els tipus d'interès la venda de pisos s'alentiria o es reduiria, fet que podria tenir efectes sobre el preu de l'habitatge, que tendria a estabilitzar-se. En la mateixa línia del Govern s'expressava el secretari general de l'Associació de Promotors i Constructores d'Espanya (APCE), Manuel Martí, que descartava una caiguda brusca dels preus i únicament preveia una progressiva frenada.

L'accessibilitat a l'habitatge

El fort augment en els preus durant els últims anys ha tingut un fort impacte sobre la capacitat econòmica de les llars a l'hora de poder accedir a l'habitatge. Segons el DMAH, l'esforç econòmic mitjà d'una llar per accedir a l'habitatge a la ciutat de Barcelona l'any 2004 superava el 60,3% dels seus ingressos, un 42,2% a la resta de l'àmbit metropolità i un 28,8% a la resta de Catalunya i, segons l'estudi abans esmentat de la ST, des de 1985 el preu s'havia multiplicat per 8. Segons el Banc d'Espanya, per tal de garantir el pagament de les hipoteques i evitar la morositat, l'esforç econòmic s'hauria de situar per sota del 33% dels ingressos, i aquesta mateixa entitat explicava que a l'Estat espanyol el primer trimestre del 2004 comprar un habitatge requeria 7,6 anys de sou, dos anys més que els que es necessitaven l'any 2001.

L'Institut Nacional d'Estadística (INE) va donar a conèixer el mes d'agost que entre l'any 1999 i el 2003 el preu de l'habitatge havia incrementat a Catalunya cinc vegades més que els sous. D'acord amb les dades de l'INE, el preu dels habitatges havia incrementat un 82,8%, mentre que els salaris només ho havien fet un 15,3% i reconeixia que l'alça dels preus immobiliaris dificultava l'accés a l'habitatge entre un important segment de la població.

Així doncs, a causa del fort increment de preus, durant el 2004 es continuava generant una demanda d'habitatges no atesa pel mercat, tant de lloguer com de compra, que provocava una problemàtica social de difícil solució que afectava especialment les famílies amb rendes baixes, la gent jove i la gent gran. Mentrestant, la producció d'habitatges protegits (ja fossin públics o privats) respecte al total d'habitatges iniciats es mantenia en uns percentatges inferiors al 10% des de l'any 2000, segons reconeixia el DMAH.

Estudis i jornades sobre habitatge el 2004

Al llarg de l'any es van succeir, com l'any anterior, la presentació d'estudis i la convocatòria de jornades de treball i intercanvi amb l'habitatge com a tema central. Alguns estudis, que ja s'havien donat a conèixer, parcial o totalment, el 2003, insistien en un creixement de la demanda de nous habitatges i van aportar uns possibles ho-

ritzons de treball. Altres especialistes demanaven la incorporació de visions alternatives i de la diversitat d'escenaris que altres països europeus estan plantejant respecte a l'habitatge.

El Centre de Polítiques del Sòl i Valoracions de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) calculava que fins al 2011 es necessitarien entre 375.000 i 570.000 habitatges de primera residència a Catalunya, i que la demanda provindria en bona part de la immigració. El Gabinet Tècnic de Programació i el Gabinet d'Estudis Urbanístics de l'Ajuntament de Barcelona havia calculat la quantitat de 427.000 habitatges com la xifra necessària de la regió metropolitana de Barcelona fins al 2022, en un estudi que, com l'anterior, combinava les dades demogràfiques, un creixement moderat del PIB i dels llocs de treball associats, sense tenir en compte, però, un possible augment de la productivitat o que una part del creixement del PIB està associada a la construcció residencial mateixa.

El mes de febrer la Fundació Jaume Bofill va presentar Andel: el nou model escandinau d'accés a l'habitatge, de Raül Turmo. Aquest estudi posava a l'abast els continguts i la metodologia de les cooperatives d'habitatge daneses, amb un estudi de les adaptacions legislatives necessàries. El model Andel, a més d'afavorir la creació d'habitatge assequible, té la característica de permetre que aquests habitatges no passin al cap dels anys a mans privades, sense ser però una càrrega per a les administracions, és a dir, contribuint a la creació d'un parc d'habitatges assequible a llarg termini.

El mes d'octubre l'Institut de Dret Públic de la Universitat de Barcelona va celebrar la Jornada sobre els Desenvolupaments Normatius en Matèria d'Habitatge, on es van donar a conèixer els recents desenvolupaments normatius que, des de diferents comunitats autònomes, s'han aprovat en matèria d'urbanisme i habitatge. En la presentació i el desenvolupament de la jornada es va posar de manifest la necessitat d'una visió sistèmica entre urbanisme i habitatge i la íntima relació entre l'habitatge, les possibilitats d'accedir-hi i el model de ciutat i de vida urbana resultant.

A mitjans de desembre es van celebrar unes jornades sobre Cohesió social i territorial i polítiques públiques d'ordenació del territori, urbanisme i habitatge, també organitzades per l'Institut de Dret Públic i el Parc Científic de la Universitat de Barcelona. Aquestes jornades van oferir l'oportunitat d'aproximar-se a l'àmbit de l'habitatge des del món del dret i de l'economia, amb aportacions nord-americanes i europees, amb l'objectiu d'intercanviar experiències sobre instruments que permetessin garantir la cohesió social i territorial en l'actual escenari en transformació. El professor Domènec Sibina va posar l'accent en els processos de transformació, degradació i o substitució de la ciutat construïda i el patrimoni immobiliari com a part essencial dels processos que intervenen en la cohesió social i territorial de les ciutats. Des de la seva perspectiva, la intervenció de les administracions en la qualitat social i ambiental de les ciutats construïdes seria una forma de garantir els drets constitucionals de dret a l'habitatge, però també d'altres drets com ara els de l'educació i la protecció de la vida familiar. L'urbanisme i les polítiques d'habitatge, tot i que a l'inici del segle XXI no podien ser vistes com la solució per a tots els problemes urbans, sí que serien claus per a ajudar o dificultar els processos urbans amb més o menys cohesió o exclusió. La rehabilitació i la reconstrucció de la ciutat construïda haurien de ser els processos en els quals, en el futur, se centressin els mecanismes per a desenvolupar noves polítiques, i calia trobar instruments per a injectar sòl assequible per a habitatge protegit a través dels processos de reconstrucció de les ciutats. Durant les jornades es va remarcar que en l'actualitat el sòl urbà consolidat sempre augmenta de valor i, tanmateix, més enllà de la pressió fiscal, no hi

ha mecanismes per a redistribuir d'alguna manera aquests increments de riquesa. Uns altres processos bàsics per a la reconstrucció de la ciutat són la declaració de ruïna, la degradació i la rehabilitació. La declaració de ruïna és un mecanisme àmpliament conegut per a permetre el canvi d'usuaris, ja que permet finalitzar els contractes de lloguer existents. L'objectiu de les polítiques de rehabilitació hauria de ser mantenir una elevada ocupació del patrimoni immobiliari, amb una estructura social diversa, i serien necessàries accions de les administracions per a dotar la ciutat de serveis, infraestructures, rehabilitar habitatges i introduir quan fos necessari, habitatge protegit. A través dels ajuts de l'Administració en matèria de rehabilitació caldria pensar els nous mecanismes d'intervenció en la ciutat: es va proposar que aquests ajuts impliquessin limitacions per a recuperar la inversió o, també, que s'establissin mecanismes per a recuperar en el futur aquests ajuts, quan els habitatges es transmetessin a tercers. Els ajuts, en cas de rehabilitació, serien l'oportunitat per a introduir règims de protecció en els habitatges de la ciutat construïda.

També a mitjan desembre es va celebrar el I Congrés Internacional sobre la Fiscalitat de l'Habitatge i la Despesa Pública, organitzat per l'Àrea de Dret Financer i Tributari de la Universitat Pompeu Fabra. En aquesta trobada internacional es van examinar la situació i els instruments dels països europeus del nostre context entenent que la fiscalitat sobre l'habitatge així com les polítiques de despesa pública en aquesta matèria són uns instruments que incideixen molt directament en la vida dels ciutadans.

Noves propostes de política d'habitatge des del nou Ministeri de l'Habitatge

El resultat de les eleccions generals del mes de març va permetre que el Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE) fos l'encarregat de formar executiu i va implicar novament la creació del Ministeri de l'Habitatge, encapçalat per Maria Antonia Trujillo. Des del primer moment Trujillo es va comprometre a promoure cent vuitanta mil actuacions específiques a l'any per a facilitar l'accés a un habitatge, de les quals la meitat anirien destinades a la creació de nous habitatges protegits. A més, va anunciar que a principi de 2005 es presentaria un pla d'habitatge per al període 2005-2008 que modificaria l'elaborat el 2002 pel govern del Partit Popular (PP).

Entre les primeres propostes que estudiava el Ministeri hi havia la possibilitat d'equiparar el tractament fiscal de la compra d'habitatges amb el del lloguer, a fi de fomentar aquesta última opció. No obstant això, el vicepresident segon del Govern, Pedro Solbes, va desautoritzar aquesta proposta en subratllar que la fiscalitat de l'habitatge s'estudiaria en el marc de la modificació de l'IRPF que s'aprovaria el 2005 i entraria en vigor el 2006.

La ministra Trujillo també meditava la possibilitat d'estendre, a tots els compradors, l'IVA reduït del 4% per habitatge de protecció oficial, fins aquells moments només per a rendes molt baixes. De nou Pedro Solbes va corregir públicament la ministra afirmant que el Govern no estudiava aquesta proposta.

El 23 de juliol el Govern espanyol va aprovar un pla de xoc en matèria d'habitatge a través de la modificació del Reial decret 1/2002 que regia el Pla d'habitatge pel període 2002-2005, i que havia de ser el pas previ del futur Pla d'habitatge 2005-2008. La vicepresidenta primera del Govern Teresa Fernández de la Vega va senyalar que els objectius del Decret eren "impulsar el mercat de lloguer, estimular la promoció de nous habitatges protegits i l'adquisició protegida d'altres ja existents, i millorar, alhora, el control i la transparència de l'adjudicació d'habitatges protegits".

El Pla establia mesures per a impulsar el lloguer, com ara ajudes als propietaris de pisos buits, de fins a 6.000 euros, per a cobrir les despeses de conservació i reparació prèvies a la cessió en arrendament. Pel que fa als inquilins, totes les persones que lloguessin un habitatge i que tinguessin ingressos 2,5 vegades inferiors al salari mínim interprofessional, fixat en 490 euros, podrien rebre ajudes econòmiques. Una altra mesura era augmentar el preu dels mòduls dels habitatges de protecció oficial entre el 4 i el 15%, dependent de les zones, per fer-los més atractius als promotors.

El mes d'octubre el Ministeri d'Habitatge va decidir ajornar fins al 2006 l'entrada en vigor del Pla d'habitatge per manca de finançament. El Ministeri, però, va reiterar que mantenia els seus objectius de posar en marxa cent vuitanta mil actuacions anuals per a facilitar l'accés a un habitatge. El mateix mes Maria Antonia Trujillo va anunciar que el 40% del pressupost del Ministeri per al 2005, que arribava a 888 milions d'euros, es dedicaria a ajudes directes per a facilitar el pagament de l'entrada d'un habitatge.

Noves polítiques d'habitatge de la Generalitat

Segons el DMAH el fort augment en la demanda d'habitatge a Catalunya s'explicava per diversos motius. En primer lloc, per un increment de la demanda d'habitatge principal per formació de noves llars a causa de diversos factors com l'evolució de la piràmide d'edats, la reducció de la dimensió mitjana de les llars i la immigració. No obstant això, aquestes premisses només explicaven la meitat del creixement, ja que, segons un estudi publicat per Caixa de Catalunya per al decenni 2001-2011, les necessitats primàries de nous habitatges a Catalunya se situaven en la xifra de 47.456 anuals. La resta del creixement s'explicava per la demanda de segona residència i, també, per la demanda d'inversió. Aquest últim aspecte havia estat esperonat per les condicions favorables d'inversió a llarg termini en habitatge que hi havia hagut en els darrers anys, amb uns tipus d'interès molt baixos (de l'11% el 1995 al 3,3% el 2004), per uns terminis d'amortització dels préstecs molt llargs (fins a quaranta anys), per un percentatge de cobertura financera molt elevada dels habitatges hipotecats i per un volum de crèdit suficient per a atendre la creixent demanda.

La formació del govern de coalició a la Generalitat de Catalunya (Partit dels Socialistes de Catalunya PSC, Esquerra Republicana de Catalunya ERC i Iniciativa per Catalunya Verds ICV) va implicar la creació de la Direcció General d'Habitatge, adscrita al nou Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), que tenia com a secretari Ricard Fernández. A final de gener de 2004, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà (ICV), va nomenar l'economista Carme Trilla directora general d'Habitatge. Trilla havia treballat per a diverses institucions públiques com el Patronat Municipal de l'Habitatge de Barcelona o la Generalitat mateixa, on fou cap d'estudis de la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge.

El mes de maig el DMAH va aprovar el Pla pel dret a l'habitatge 2004-2007 que proposava la construcció de 42.000 habitatges protegits, la meitat dels quals serien de lloguer, i la rehabilitació de 40.000 més al llarg de la legislatura. També preveia la creació d'una agència catalana de l'habitatge i d'un registre únic que regularien les operacions amb pisos protegits per a evitar-ne el frau. Aquestes mesures suposaven una inversió per part de la Generalitat de 100 milions d'euros anuals.

La creació dels 42.000 habitatges de protecció es preveia realitzar en cooperació amb el món local i els promotors públics, privats i cooperatius. 21.000 anirien destinats al règim de lloguer i es prioritzarien els destinats a l'emancipació dels joves, a la gent gran i als

col·lectius específics amb rendes baixes. Els àmbits territorials on calia impulsar més aquests habitatges eren, segons el DMAH, les comarques amb major dificultat per a l'accés a l'habitatge i les zones de major creixement econòmic i demogràfic potencial.

Una altra mesura que preveia el Pla era la creació de l'habitatge de preu taxat, a mig camí entre el protegit i el no protegit. Aquesta figura, amb uns preus que oscil·larien entre els 1.200 i els 2.300 euros per m² útil, havia de ser una opció més atractiva per als promotors que l'habitatge protegit i havia de permetre cobrir les expectatives d'una part important de població amb un nivell de renda superior a la mínima per a accedir a un habitatge protegit però insuficient per a comprar al mercat lliure.

D'altra banda, el Pla incorporava nombroses mesures per a incentivar el lloguer. Així, es creava la Xarxa Catalana de Mediació (que havia de garantir el cobrament i la reparació de possibles desperfectes) amb l'objectiu d'empènyer els propietaris de pisos buits a llogar-los i crear una borsa de pisos de lloguer. A més s'impulsaven ajuts al lloguer per a persones de rendes baixes amb la intenció d'evitar els desnonaments per falta de pagament. També es preveien altres mesures, com desgravacions fiscals a l'IRPF de fins a 600 euros anuals pel lloguer de llars per part de persones amb ingressos reduïts.

El pla d'habitatge es va començar a concretar durant el mateix 2004 amb tres normes concretes: La MODIFICACIÓ DE LA LLEI D'URBANISME [105], el Decret 454/2002 i el Decret 455/2004. La modificació de la Llei d'urbanisme, aprovada el desembre de 2004, ampliava les exigències del 20% per habitatge de protecció oficial amb un 10% més per habitatges taxats o concertats i feia extensible aquestes reserves no només als nous plans d'ordenació urbanística municipal sinó també a tot el planejament derivat que s'aprovés, encara que provingués de planejament anterior a la nova llei. El Decret 454/2004, aprovat el 17 de desembre, es fixava com a objectius establir un conjunt de mesures de reforç i de foment de les diverses tipologies d'habitatge assequible a Catalunya. Finalment, el Decret 455/2004, aprovat en la mateixa data, introduïa l'obligatorietat de realitzar un dictamen tècnic dels edificis (TEDI) com a requisit previ a l'obtenció d'ajuts de rehabilitació.

Durant el 2004 es van iniciar un total de 6.390 habitatges protegits (un 6,6% del total d'habitatges iniciats), fet que suposava un increment del 26% respecte a l'any anterior. D'aquests, una tercera part (2.170) eren de lloguer social. A més la Direcció General d'Habitatge assegurava, a final de 2004, que ja tenia en estudi diversos projectes que suposarien més de 6.000 habitatges protegits, per als quals es podria signar el conveni el 2005.

Política d'habitatge de l'Ajuntament de Barcelona

L'Ajuntament de Barcelona va presentar el mes de maig el Pla d'habitatge 2004-2010 que tenia com a principal objectiu la construcció d'entre 65.000 i 100.000 nous habitatges durant aquesta etapa, i

que un 35% fossin de protecció o assequibles. La majoria dels nous habitatges previstos corresponien als projectes de TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA MARINA-ZONA FRANCA [190] i DEL BON PASTOR [195]. D'aquests, un total de 10.000 s'havien de realitzar fins el 2007. Per això el consistori preveia destinar 435 milions d'euros anuals (el 20% del pressupost d'inversió) a polítiques d'habitatge, un 85% més que en l'anterior mandat. També es reclamava a la Generalitat i al Govern de l'Estat un major esforç en política d'habitatge, ja que segons el regidor d'Urbanisme, Xavier Casas (PSC), el grau de compliment del Pla dependria en bona mesura del paper d'aquestes administracions.

El Pla s'articulava en quatre eixos bàsics. El primer, la rehabilitació d'habitatges a través d'incentius i la seva incorporació al mercat de lloguer. El segon, la política de sòl, a partir de l'increment de la reserva de sòl per a habitatge protegit en el planejament o el requeriment de sòls en desús a administracions supramunicipals. En tercer lloc, la promoció de l'habitatge assequible a través d'ajudes directes i de tractament fiscal, la figura de l'habitatge a preu taxat o la modificació de les normatives urbanístiques (lleis, reglaments, planejament, ordenances) d'acord amb les noves realitats de les llars). I, per últim, el foment de la informació i l'assessorament als ciutadans i ciutadanes en l'àmbit de l'habitatge. L'instrument per a fer-ho possible havia de ser el Consorci de l'Habitatge de Barcelona que es preveia reformar i ampliar per tal que s'encarregués de la gestió de tot el sòl públic de la ciutat, inclòs el d'altres administracions.

Per al 2005 s'esperava que el Govern espanyol comencés a redactar el nou Pla d'habitatge i que es comencessin a veure els resultats del Pla pel dret a l'habitatge de la Generalitat. Mentrestant caldria seguir de prop l'evolució del sector de la construcció residencial i dels preus dels habitatges nous i de segona mà per veure si es confirmava la tendència a la desacceleració.

MJP

Més informació:

<http://mediambient.gencat.net/cat/ciutadans/habitatge/>
www.mviv.es
www.upc.es/cpsv/presento.htm
www.lbofill.org
www.ub.es/geocrit/earha.htm
www.idescat.net/cat/economia/pib/pib2000-04.pdf
www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/estadistica/sintesi/activitat/produccio/activitat.jsp
 PIB de Catalunya 2000-2004. Sèrie de la nova Comptabilitat Econòmica de Catalunya, Idescat.
 Bosch, J. I. Gibaja, O.: *L'habitatge a Catalunya en l'àmbit local: diagnòsi, propostes i solucions a un problema creixent*, Fundació Carles Pi Sunyer d'Estudis Autònomic, 2003
 Oliver, Josep: *Demografia i habitatge a Espanya i les CC.AA.* Barcelona, Caixa de Catalunya. 2005.



El mes de setembre es produeix un incendi forestal al massís del Montgrí, al Baix Empordà, que ha calcinat 671 ha, la major part de les quals formaven part del Pla d'espais d'interès natural. L'origen de l'incendi se situa en una línia elèctrica i s'investiga la possible responsabilitat de l'empresa Fecsa-Endesa.

El massís del Montgrí és un relleu calcari que sobresurt enmig d'una plana al·luvial, el Baix Ter, de formació molt més recent. S'hi troben amplis espais de garriga i zones plantades de pins, com les dunes continentals.

L'incendi en aquest massís es va produir el dia 26 de setembre, poc després de les dues de la tarda, i es va iniciar a la part baixa de la muntanya de Sobrestany, al municipi de Bellcaire d'Empordà. La causa del foc es va atribuir des del primer moment a una guspira provocada per una avaria elèctrica en un transformador d'una línia que subministrava electricitat a una urbanització de Torroella de Montgrí.

El fort vent, amb cops de fins a 60 km per hora, va provocar que l'incendi avancés ràpidament en direcció sud-est. Les flames van passar a pocs metres del nucli urbà d'Ullà i de Torroella de Montgrí i van obligar a desallotjar quatre-cents veïns de les urbanitzacions de Torre Vella, les Dunes i Torre Gran així com diverses masies. A més, un dels focus de l'incendi va envoltar l'ermita de Santa Caterina, en ple massís del Montgrí, on hi havia unes quaranta persones que hi van quedar aïllades durant unes hores tot i que, segons els bombers, en cap moment van córrer perill.

Els bombers van mobilitzar tretze mitjans aeris i una quarantena de vehicles terrestres en les tasques d'extinció de l'incendi. El perímetre de l'incendi no va poder ser envoltat fins a la matinada del mateix dia i fou declarat definitivament controlat el migdia de l'endemà. No obstant això, les tasques per a remullar els indrets cremats es van allargar uns dies més.

Les conseqüències de l'incendi

L'incendi del Montgrí va acabar sent el més important que s'havia produït aquell any a Catalunya, triplicant la superfície que s'havia cremat fins aquell moment. En total es van cremar 671 ha. D'aquestes, 437 pertanyien al nucli de Torroella, 233 a Ullà i 0,79 a Bellcaire. D'altra banda, 300 ha eren de matolls, 183 de conreus, 176 de bosc i 10 ha eren terres ermes. A més, prop del 80% de la superfície cremada estava inclosa al Pla d'espais d'interès natural (PEIN).

Com a conseqüència de l'incendi no es va produir cap tipus de dany personal tot i que sí que es van registrar danys materials diversos. Alguns coberts agrícoles van resultar cremats, fet que va provocar la destrucció de maquinària i, en un cas, la mort de sis ovelles.

S'investiguen les causes

Des del primer moment l'alcalde de Torroella de Montgrí, Carles Negre, de Convergència i Unió (CiU) va acusar l'empresa Fecsa-Endesa de ser la responsable de l'incendi per tenir en mal estat la línia elèctrica que presumptament l'havia provocat. Segons la seva versió una sobrecàrrega hauria fet explotar una part del transformador que, en caure a terra, hauria provocat el foc. A més l'alcalde va afirmar que la línia elèctrica subministrava una urbanització il·legal coneguda com a Barri dels Francesos que no disposava de cap permís municipal. Per tot això va assegurar que si es confirmava la culpabilitat de l'empresa l'Ajuntament actuaria com a acusació particular.

Arriben els primers ajuts

Pocs dies després de l'incendi el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va anunciar l'aprovació d'una partida de 53.738 euros per a refer les zones més afectades. Es tractava de treballs d'urgència encaminats a la millora paisatgística i a evitar el risc de caigudes d'arbres sobre els senders més freqüentats i d'erosió de capçaleres de torrents. També va anunciar ajudes per als propietaris forestals amb l'objectiu que netegessin i restaressin la zona. No obstant això, el DMAH va decidir no realitzar de manera immediata un pla de reforestació i esperar uns quants anys per veure quins eren els resultats de la regeneració natural.

Per al 2005 s'esperava que la Direcció General de Medi Natural donés els primers resultats de la investigació que havien obert els agents rurals per a esbrinar les causes de l'incendi.



MJP

Més informació:

www.torroella.org

101 JORNADES EUROPEES D'AGRICULTURA PERIURBANA



Durant el mes de maig, Viladecans acull les Jornades Europees d'Agricultura Periurbana coorganitzades per Unió de Pagesos i el consorci del Parc Agrari del Baix Llobregat. Durant quatre dies es debaten les estratègies i els instruments per a la protecció i la gestió sostenible dels espais agraris periurbans a la Unió Europea i es posa de manifest la el valor multifuncional d'aquests espais.



Entre els dies 12 i 15 de maig de 2004 va tenir lloc a l'Auditori Can Calderon del municipi de Viladecans les Jornades Europees d'Agricultura Periurbana sota el títol d'Estratègies i instruments per a la protecció i gestió sostenible dels espais agraris periurbans a la Unió Europea, coorganitzades per Unió de Pagesos i el consorci del Parc Agrari del Baix Llobregat. També van comptar amb la col·laboració de l'Ajuntament de Viladecans, de la Diputació de Barcelona i del Comitè Econòmic Social Europeu (CESE).

Les Jornades es van realitzar dins del marc del programa LIFE-ANELLA VERDA. També en el marc d'aquest programa s'havien realitzat, entre l'any 2001 i el 2003, intervencions de millora d'alguns espais perifèrics a la trama urbana en els municipis de Santa Coloma de Gramenet i Mollet del Vallès i accions de recerca i desenvolupament al Parc Agrari del Baix Llobregat.

La protecció i gestió sostenible dels espais agraris periurbans

L'objectiu de les Jornades va ser analitzar, d'una manera interdisciplinària, les problemàtiques, les perspectives de futur, els elements de gestió i les polítiques europees referents als espais agraris periurbans, tots plegats territoris de transició entre la ciutat i els espais lliures. Per això, van comptar amb la participació d'experts europeus i van estar dirigides a un públic interdisciplinari interessat tant en l'ordenació i la gestió com en els aspectes socials, econòmics i ambientals del territori.

Les intervencions es van estructurar en cinc temes que van ser tractats en sessions plenàries: (1) els espais agraris periurbans, com a fet territorial creixent a Europa; (2) l'estratègia territorial europea i la preservació dels espais agraris periurbans; (3) les estratègies de protecció i gestió d'aquests espais; (4) la vinculació de les institucions europees, i (5) els projectes desenvolupats en espais agraris periurbans en el marc del Programa LIFE.

Paral·lelament a aquestes jornades va tenir lloc una reunió de treball del Grup d'Estudi d'Agricultura Periurbana del Comitè Econòmic i Social Europeu (CESE) del qual la Unió de Pagesos de Catalunya forma part com a representant de la Coordinadora de Organitzacions de Agricultores y Ganaderos de l'Estat espanyol.

El Parc Agrari del Baix Llobregat

A la darrera jornada es va realitzar una visita al Parc Agrari del Baix Llobregat, que constitueix una zona agrícola i, alhora, un pulmó de primer ordre per a l'àrea metropolitana de Barcelona, una àrea que concentra un terç de la població catalana.

Les terres conreades dins el parc ocupaven, l'any 2004, una superfície de 3.500 hectàrees. Una superfície bastant reduïda si la comparem amb les 32.476 ha que es treballaven l'any 1962. Per a fre-

nar aquest procés de pèrdua de sòl conreat i protegir els valors d'aquest espai, l'any 1998, el Consell Comarcal, la Diputació de Barcelona, els catorze ajuntaments del tram baix i el delta del Llobregat i Unió de Pagesos van gestar el naixement del parc, gestionat per un consorci format per les mateixes institucions. Tal com explicava Ramon Terricabres, gerent del Parc Agrari, l'objectiu general d'aquella iniciativa va ser «preservar l'espai agrari en una àrea molt pressionada i aconseguir empreses agrícoles viables, a partir de plantejaments sostenibles».

Per tal d'assolir els seus objectius, el Parc Agrari es plantejava desenvolupar: 1) un pla de desenvolupament que recollís un seguit de mesures estructurals per a la promoció econòmica i social del territori, a través d'estudis sectorials i propostes d'actuació sobre seguretat, comercialització de productes agraris, aplicació d'innovacions tecnològiques, serveis a l'agricultura, relació entre zones naturals i agrícoles, educació ambiental, aigua de rec, drenatge, camins, ramaderia, etc.; i 2) un pla especial com a figura urbanística que hauria de regular els usos del territori i possibilitar-hi l'aplicació de les propostes del pla de desenvolupament.

El Projecte de Pla de gestió i desenvolupament del Parc Agrari estableix cinc línies estratègiques d'actuació: 1) assolir l'eficiència de les infraestructures i els serveis generals del territori agrari; 2) promoure sistemes de producció i comercialització que afavoreixin l'increment de les rendes generades per les explotacions agràries; 3) fomentar la implantació de serveis i la modernització de les explotacions agràries per a millorar-ne la viabilitat; 4) aconseguir un espai de qualitat integrat en el territori i amb harmonia amb el medi natural, i 5) consolidar i donar a conèixer el patrimoni natural i cultural del Parc Agrari sense interferències amb l'activitat agrària.

D'altra banda, el 17 de desembre de 2003 es va aprovar definitivament el Pla especial de protecció i millora del Parc Agrari del Baix Llobregat. El Pla especial definia com a objectius genèrics preservar i millorar el patrimoni agrari i natural de la vall Baixa i del delta del Llobregat en la línia del desenvolupament sostenible de l'agricultura periurbana, on, segons esmentava, convergien tres tipus d'interessos: els productius de l'activitat econòmica; l'ecològic i ambiental dels sistemes naturals i el social derivat del manteniment d'un paisatge agrari de qualitat i de les activitats educatives i recreatives que el Parc podria acollir.

Entre les mesures previstes al Pla especial, destacava l'establiment d'una protecció específica per al sòl inclòs en l'àmbit del Pla. Així, si fins llavors el sòl es qualificava simplement com a sòl no urbanitzable protegit de valor agrícola, el Pla preveia desenvolupar una normativa complementària que en reforçaria la protecció allà on el Pla general metropolità (PGM) no va arribar. Per això, el Pla espe-





Jornades Europees d'Agricultura Periurbana

Estratègies i instruments per a la protecció i gestió sostenible dels espais agraris periurbans a la Unió Europea



Seminari final del projecte LIFE Anella Verda: una proposta de desenvolupament territorial sostenible

Viladecans, 12,13 i 14 de maig de 2004
Auditori de Can Calderon
Centre de Promoció Econòmica i Serveis a les Empreses

Co-organitzen




Col·laboren




L'objectiu de les jornades va ser analitzar les problemàtiques, les perspectives de futur, els elements de gestió i les polítiques europees referents als espais agraris periurbans.

cial introduïa un nou instrument: el Pla rector de desenvolupament (PRD), que fixaria l'ordenació completa quant a producció agrària, recursos hídrics, estructura viària, usos urbans i socials i qualitat paisatgística.

Conclusions de les Jornades

Com a clausura de les Jornades, es van assumir una sèrie de reptes que, Josep Montasell, enginyer tècnic agrícola de l'Àrea d'Espais Naturals de la Diputació de Barcelona va sintetitzar en els punts següents: (1) aconseguir el reconeixement específic social, polític i administratiu; (2) reconèixer que l'agricultura periurbana suporta indubtables problemes limitadors i específics; (3) impulsar principis i criteris bàsics comuns, d'àmbit europeu; (4) interioritzar que els veritables protagonistes de l'espai agrari són els pagesos i pageses; (5) assumir que l'espai agrari periurbà és el medi on es desenvolupa l'activitat agrícola a més d'un territori fonamental per a les connectivitats dels espais naturals; (6) reconèixer el paper multifuncional de l'activitat agrària; (7) utilitzar el paper multifuncional de l'activitat agrària com un recurs per a diversificar l'activitat econòmica de l'empresa agrària; (8) assumir que l'espai agrari periurbà és un territori on s'ha d'intervenir necessàriament, des de la planificació i la gestió; (9) incorporar la lògica dels ecosistemes agraris en la descripció dels espais agraris periurbans; (10) millorar les infraestructures productives, viàries i de serveis de l'espai agrari periurbà; (11) utilitzar tots aquells mecanismes jurídics, tècnics i de dissuasió que siguin necessaris per a plantejar estratègies de planificació, ordenació i gestió dels espais agraris periurbans; (12) cercar oportunitats de finançament; (13) impulsar una gestió agrària i territorial duradora en el temps a partir de la planificació territorial i urbana, i de la planificació estratègica en un context participatiu i de gestió conjunta entre ens públics i privats; (14) incorporar «el coneixement» com un factor més de producció; (15) recuperar el paisatge agrari periurbà, entenent l'espai agrari com un agroecosistema; (16) enfortir el paper dels governs locals en la preservació i gestió dels espais agraris periurbans, i (17) crear un observatori europeu de l'agricultura periurbana.

JRL, XSR i XBR

Més informació:

www.diba.es/parcsn/parcs/life/
www.diba.es/parcsn/parcs/home.asp
www.elbaixllobregat.net

102 LÍNIA DE MOLT ALTA TENSIÓ SENTMENAT-BESCANÓ-BAIXÀS



Continua el debat sobre la possible construcció d'una línia elèctrica de 400.000 V, transfronterera entre Baixàs, Bescanó i Sentmenat, proposada pels governs espanyol i francès. Segons els seus partidaris, la línia permetrà millorar la interconnexió amb la xarxa europea d'alta tensió i subministrar energia al ferrocarril d'alta velocitat. Per als seus detractors, la línia és innecessària i suposarà un gran impacte per al territori i la salut de les persones.

Antecedents | 2003:72



L'origen d'aquest projecte se situa a principi dels anys vuitanta, quan el govern francès, que disposa d'excedents d'energia elèctrica procedents de les seves centrals nuclears, va signar un acord amb el Govern espanyol en què es comprometia, a partir de 1994, a augmentar l'energia que ja subministrava (uns 1.400 megawatts, MW) en 1.000 MW mitjançant la creació d'una nova línia elèctrica d'alta tensió. Posteriorment, la Unió Europea va proposar que s'incrementés la interconnexió de les xarxes dels països de la Unió amb l'objectiu de consolidar la cohesió entre les regions transfrontereres i augmentar l'eficiència de les xarxes. No obstant això, l'existència d'informes desfavorables va fer que el Govern francès no pogués complir el termini, fet que el va obligar a indemnitzar l'Estat espanyol amb 1.800 milions d'euros l'any 2000. Amb tot, els dos governs van signar un nou acord on es comprometien a enllestir la línia l'any 2007.

D'aquesta manera, fins al 2004, hi havia quatre línies elèctriques d'interconnexió, entre les quals la que connecta Baixàs (a la Catalunya Nord) i Vic, a la comarca d'Osona, passant pel coll d'Ares (el Ripollès), que permetien una transferència de 1.400 MW.

Segons la companyia Red Elèctrica España (REE) la moratòria existent a l'Estat espanyol quant a la construcció de noves centrals nuclears i el fort creixement de la demanda (entorn del 5% anual) del consum energètic feien necessària la construcció d'una nova línia.

Des del primer moment, les diverses propostes de traçat d'aquesta nova línia transpirinenca van ser polèmiques. Després de rebutjar la possibilitat de passar pels Pirineus occidentals o centrals, on va aixecar una forta oposició, els dos governs es van decantar pels Pirineus orientals. D'aquesta manera, la interconnexió elèctrica entre els dos estats es realitzaria mitjançant la construcció d'una nova línia elèctrica de 400.000 V entre els municipis de Baixàs (Rosselló), Bescanó (Gironès) i Sentmenat (Valles Occidental). La línia tindria una llargada de 90 km i comportaria la ubicació, aproximadament cada 300 m, de torres de prop de 60 m d'alçada, 35 m d'ample i superfície de base d'uns 400 m². La inversió prevista era de 40 milions d'euros i REE descartava la possibilitat de soterrar la línia perquè assegurava que encarriraria el cost vint vegades.

Arguments a favor i en contra

El Govern espanyol i el Govern francès, així com també el català, eren els principals avaladors del projecte. Asseguraven que permetria millorar la interconnexió amb la xarxa europea d'alta tensió, que ajudaria a reforçar el subministrament elèctric a les comarques gironines i que contribuiria a alimentar el

futur FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) EN EL TRAM BARCELONA-PERPINYA [86-91]. Les associacions empresarials, com Petita i Mitjana Empresa de Catalunya (PIMEC) o la Cambra de Comerç de Girona, també donaven suport a la línia d'alta tensió, ja que asseguraven que el subministrament actual no tenia prou qualitat ni quantitat i dificultava el desenvolupament de l'activitat industrial i turística de la zona.

La possible construcció d'aquesta infraestructura va aixecar fortes crítiques entre les entitats ecologistes de la Catalunya Nord, on es va crear el moviment *Non a la THT, Non a la très haute tension*, i entre les de les comarques gironines i barcelonines.

En el cas de l'Estat francès les protestes també tenien el recolzament de les institucions locals i regionals. Els detractors al sud de la frontera comptaven amb el recolzament d'entitats cíviques, ecologistes i algunes administracions locals: asseguraven que la línia no era necessària per al funcionament del FAV i subratllaven el fort impacte ambiental i paisatgístic que tindria en el territori, especialment en espais naturals com la serra de les Guilleries, la serra de l'Albera o el massís del Montseny. També alertaven dels possibles efectes negatius dels camps magnètics sobre la salut humana, ja que determinats estudis científics relacionaven l'exposició a l'alta tensió amb l'aparició de leucèmia infantil i de tumors cerebrals.

Com a alternativa demanaven que s'optés per reforçar les línies existents, com per exemple la de Baixàs a Vic, en lloc de crear-ne de noves, i que s'apostés per un model energètic alternatiu basat en la generació d'energia renovable en llocs propers al consum.

El traçat entre Sentmenat i Baixàs

El 1997 REE va redactar l'avantprojecte del primer tram, entre Sentmenat i Bescanó, que posteriorment va ser modificat a petició dels ajuntaments i veïns afectats. Així, el maig de 2002 es va presentar un nou projecte on s'introduïen diverses millores com l'allunyament de la línia dels espais naturals i de nuclis urbans (com el de Santa Eugènia de Berga, a l'Osona) o el desmantellament de línies velles. El projecte va continuar tenint l'oposició d'ajuntaments, com els de Sant Hilari Sacalm o Santa Coloma de Farners, que demanaven que es busquessin altres alternatives amb menys impacte territorial, com per exemple seguir el corredor del FAV.

Pel que fa al tram entre Baixàs i Bescanó, la companyia francesa Réseau de Transport d'Électricité (RTE) havia realitzat un projecte de traçat paral·lel al FAV i l'autopista entre Baixàs i la frontera, de tal manera que passaria pel coll del Portús, i la

Jonquera, entre el Roselló i l'Alt Empordà, abans d'arribar a Figueres. Aquesta opció fou rebutjada per ajuntaments i entitats ecologistes de la Catalunya Nord el 2003, fet que va obligar a la companyia a reconsiderar el projecte i a estudiar altres alternatives. Fos com fos, en el tram següent entre Figueres i Bescanó, el traçat havia de passar paral·lel al FAV fins a Palol de Revardit (al Pla de l'Estany) i a partir de llavors seguir fins a Bescanó travessant el nord-oest de la comarca del Gironès.

Entitats i partits polítics defineixen posicions

El 31 de gener de 2004 es va realitzar una manifestació a Perpinyà en contra de la línia que fou convocada pel Consell General del departament francès dels Pirineus Orientals i que va reunir unes deu mil persones. El president del Consell General, Christian Bourquet, qualificava el projecte de "degradant per al nostre patrimoni i la nostra identitat", tot i que es mostrava favorable a subministrar energia a l'Estat espanyol. També van participar a la protesta diversos col·lectius de les comarques gironines, com Salvem l'Empordà i representants d'Iniciativa per Catalunya-els Verds (ICV).

A final de març, el conseller d'Indústria de la Generalitat de Catalunya, Josep Maria Rañé, va defensar la línia elèctrica, ja que, a parer seu, permetria donar energia al FAV i evitar problemes de subministrament, que es podrien traduir en talls energètics. No obstant això, es mostrava obert a discutir-ne el traçat. Aquestes declaracions van aixecar malestar dins d'ICV, que va recordar que L'ACORD DE GOVERN [2003:5], signat per ICV, el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), especificava que la possible construcció de noves infraestructures havia d'estar supeditada a l'elaboració del futur Pla energètic de Catalunya 2005-2015.

Es comença a concretar el traçat definitiu

El mes d'agost, la companyia francesa RTE va presentar un nou traçat de la línia d'alta tensió entre Baixàs i la frontera. En lloc

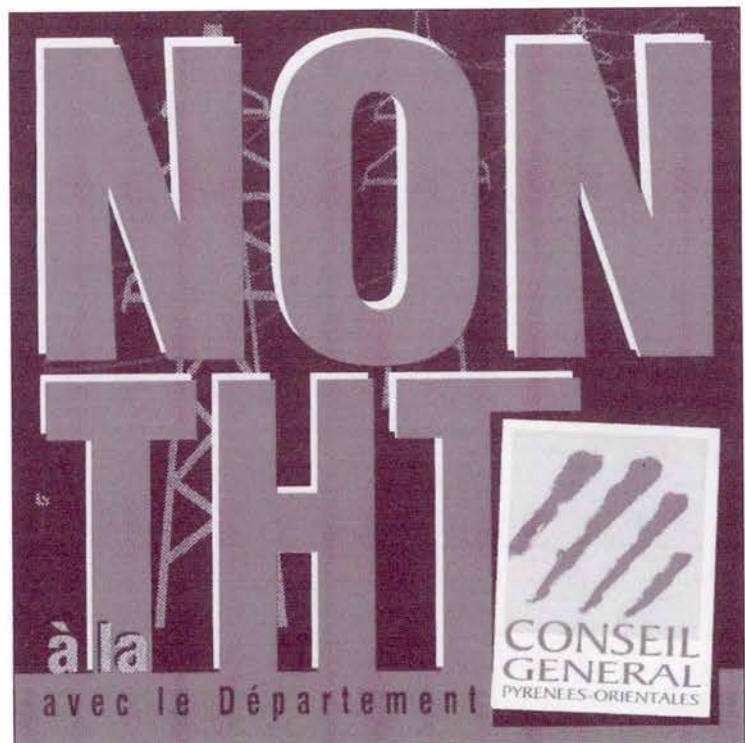
de passar pel coll del Portús, seguint el corredor de l'autopista, proposaven ara connectar-lo per Montferrer (el Vallespir) i el Mont Capell. El Consell General del Pirineus Orientals i el moviment *Non à la THT* van rebutjar de nou el projecte assegurant que tindria un fort impacte sobre la vall del Tec. Demanaven que es realitzés un estudi d'alternatives en el conjunt dels Pirineus i no només a la Catalunya Nord. Per això van convocar una nova manifestació a Ceret, la capital del Vallespir, on van aplegar unes cinc mil persones.

Aquest possible traçat tindria clares repercussions a l'altre costat de la frontera, ja que obligaria a la línia elèctrica a allunyar-se del FAV a partir de Figueres. Alguns mitjans de comunicació especulaven amb la possibilitat que, un cop creués la frontera al Vallespir, la nova línia afectaria els municipis d'Albanyà, Maçanet de Cabrenys, Sant Llorenç de la Muga, Terrades, Cistella, Vilafant i Figueres.

D'altra banda, el mes de setembre, Red Eléctrica de España (REE) va enunciar que ja havia enllestit el projecte de construcció de la línia entre Sentmenat i Bescanó. El traçat era molt semblant al previst a l'avantprojecte, tot i que s'hi havien inclòs algunes modificacions que continuaven sense agradar als municipis afectats. D'aquesta manera el projecte només estava pendent de l'autorització per part del Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç.

El Govern ajorna la decisió sobre la línia

A principi de desembre, el Govern de la Generalitat va decidir ajornar qualsevol decisió sobre la línia d'alta tensió fins que s'aprové el nou Pla energètic de Catalunya, previst per a la primera meitat de 2005, que n'hauria de determinar la necessitat. Aquest acord el va adoptar la comissió interdepartamental entre els departaments de Treball i Indústria, Política Territorial i Obres Públiques i Medi Ambient i Habitatge, formada pel conseller en cap, Josep Bargalló i Valls, i el conseller de Treball i



La possible construcció de la línia va aixecar crítiques a ambdues bandes dels Pirineus

Indústria, Josep Maria Rañé, el de PTOB, Joaquim Nadal, i el de MAiH, Salvador Milà. D'altra banda, la Generalitat no descartava la possibilitat que se soterrés una part de la línia.

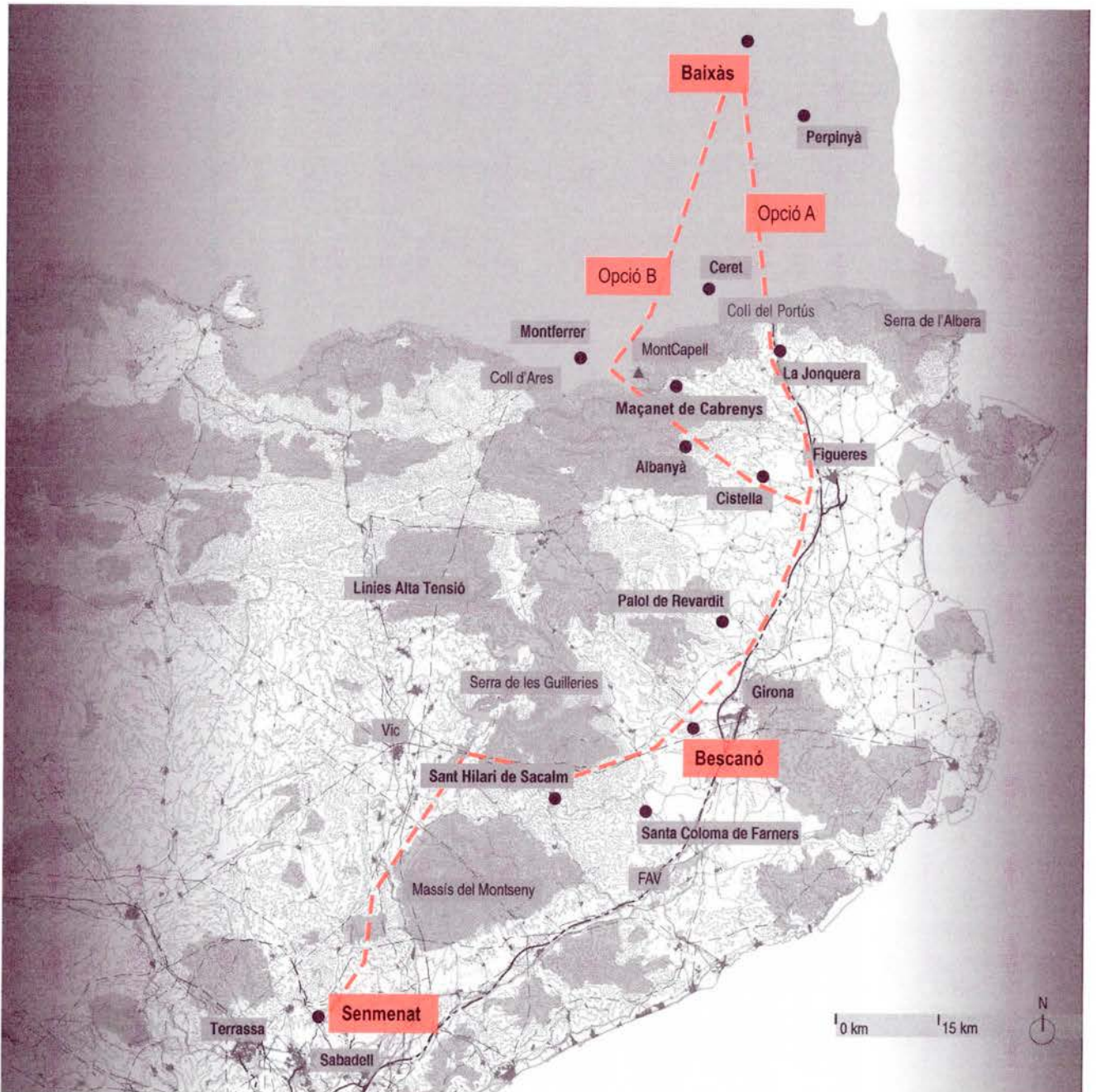
Dins el Govern, el PSC es mostrava favorable a la línia, ICV la refusava obertament, mentre que ERC reconeixia la necessitat de millorar i modernitzar les línies, si bé es mostrava partidària d'esperar el Pla energètic per a conèixer les necessitats reals. Per la seva banda, Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP) eren favorables a la construcció de la línia i criticaven el Govern perquè frenava projectes d'infraestructures que ells consideraven fonamentals per a Catalunya.

La decisió de la Generalitat va obligar els governs espanyol i francès a retardar la decisió final sobre la línia, prevista inicialment en la cimera francoespanyola celebrada a Saragossa el 7 de desembre.

D'altra banda, a mitjan desembre, la Generalitat va enunciar que havia encarregat un estudi a l'Institut d'Economia de Barcelona perquè establis les compensacions que haurien de rebre els ajuntaments que poguessin resultar afectats pel pas de la línia. En aquest cas no s'hi incloïa els particulars afectats perquè ja serien indemnitzats per les expropiacions. L'estudi va concloure que la quantitat a rebre era de 36.000 euros per cada quilòmetre de línia.

Ecologistes i empresaris es mobilitzen

A principi de desembre, les entitats ecologistes Salvem l'Empordà, Salvem les Guilleries i la Plataforma en Defensa de l'Alta Garrotxa van enunciar, en una trobada a Besalú, la creació de la Plataforma No a la Molt Alta Tensió. Les entitats denunciaven la manca d'implicació dels alcaldes gironins afectats pel traçat i hi contraposaven les reaccions que es vivien a la Catalunya Nord on la pràctica totalitat dels alcaldes feia un front comú contra la línia.





Per la seva banda, l'associació d'empresaris Pimec i la Cambra de Comerç de Girona van reiterar el seu suport a la línia per posar fi als talls d'electricitat que perjudicaven les indústries i per aconseguir l'ampliació de potència de diverses empreses que ho havien sol·licitat. Per això van instar a les institucions a apostar per aquesta infraestructura per tal que no prevalguessin els interessos locals.

A final d'any van sortir a la llum pública dos estudis contradictoris sobre la necessitat de la línia per al funcionament del FAV. Segons la companyia francesa RTE, per al funcionament del FAV n'hi hauria prou amb 225 kV, mentre que REE es reafirmava en la necessitat de la línia de 400 kV.

A la darrera de 2004 el Ministeri d'Indústria encara no havia donat l'autorització definitiva al projecte entre Sentmenat i Bescanó. Així mateix, encara estaven en estudi les diverses alternatives per a la connexió amb França i s'especulava amb la possibilitat que hi hagués tres traçats possibles: per Maçanet de Cabrenys (seguint l'opció proposada per la companyia francesa), per la Vajol o per la Jonquera. La resolució final s'esperava en un termini de mig any, coincidint amb l'elaboració del Pla energètic de Catalunya, que havia de dictaminar definitivament si la línia era necessària o no.

MJP

Més informació:

www.cambra.gi
www.collectif-nonalahi.com
www.pangea.org/aec
www.salvem-emporda.org

103 LLEI DE MILLORA DE BARRIS



S'aprova la Llei 2/2004, de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen atenció especial que preveu invertir 600 milions d'euros fins a l'any 2011 amb l'objectiu d'assolir la rehabilitació integral de diversos espais urbans per tal de millorar les condicions dels ciutadans que hi resideixen. El mes de desembre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) resol la primera convocatòria d'ajuts, subvencionant el 50% del pressupost de tretze projectes de dotze municipis catalans.



La necessitat d'establir un programa de rehabilitació integral d'aquelles àrees urbanes que requerien una atenció especial va ser inclosa l'any 2003 en el document *ACORD PER A UN GOVERN CATALANISTA I D'ESQUERRES [2003:5]* mitjançant el qual el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) formalitzaven l'acord per a governar la Generalitat de Catalunya.



El mes de gener de 2004 es va sotmetre a exposició pública l'avantprojecte de la Llei de millora de barris, que pretenia respondre al compromís adquirit pels tres partits. En la memòria s'exposaven les motivacions d'aquesta nova Llei. Segons el Govern en els darrers vint anys el desenvolupament de la major part de viles i ciutats de Catalunya havia estat positiu, si bé determinades àrees patien problemes d'ordre social, econòmic i urbanístic molt importants. Argumentaven que aquests espais no podien millorar únicament amb intervencions sectorials (per a trobar feina, per a rebre ajudes, per a millorar els habitatges...), sinó que aquestes s'havien d'adreçar a tota la comunitat. Per això la Llei havia de permetre realitzar una intervenció pública de caràcter integral gestionada conjuntament per la Generalitat i els ajuntaments implicats per tal de dotar aquestes àrees d'una qualitat urbana i unes condicions socials equiparables a la mitjana de Catalunya.



El mes de març el Govern de la Generalitat en va aprovar el Projecte de llei i dos mesos després, el 27 de maig, el Parlament va aprovar la Llei de millora de Barris, Àrees urbanes i Viles que requereixen atenció especial, que fou publicada al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC) una setmana després. Es tractava de la primera llei aprovada durant la legislatura i va rebre el suport de tots els grups parlamentaris, inclosa l'oposició formada per Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP).

Contingut de la Llei

La Llei 2/2004, de 4 de juny, de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen atenció especial fixava la creació d'un fons de foment del programa que permetria finançar projectes d'intervenció integral que tinguessin per objectiu la millora urbanística, social i econòmica de barris que requerien una atenció especial. El fons, adscrit al Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), havia de finançar entre el 50% i el 75% del pressupost global de cada projecte. En total es preveia invertir en els projectes iniciats en els quatre anys següents un total de 600 milions d'euros fins a l'any 2011. D'aquests, 376 es farien efectius entre el 2005 i el 2008, 248 dels quals els aportaria la Generalitat i 128 les administracions locals.

La Llei establia que podien rebre finançament del fons aquells municipis on s'ubiquessin barris o àrees urbanes que es poguessin

trobar en alguna de les situacions següents: processos de regressió urbanística (degradació de les edificacions, manca de qualitat de l'espai públic, déficit d'equipaments...), problemàtica demogràfica (per pèrdua o envelliment de la població o creixement massa accelerat), presència de problemes econòmics o socials d'especial gravetat o bé déficits socials, urbans i problemàtiques de desenvolupament local. En tot cas, es consideraven prioritàries les actuacions que s'apliquessin en àrees velles i nuclis antics, polígons d'habitatge construïts a partir dels anys cinquanta i àrees d'urbanització marginal.

Els tipus de projectes i intervencions que calia realitzar podien anar dirigits a la millora d'espais públics i a la dotació de zones verdes, a la rehabilitació i equipament dels elements col·lectius dels edificis, a la previsió d'equipaments per a ús col·lectiu, a la incorporació de les tecnologies de la informació en els edificis, al foment de la sostenibilitat del desenvolupament urbà o l'accessibilitat i a la supressió de les barreres arquitectòniques. Els ajuntaments eren els responsables d'elaborar i executar els projectes, mentre que el DPTOP els havia de seleccionar i assignar-ne els recursos.

Per a escollir els projectes es crearia una comissió integrada per l'Administració de la Generalitat, l'Administració local i els sectors afectats, que analitzarien les sol·licituds presentades i realitzarien la proposta d'adjudicació del fons a partir d'uns criteris d'avaluació que s'havien d'establir mitjançant un decret de desenvolupament. A més, per cada projecte finançat es constituïria un comitè d'avaluació i seguiment integrat per representants de la Generalitat, de l'Administració local, de les entitats veïnals, dels agents econòmics i socials i de les associacions ciutadanes per tal d'avaluar-ne el funcionament.

En principi s'havia previst finançar un total de quaranta projectes, si bé una esmena presentada per CiU va suprimir aquest límit. A més, la federació nacionalista, malgrat votar a favor de la Llei, va votar en contra d'un dels articles que fixava en un 75% l'aportació màxima de la Generalitat a cada projecte, ja que a parer seu aquest límit impediria als ajuntaments amb menys recursos presentar-se a les convocatòries. El secretari de Planificació Territorial, Oriol Nel·lo, argumentava que les operacions que es duguessin a terme havien de ser de gran envergadura per a evitar la política «d'esquixada», és a dir, de moltes subvencions però de poca quantitat.

S'aprova el Decret de desenvolupament

El mes de setembre es va aprovar el Decret 369/2004, de 7 de setembre, pel qual es desenvolupava la Llei 2/2004, de 4 de juny. El Decret havia de concretar el règim de gestió del fons de foment del programa i la forma com havien de ser seleccionats els projectes presentats pels ajuntaments.

El decret fixava que els projectes que es presentessin a la convocatòria haurien d'especificar aspectes com la delimitació de l'àrea, la descripció de la situació urbanística, la proposta d'actuació, un calendari de desplegament, la previsió de recursos o la participació ciutadana. El pressupost de cada projecte no podia ser superior als 20 milions d'euros, dels quals la Generalitat financaria entre un 50 i un 75%, i s'hauria de realitzar en un període màxim de quatre anys. Cada ajuntament només podria rebre recursos per a una sola intervenció en cada convocatòria, excepte el de Barcelona, que en podria tenir dos a causa del major pes poblacional.

Es creava també una comissió de gestió del fons de foment del programa de barris i àrees urbanes integrada per setze persones en representació de la Generalitat, sis de l'Associació Catalana de Municipis (ACM), sis de la Federació de Municipis de Catalunya (FMC), una en representació del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (COAC) i una del Col·legi d'Arquitectes Tècnics. Aquesta comissió realitzaria l'anàlisi de les sol·licituds de participació en el fons i formularia la proposta d'adjudicació que indicaria quins projectes podien ser finançats i la quantitat proposada. La proposta es realitzaria a partir d'uns criteris i barems d'avaluació fixats en el Decret, amb les quals es valorarien diversos factors com els indicadors socials, econòmics i urbanístics del barri o bé l'adequació del projecte presentat a les necessitats de l'àrea. Finalment, la proposta de resolució seria elevada per la Comissió al conseller de Política Territorial i Obres Públiques, a qui correspondria la resolució definitiva sobre l'atorgament o denegació del finançament.

Primera convocatòria i primers tretze projectes subvencionats

La primera convocatòria d'ajuts, que preveia una subvenció de 99 milions d'euros, es va iniciar el 15 de setembre i es va tancar el 22 d'octubre. Durant aquest període es van presentar un total de seixanta-sis projectes, dels quals vint-i-nou pertanyien a l'àmbit metropolità, onze a les comarques gironines, deu a les comarques centrals, vuit al Camp de Tarragona, cinc a l'àmbit de ponent i tres a l'Alt Pirineu. Els projectes que no resultessin escollits a la primera convocatòria es podrien tornar a presentar en les següents, que es realitzarien fins al 2007.

El mes de desembre el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va presentar la resolució definitiva de la convocatòria que adjudicava les subvencions a un total de tretze projectes dels seixanta-sis presentats. Els ajuts suposaven una inversió de 198 milions d'euros, dels quals la meitat aniria a càrrec de la Generalitat i la resta dels ajuntaments beneficiaris dels projectes escollits. Els projectes escollits foren els centres històrics de Balaguer, Manresa i Olot, el Barri del Carme de Reus, Collblanc-Torrassa de l'Hospitalet de Llobregat, *SERRA D'EN MENA* [111] de Santa Coloma de Gramenet i de Badalona, Salt Setanta de Salt, Ca n'Anglada de Terrassa, Barri de l'Erm de Manlleu, la Mariola de Lleida i els barris de Roquetes i *SANTA CATERINA* [194] de Barcelona. El cost total dels projectes anava des dels 7,2 milions d'euros del nucli antic d'Olot fins als 18,7 de Collblanc-Torrassa de l'Hospitalet de Llobregat i en tots els casos la subvenció de la Generalitat era del 50%.

El nucli antic de Balaguer fou el que quedà en primer lloc de tots els projectes presentats. Bona part dels seus 3.000 habitants eren immigrants que vivien en condicions que, des de l'Ajuntament mateix, qualificaven d'inhumanes, ja que en molts casos les cases eren apuntalades i no disposaven dels serveis bàsics. El projecte subvencionat

proposava diverses actuacions com crear un centre de recursos i serveis d'atenció a l'immigrant, enderrocar algunes cases per a construir aparcaments o eixamplar els carrers.

A la ciutat de Barcelona les subvencions pels dos projectes sumaven 12,8 milions d'euros dels 30 milions demanats. Es tractava del barri de Roquetes, a Nou Barris, on el projecte se centrava bàsicament a dotar de zones verdes el barri i del barri de Santa Caterina, a Ciutat Vella, on entre altres coses es preveia urbanitzar el Pou de la Figuera, conegut també com a «Forat de la vergonya». Els dos grups de l'oposició (CiU i PP) afirmaven que la subvenció era clarament insuficient i van acusar l'alcalde, Joan Clos, de manca d'ambició per conformar-se amb aquesta rebaixa i per no haver presentat més de dos projectes a la convocatòria.

Per la seva banda, els alcaldes de Badalona i Santa Coloma de Gramenet es van mostrar molt satisfets amb la inversió prevista per als dos projectes, realitzats conjuntament entre els dos ajuntaments i que se situaven en els barris limítrofes entre les dues ciutats, que sumen un total de 138.000 habitants. Aquests ajuntaments havien demanat una subvenció de 15 milions per cada projecte, tot i que finalment la dotació s'havia quedat en els 9,3 per Badalona i els 9 per Santa Coloma. L'Ajuntament de Santa Coloma es mostrava disposat a assumir la quantitat que havia quedat sense cobrir i el de Badalona reconeixia que caldria buscar altres fonts de finançament.

Al municipi de Salt, a la comarca del Gironès, el projecte subvencionat Salt Setanta incloïa més de la meitat dels seus habitants (15.800 dels 27.000) i comptava amb quaranta-set programes que havien de permetre dotar els barris de nous equipaments socials, millorar els serveis comuns als edificis, reurbanitzar diversos carrers i millorar



El nucli antic de Balaguer, en la imatge, va quedar en primer lloc de tots els projectes presentats a la primera convocatòria de la Llei de Millora de Barris. Foto: Carles València

els serveis públics. L'alcalde de Girona, Anna Pagans (PSC), lamentava que no s'hagués consensuat un programa conjunt amb Salt que hauria permès incloure els barris de Santa Eugènia i Can Gibert del Pla, que finalment van quedar fora de la subvenció. L'alcalde de Salt, Jaume Torramadé (CiU), lamentava que no s'hagués optat per un projecte comú per tal de defensar les peculiaritats d'aquest municipi.

D'altra banda a la ciutat de Lleida el projecte finançat havia de permetre construir una nova rambla peatonal des del carrer del Joc de la Bola fins a la plaça Galícia amb l'objectiu de donar més vida al barri de la Mariola. També es preveien altres actuacions, com la pavimentació de diversos carrers, la restauració de façanes o la instal·lació d'ascensors.

La resta d'actuacions havien de permetre millorar el centre de Manresa en el marc del Pla integral de revitalització del nucli antic, millorar l'espai públic del Barri de l'Erm de Manlleu, la urbanització de diversos parcs a Collblanc-la Torrassa de l'Hospitalet, realitzar operacions de reforma i rehabilitació urbanística de la part més degradada de la vila vella d'Olot i incrementar la cohesió comunitària dels barris de Ca n'Anglada, Montserrat, Torressana i Vilardell de Terrassa.

Es cerquen alternatives per diversos barris no subvencionats

Els més de cinquanta municipis que no havien obtingut l'ajuda van reaccionar de diversa manera a l'anunci de la Generalitat. Així, per exemple, des de la comarca del Maresme, els ajuntaments lamentaven que cap dels quatre projectes presentats (a Mataró, Argentona, Malgrat i Palafròl) fossin subvencionats, si bé es mostraven disposats a tornar-ho a intentar en convocatòries futures. Altres municipis com Girona, que havia presentat els barris de Santa Eugènia i Can Gibert del Pla, apostaven per buscar nous fons de finançament.

Per la seva banda, l'equip de govern de l'Ajuntament de Tarragona, governat per CiU i PP, que havia presentat el projecte del barri de Campclar i que no havia rebut la subvenció, va criticar durament la resolució de la convocatòria. Acusaven el Govern

de la Generalitat de sectari, ja que tots els municipis seleccionats, excepte Salt, estaven governats per partits d'esquerres, majoritàriament pel Partit dels Socialistes de Catalunya. A més lamentaven que les màximes puntuacions les haguessin obtingut nuclis històrics, fet que, segons la regidora de Benestar Social, Maria Lluïsa Expósito, evidenciava que el Govern havia primat «les pedres abans que les persones». El delegat del Govern de la Generalitat a Tarragona, Xavier Sabaté, va negar qualsevol tracte de favor als ajuntaments governats per partits d'esquerres, recordant que la majoria dels projectes no subvencionats estaven governats també per aquests mateixos partits.

També va criticar la decisió de la Generalitat l'alcalde del Prat de Llobregat, Lluís Tejedor, d'ICV, per l'exclusió del barri de Sant Cosme, una àrea amb greus problemes de pobresa i delinqüència.

Precisament en els barris de Campclar i Sant Cosme, juntament amb els de Font de la Pólvora (a Girona) i Sant Roc (a Badalona) que no s'havien presentat a la Llei de barris, el Govern de la Generalitat estudiava crear altres instruments per a resoldre els greus problemes de marginalitat i delinqüència que patien. Segons el secretari general d'Habitatge de la Generalitat, Ricard Fernández, es tractava de barris on no n'hi havia prou amb una aportació puntual tal com proposava la Llei de barris, sinó que calia una intervenció continuada en el temps i en què treballessin totes les administracions implicades a través d'un consorci, tal com s'estava fent al barri de la Mina de Sant Adrià de Besòs.

Després d'aquesta primera resolució, la Generalitat va enunciar que la convocatòria següent s'obriria el febrer de 2005, a la qual també es podrien tornar a presentar els projectes desestimats a la primera convocatòria. Mentrestant, s'havien de començar a executar projectes subvencionats en la convocatòria del 2004.

MJP

Més informació:

<http://www.gencat.net/ptop/ciutat/barris/index.htm>



El 25 de novembre de 2004 es fa públic al *Diari Oficial de la Generalitat* l'avantprojecte de la Llei del paisatge de Catalunya, per iniciativa del Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Aquest instrument legislatiu dotarà d'un marc normatiu general la consideració, tractament i gestió del paisatge. Es preveu que a primers de 2005 s'aprovi al Parlament.

El Parlament de Catalunya, mitjançant la Resolució 364/VI de 14 de desembre de 2000, acordà unànimement adherir-se al Conveni europeu del paisatge, també anomenat Conveni de Florència aprovat pel Consell d'Europa el 20 d'octubre de 2000. El Conveni compromet tots els països membres a posar en pràctica polítiques de paisatge, que es defineix com «un element essencial per al benestar individual i social, la protecció, gestió i planejament del qual comporten drets i deures per a tothom».

L'adhesió, però, no es va traduir en cap mesura operativa a Catalunya fins el canvi de govern de la Generalitat. A final de gener de 2004, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) Joaquim Nadal, va declarar que la preservació del paisatge com a valor ambiental, econòmic i identitari seria una de les prioritats del seu Departament.

En les darreres dècades, l'extensió, la diversitat i la intensitat dels processos d'urbanització, l'impacte de determinades infraestructures, l'abandonament d'activitats agrícoles, l'aparició d'usos periurbans, la degradació d'algunes àrees urbanes i la sobre freqüentació d'alguns paratges han contribuït a processos de transformació i degradació del paisatge. En els darrers trenta anys de governs democràtics, s'ha avançat en l'aplicació d'eines legals i de planificació que han consolidat la cultura d'ordenació i gestió de ciutats, així com de preservació i gestió dels espais naturals protegits. Tanmateix, les transformacions territorials més importants han estat, però, fora d'aquest àmbit, i molt sovint amb efectes d'abast supralocals.

El 4 d'octubre el DPTOP va presentar l'AGENDA P.TOP: 50 AMB LES ACCIONS PRIORITÀRIES [12] per a la present legislatura. En el text s'explicitava la voluntat de preservar el litoral, la muntanya i el paisatge, aprovant el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER [138], redactant plans directores de les comarques de muntanya (PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DERA VAL D'ARAN [139]) i presentant l'Avantprojecte de llei del paisatge, per a discutir-lo al Parlament, previst per a final del 2004. Tal com s'expressa en el document «l'interès d'aquesta iniciativa no és normalitzar el paisatge, sinó establir instruments perquè les administracions i les entitats interessades hi puguin intervenir eficaçment quant a la gestió».

Finalment, el 25 de novembre es va publicar al Diari Oficial de la Generalitat l'Avantprojecte de llei de protecció i gestió del paisatge de Catalunya, sotmetent-lo a informació pública durant un període de quinze dies hàbils, per tal de garantir la màxima participació, transparència i proximitat en l'actuació de la Generalitat, així com permetre la presentació d'al·legacions.

Contingut de l'Avantprojecte de llei del paisatge

S'estructura en cinc capítols. El primer, Disposicions generals, estableix l'objecte de la Llei, els seus principis inspiradors, la definició de paisatge, l'àmbit d'aplicació, les polítiques de paisatge i la tipologia d'actuacions. Com la Carta europea del paisatge, l'Avantprojecte defineix el paisatge com «una àrea, tal com la percep la col·lectivitat, el caràcter de la qual és resultat de la interacció de factors naturals i/o humans», i la seva qualitat com «la formulació per part de les autoritats públiques de les aspiracions de la col·lectivitat pel que fa a les característiques paisatgístiques del seu entorn». Tanmateix, estableix que les seves disposicions seran d'aplicació a la totalitat del territori de Catalunya, mostrant una especial sensibilitat per les possibles actuacions de millora del paisatge fora de les àrees d'excel·lència i en àmbits altament transformats.

Al capítol II sobre el paisatge en el planejament territorial, s'estableixen els instruments per a protegir-lo, gestionar-lo i ordenar-lo. Es fa esment dels catàlegs del paisatge, com a documents tècnics d'identificació tipològica, de diagnòsi, i de les directrius, com a normatives que cal incorporar als plans territorials parcials i/o directors. El capítol III, dedicat a l'organització, es refereix a L'OBSERVATORI DEL PAISATGE [112], com a entitat de suport i col·laboració de la Generalitat en les qüestions relacionades amb l'elaboració, aplicació i gestió de les polítiques de paisatge. El capítol IV impulsa la creació i utilització de nous instruments de concertació d'estratègies sobre el paisatge, com les cartes de paisatge, i d'altres de necessàries per a fomentar la sensibilització de la societat, l'ensenyament i la formació sobre aquesta matèria.

Finalment, en el capítol V, es crea el Fons per a la Conservació i Gestió del Paisatge, com a instrument financer que farà possible l'assoliment dels objectius de la Llei. El Fons s'utilitzarà per a finançar actuacions específiques de protecció, gestió i ordenació del paisatge. S'alimentarà de les aportacions anuals realitzades per la Generalitat a través dels seus pressupostos i de les que hi puguin fer altres administracions, entitats i empreses.

A la darrerria d'any, la Llei estava pendent de ser presentada al Parlament per tramitar-la i aprovar-la posteriorment.



MXA

Més informació:

www.gencat.net/ptop/novetatpaisatge.htm
www.gencat.net/ptop/basica/descarrega/lleipaisatge.pdf
<http://obrasocial.caixacatalunya.es/>

105 LLEI D'URBANISME. MODIFICACIÓ



El Parlament de Catalunya aprova, amb els vots a favor de tots els grups polítics menys el Partit Popular, la reforma de la Llei 2/2002, d'urbanisme amb els objectius de fomentar l'habitatge assequible, la sostenibilitat territorial i l'autonomia local.

Antecedents | 2003:77



La Llei d'urbanisme de Catalunya 2/2002, de 14 de març, tenia com a principal objectiu el desenvolupament urbanístic sostenible definit com «la utilització racional del territori i el medi ambient que permeti conjuminar les necessitats de creixement amb la preservació dels recursos naturals i dels valors paisatgístics, arqueològics, històrics i culturals».



El Govern de la Generalitat sorgit de les eleccions de 2003 i format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) es va proposar com a objectiu promoure un «model d'urbanització caracteritzat per la compacitat, la complexitat i el caràcter integrat dels assentaments». Per a complir aquest *ACORD DE GOVERN* [2003:5] es plantejà la necessitat de revisar alguns elements de la Llei 2/2002. Per això el maig de 2004 va sortir a exposició pública l'Avantprojecte de llei de modificació de la llei d'urbanisme de 2002 que es fixava com a objectius principals el foment de l'habitatge assequible, la sostenibilitat territorial i l'autonomia local.

Foment de l'habitatge assequible

L'avantprojecte incorporava diversos preceptes per a fomentar la disposició de sòl per a la construcció d'habitatge assequible. La Llei 2/2002 obligava a reservar un 20% del sòl per a la construcció d'habitatges de protecció pública únicament quan es tramités plans d'ordenació urbanística municipal (POUM) o bé plans d'actuació urbanística municipal (PAUM). La modificació pretenia que en els municipis de més de 10.000 habitants, les capitals de comarca i tots els que ho desitgessin també s'establís aquesta quota a través dels plans de rang inferior, com els plans parcials. En aquest sentit, el Govern recordava que des de l'aprovació de la Llei 2/2002 només s'havien aprovat dos PAUM mentre que havien passat per les comissions territorials d'urbanisme més de quatre-centes figures de planejament derivat. A més per fer front a l'eventualitat que no es complissin els terminis establerts per a la construcció d'habitatge protegit per part del sector privat es preveia la possibilitat d'expropiació. D'aquesta manera la modificació pretenia augmentar el nombre d'habitatges protegits durant la legislatura fins a 42.000.

La nova Llei preveia també la possibilitat de reservar un 10% del sostre residencial en municipis de més de 10.000 habitants i capitals de comarca per a crear habitatge concertat, a mig camí entre l'habitatge protegit i el lliure. D'aquesta manera es pretenia assegurar que en aquests municipis s'arribés al 30% d'habitatge social entre protegit i concertat.

Altres aspectes relacionats amb la promoció d'habitatge assequible eren la impossibilitat de concentrar territorialment l'habitatge protegit, l'obligació en els plans directores urbanístics d'assegurar la

lidaritat intermunicipal en les previsions d'habitatge assequible i la inclusió en els plans urbanístics d'una memòria social amb les previsions en política d'habitatge.

D'altra banda s'establí que, d'acord amb les previsions realitzades per la *LLEI DE MOBILITAT* [2003:74], els nous sectors desenvolupats contribuïssin als costos d'implantació del transport públic.

Foment de la sostenibilitat territorial

La nova Llei preveia modificar diversos aspectes per a millorar la gestió del sòl no urbanitzable, protegir el paisatge i assegurar l'ús racional del territori. Així mateix, s'establí diversos preceptes destinats a la integració de les consideracions ambientals en el planejament urbanístic.

Així per exemple s'establí que els sòls amb particular interès natural, agrari, paisatgístic, forestal i com a connector natural haurien de ser classificats obligatòriament com a sòl no urbanitzable. També es fixava que totes les figures de planejament general i totes les modificacions o revisions que reclassifiquessin figures de sòl no urbanitzable i determinats plans derivats en sòl no urbanitzable haurien de ser objecte d'avaluació ambiental. A més, les figures que reclassifiquessin més de 100 ha contínues de sòl classificat com a no urbanitzable o bé 10 ha de sòl no urbanitzable protegit haurien d'estar subjectes a declaració d'impacte ambiental.

D'altra banda, la reforma modificava els requisits per a les rehabilitacions en el sòl no urbanitzable. A la Llei 2/2002 s'establí que el requisit era l'existència d'un catàleg d'edificacions en sòl no urbanitzable, però el fet que molts ajuntaments no disposessin d'aquest document feia que no es poguessin concedir llicències de rehabilitació. La modificació establí un règim transitori que permetia les rehabilitacions de cases aduïnt, per exemple, raons socials o de recuperació de l'habitatge humà.

Foment de l'autonomia local

La modificació preveia conferir més competències als municipis en matèria urbanística i per això s'establí que, en determinades condicions, els ajuntaments podrien aprovar de manera definitiva el planejament derivat, com els plans de millora urbana, els plans parcials urbanístics i determinats plans especials. D'aquesta manera la Comissió Territorial d'Urbanisme no hauria d'aprovar definitivament els projectes, si bé en tots els casos es requeria un informe previ d'aquest ens.

Segons el Conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, aquesta major autonomia municipal s'havia de combinar amb uns paràmetres supramunicipals per a assegurar que es complissin els objectius generals de la Llei i evitar contradiccions amb els municipis contigus, a través de la redacció dels

PLANS TERRITORIALS PARCIALS [143] i dels PLANS DIRECTORS URBANÍSTICS [137-139].

S'aprova la Llei

El 9 de desembre el Parlament de Catalunya va aprovar la modificació de la Llei 2/2002 d'urbanisme de Catalunya amb els vots a favor de tots els grups menys el Partit Popular (PP), que es va abstenir. El PSC, ERC i ICV van defensar la necessitat de la seva modificació tot i que aquest últim partit lamentava que no s'hagués previst una reserva d'habitatges protegits superior al 20%. Per la seva banda, Convergència i Unió (CiU) havia presentat una esmena a la totalitat però la va retirar en considerar que s'havien acceptat algunes de les seves propostes, com el compromís que les polítiques d'habitatge anessin dirigides a aquelles persones i famílies amb rendes inferiors a la renda mitjana per càpita, per incloure també a les classes mitjanes. Finalment el PP reconeixia que el projecte tenia un bon enunciat, uns objectius que compartien i un contingut assumible però asseguaven que la lletra petita incloïa aspectes que no compartien.

També es van manifestar sobre la Llei altres agents com la federació Ecologistes de Catalunya, l'Associació de Promotors de Barcelona o el Col·legi de Geògrafs. La federació Ecologistes de Catalunya criti-

cava que dins el sòl no urbanitzable es permetés la transformació dels usos tradicionals de cases rurals o masies en establiments hotelers i que la Comissió Territorial d'Urbanisme no hagués d'autoritzar usos i construccions si aquest sòl ja disposava d'un pla especial. L'Associació de Promotors de Barcelona valorava positivament la dinamització de l'habitatge assequible, tot i que assegurava que els resultats no es veurien en un termini de temps curt. Per la seva banda el Col·legi de Geògrafs demanava que el desplegament reglamentari de la Llei permetés concretar aspectes que amb la Llei no quedaven excessivament clars, com el concepte de desenvolupament urbanístic sostenible o el contingut mínim dels estudis complementaris del POUM i de l'informe mediambiental.

Tots els canvis realitzats mitjançant la modificació de la Llei havien de quedar refosos en una versió harmonitzada de la Llei d'urbanisme que el Govern preveia confeccionar el 2005.

MJP

Més informació:

www.gencat.net/ptop/premsa/notesp/pdf/LleiUrbanismeParl.pdf



La modificació de la llei preveu conferir més competències als municipis en matèria urbanística. En la imatge diferents promocions immobiliàries a Cambrils. Foto: Marta Casas

106 METRO



Mentre continuen els treballs de prolongació de les línies 3, 5 i 9, s'inicia l'estudi d'ampliació de la línia 2 del metro, inclosa en el Pla director d'infraestructures 2001-2010. El mes d'octubre, un accident a la línia 3, causat per un error humà, provoca una cinquantena de ferits.

Antecedents | 2003:83



A principi de 2004 continuaven les obres d'ampliació de la Línia 3, que havia de permetre arribar fins a Nou Barris i connectar amb la línia 4 i la LÍNIA 11 [2003:81], continuava l'ampliació també de la línia 5, que havia de permetre l'arribada del metro als barris del Carmel, la Teixonera, el Coll i Vallcarca i enllaçar amb la línia 3, i continuaven les obres de la nova LÍNIA 9 [107], que havia d'unir els municipis del Prat de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Barcelona, Santa Coloma de Gramenet i Badalona.

Prolongació de la línia 2

La línia 2 del metro avançava entre les estacions de la Pau, al límit amb Badalona, i el Paral·lel, als peus de la muntanya de Montjuïc. A mitjan any, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va començar a elaborar l'estudi informatiu de la prolongació de la línia 2 del metro en direcció a Montjuïc i el PORT DE BARCELONA [166]. El cost del projecte era d'uns 525 milions d'euros i havia d'estar enllestit l'any 2010. L'ampliació de la línia suposava l'arribada del metro a Montjuïc i havia de permetre connectar els dos recintes de la Fira de Barcelona, situats a la plaça d'Espanya, i el polígon Pedrosa, de l'Hospitalet de Llobregat.

Es preveia que l'ampliació comencés a l'estació de Sant Antoni i continués per la de Poble Sec (de correspondència amb la línia 3) i a partir de llavors es construïssin noves estacions a la Fira de Barcelona de la plaça d'Espanya, a la Plaça Europa de Montjuïc, a la Zona Franca i a Fira 2-Pedrosa. El mes de novembre la Generalitat va decidir que, també l'any 2010, es connectaria la línia 2 del metro amb l'AEROPORT DEL PRAT [7] aprofitant el futur traçat de la línia 9, a partir de l'estació de Fira 2-Pedrosa. D'aquesta manera la línia 2 permetria unir directament l'aeroport amb el centre de Barcelona.

A final de novembre, a l'altre extrem de la línia 2, el DPTOP va adjudicar el projecte de prolongació entre les estacions de Pep Ventura i Illa Fradera, fet que suposaria l'arribada del metro al centre de Badalona. Es preveia que les obres, amb un pressupost de 31 milions d'euros, comencessin a principi de 2005 i duressin vint-i-sis mesos.

Accident a la línia 3 del metro

El dia 31 d'octubre es va produir un accident a la línia 3 del metro, que va des de la Zona Universitària fins a Canyelles, amb el resultat de cinquanta persones ferides, tres de les quals de gravetat,

tot i que no es va témer en cap cas per la seva vida. El tren circulava des de l'estació de Penitents fins a la de la Vall d'Hebron i fou desviat, per error, a una via secundària on va col·lidir amb un tren sense passatger que estava realitzant maniobres.

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) va constituir, just després de l'accident, una comissió d'investigació interna per a esbrinar les causes de l'accident. Finalment es va determinar que havia estat causat per un error humà que havia provocat que les agulles de la via es desviessin cap a la via secundària. Malgrat això, l'informe conclouia que calia reduir la complexitat dels sistemes informàtics per tal de disminuir la possibilitat d'accidents.

La xarxa de metro continua creixent

TMB va calcular que durant el 2004 el metro havia transportat 342,79 milions de passatgers, fet que suposava un augment del 3,4% respecte de l'any 2003. Aquest fet s'havia d'atribuir, entre altres motius, a l'entrada en funcionament, a final de 2003, de l'estació Maresme-Fòrum de la línia 4 i a la inauguració de la línia 11 (amb una mitjana de 2.900 passatgers al dia) que suposava l'arribada del metro a Montcada i Reixac.

D'altra banda, amb totes les ampliacions previstes, TMB estimava que l'any 2010 la xarxa de metro augmentaria un 81%. La major part del creixement procediria de la línia 9 (43 km i quaranta-sis estacions), mentre que la resta (27 km i vint-i-set estacions) d'altres línies.

El 2005 havien de continuar les obres d'ampliació de la línia 3, 5 i 9 i sortir a licitació els treballs de prolongació de la línia 2. Pel que fa a la LÍNIA 12 [2003: 82], que ha de connectar el barri de Sarrià de Barcelona amb Viladecans, es preveia que s'avancés en el projecte constructiu, tot i que el Govern reconeixia que difícilment estaria acabada per al 2008 com s'havia previst inicialment.

MJP

Més informació:

www.gencat.net/ptop/actuacions
www.gencat.net/ptop/actuacions/L3.htm
www.gencat.net/ptop/actuacions/L5.htm
www.gencat.net/ptop/actuacions/L12.htm



Continuen les obres de construcció de la línia 9 del metro, que unirà els municipis del Prat de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Barcelona, Santa Coloma de Gramenet i Badalona. Durant el 2004 s'avança en la perforació del sector est de la línia i comencen les obres de construcció de la major part d'estacions. El conseller de Política Territorial anuncia a final d'any que serà difícil que la línia entri en funcionament l'any 2007 com estava previst.

Antecedents | 2003:80

El projecte de la línia 9 del metro de Barcelona es va incloure, l'any 1997, al Pla director d'infraestructures (PDI), impulsat per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM). Les obres de construcció suposaven una inversió d'uns 3.000 milions d'euros i es preveia que finalitzessin el 2007.

La línia 9 del metro de Barcelona, amb 42 km de vies i quarantais estacions, havia de ser la línia de metro més llarga d'Europa i preveia cobrir una demanda de 90 milions de passatgers per any. Creuava transversalment Barcelona sense passar pel centre i estava formada per un tronc central (Tram III) que en els seus extrems es dividia en dos ramals, de tal manera que hauria de disposar de dues línies. A la banda oest un ramal s'havia de dirigir a la Zona Franca i a la Zona d'Activitats Logístiques del Port (Tram I) i l'altre a l'AEROPORT DEL PRAT [7] passant per l'Hospitalet de Llobregat i el Prat de Llobregat (Tram II). A la banda est (Tram IV) un ramal anava al barri de Can Zam, de Santa Coloma de Gramenet, i l'altre al barri del Gorg de Badalona. D'aquesta manera la línia 9 permetia unir els municipis més propers a Barcelona i suposava l'arribada del metro a l'Aeroport del Prat i al PORT DE BARCELONA [166].

Les obres van començar el setembre de 2003 a Badalona i es preveia que el tram IV (entre Can Zam i Gorg i l'estació de la Sagrera-Meridiana) entrés en funcionament a final de 2005.

Avancen les obres de perforació i la construcció d'estacions

Durant els primers mesos del 2004 les obres de perforació del tram IV continuaven a bon ritme i es va començar a treballar en bona part de les estacions projectades. El mes de gener, les estacions més avançades eren les de Singuerlín i Església Major, a Santa Coloma de Gramenet, i les de Salut i Llefià, a Badalona. També s'havien iniciat les obres a Bon Pastor i Onze de Setembre, a Barcelona, mentre que altres estacions iniciaven els treballs previs.

D'altra banda, a principi de març es va adjudicar un dels últims trams que faltava de la línia 9, entre l'estació de Mas Blau i l'aeroport, per un import de 139,1 milions d'euros. Comprendria tres estacions: Mas Blau, Terminal actual i Terminal entre pistes. Aquest tram era dels més delicats per la seva afectació als aqüífers del delta del riu LLOBREGAT [181,182], essencials per a mantenir l'equilibri ecològic i per a l'abastament del Prat de Llobregat i d'un gran nombre d'indústries. Finalment es va decidir fer passar el túnel per la capa impermeable que separa l'aqüífer superficial i el més profund.

Adjudiquen les obres de la Sagrera-Meridiana

A final de març la Generalitat va adjudicar el darrer tram de la línia 9 del metro, entre l'estació d'Onze de Setembre i la SAGRERA-MERIDIANA [193], per un total de 90 milions d'euros. En aquesta

última estació es preveia, també, la connexió amb la línia 4, de tal manera que esdevindria un gran intercanviador on coincidirien la línia 1 i la 5 (les úniques existents en aquell moment) amb la línia 4 i 9 i dues LÍNIES DE FERROCARRIL DE RODALIES [93] de RENFE, amb la qual cosa es donaria servei a prop de noranta mil viatgers al dia. A més se situava a prop de la futura estació del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [86], amb la qual es connectaria mitjançant les línies 4 i 9 del METRO [106].

Les obres d'aquest intercanviador van ser adjudicades el mes de juny per un total de 87 milions d'euros i se centraven a ampliar uns tres metres el passadís existent, a construir-hi ascensors i a adaptar els accessos per a persones amb mobilitat reduïda. Les obres van començar el mes d'octubre, fet que va obligar a tallar un tram de l'avinguda Meridiana, i es preveia que les primeres actuacions s'acabarien a final de 2005 o a principi de 2006 per a permetre la posada en servei de la línia 9.

Les obres arriben al Besòs

A final de maig la tuneladora que havia iniciat la perforació al barri del Gorg de Badalona va arribar al riu Besòs, on hi havia un pou a cel obert al marge dret del riu en el qual les dues branques de la línia 9 s'havien d'unificar. Aquesta tuneladora havia de continuar fent el recorregut fins a Sagrera-Meridiana, on havia de ser desmuntada i traslladada a la Zona Franca per continuar avançant en sentit contrari fins a la Zona Universitària. Pel que fa a l'altra tuneladora, que estava perforant a Santa Coloma de Gramenet, un cop arribés al pou del Besòs, s'havia de traslladar fins a la Sagrera, on perforaria també en direcció a la Zona Universitària.

Mentrestant, les obres de la majoria d'estacions del tram IV estaven molt avançades i ja se n'havien iniciat diverses del tram III (Lesseps, Guinardó i Maragall) i la d'Amadeu Torner, al tram II.

Es concreta el finançament dels combois i la línia

El mes de juliol l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) va firmar el contracte amb l'empresa Alstom per a la construcció de cinquanta combois per a la línia 9, amb un cost total de 300 milions d'euros. L'empresa Arrendadora Ferroviària S.A., formada per l'Institut Català de Finances, la Caixa, Caja de Madrid i Société Générale, havia de comprar els combois i cedir-los a l'ATM en règim de lloguer per vint-i-un anys ampliables a set més.

Es preveia que les primeres unitats es lliurarien a principi de 2006, fet que obligaria a retardar la posada en marxa del primer tram de la línia 9, prevista inicialment a final de 2005, a causa d'una crisi econòmica que semblava que afectava l'empresa Alstom.

Uns mesos després, l'empresa pública encarregada del finançament de la línia 9, Infraestructures Ferroviàries de Catalunya



(IFERCAT), presidida pel secretari de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal (PSC), va aprovar el pla econòmic i financer en el qual es calculava que el pagament a terminis de la línia acabaria costant 10.700 milions d'euros a l'Administració fins a l'any 2053. En efecte, tot i que el valor de les obres era de 3.000 milions d'euros, que havien de ser abonats el 2008, l'Ifercat va optar per un finançament a llarg termini, (50 anys) amb dues línies de crèdit on els interessos de préstec i les despeses de conservació feien multiplicar el preu per 3,5.

Es discuteixen els ramals de la banda oest

El mes de setembre es van iniciar els treballs previs per a construir diverses estacions del tram II, al municipi del Prat de Llobregat, si bé encara no s'havia concretat si es realitzaria una parada a l'estació intermodal del Prat. Això dependria de si finalment el FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [85] realitzava una parada en aquesta estació, com s'havia previst inicialment, o directament a l'aeroport.

D'altra banda, el mes de novembre, el Consorci de la Zona Franca de Barcelona, l'Ajuntament de Barcelona i TMB van concretar les estacions que hi hauria al polígon industrial de la Zona Franca: Litoral, Port, Zona d'Activitats Logístiques, Parc Logístic i Mercabarna. Així mateix van assegurar que es crearien autobusos llançadora des de les diverses estacions de la línia 9 per a repartir els treballadors a les dues-centes cinquanta empreses del polígon.

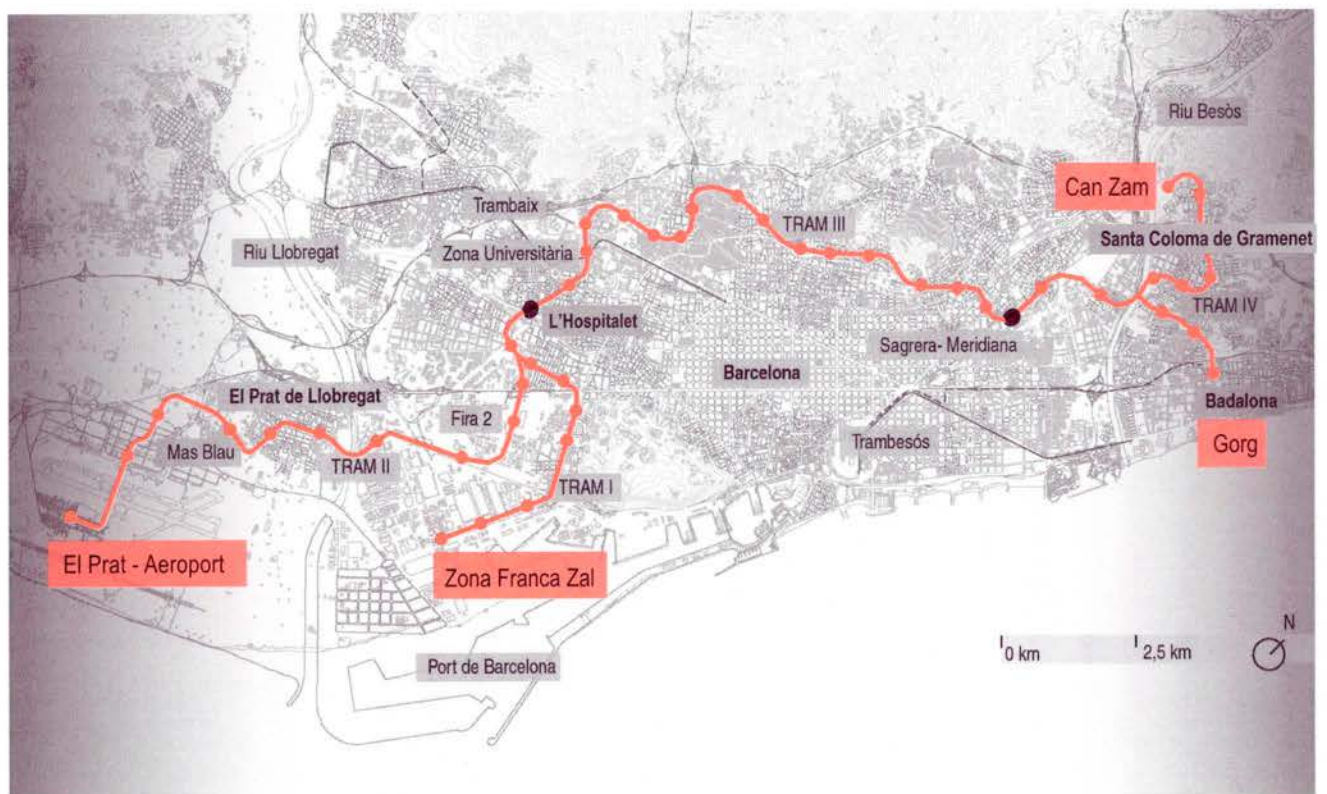
Uns dies després la Generalitat va decidir que fos la línia 2 i no la 9 la que arribés directament a l'aeroport, opció que considerava més estratègica, ja que permetria arribar al centre de Barcelona més ràpidament. D'aquesta manera, quan la línia 2 arribés a l'estació de Fira 2-Pedrosa, la línia 9 acabaria en aquest punt i els combois de la línia 2 cobririen el tram.

A final de 2004 la tuneladora que havia arrencat a Santa Coloma de Gramenet continuava en direcció al pou del Besòs, mentre que la de Badalona encara no havia arribat a Sagrera-Meridiana. A més ja s'havien iniciat les obres d'execució de la major part d'estacions. Per al 2005 es preveia que continuessin els treballs de perforació, que finalitzessin les obres de les estacions del tram IV (tot i que la seva posada en funcionament encara no seria possible) i que s'iniciés la construcció de les estacions restants. El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal i Farreras, reconeixia que difícilment seria possible tenir enllestida la línia 9 per al 2007, com s'havia previst inicialment.

MJP

Més informació:

www.gencat.net/ptop/L9/index.htm



MILLORA URBANA DE LA PLAÇA DE LES GLÒRIES (BARCELONA) 108



L'Ajuntament de Barcelona presenta a les associacions veïnals un esbós del projecte de reforma de la plaça de les Glòries. El Pla d'inversions preveu destinar 18 milions d'euros a les primeres obres de reforma de la plaça. Resten pendents de concreció algunes qüestions del projecte, especialment pel que fa a l'espai que ocupen actualment el mercat de Bellcaire i la seva futura ubicació. L'horitzó d'execució de la intervenció és de vuit anys.

Antecedents | 2003:99

La plaça de les Glòries, situada en el límit entre els districtes barcelonins de l'Eixample i de Sant Martí, constitueix un nus viari on conflueixen l'Avinguda Diagonal, la Gran Via de les Corts Catalanes i la Meridiana, a més de dues línies de METRO [106]. La plaça, que recull el trànsit de vehicles que entren i surten de la ciutat cap al Barcelonès Nord i el Maresme, va ser inaugurada, amb la seva configuració actual, el 15 de gener de 1992, en plena preparació dels Jocs Olímpics.

A final de 2003, l'Ajuntament de Barcelona va presentar un projecte de reforma de la plaça, amb la voluntat de millorar-ne la mobilitat i impulsar-ne la centralitat. La proposta resolva les qüestions infraestructurals i viàries, tot eliminant el pas aixecat, però deixava poc definits altres aspectes com la manca d'equipaments o la definitiva ubicació del mercat del Bellcaire, també llargament reivindicades per veïns i comerciants de la zona.

El projecte de reforma de la plaça de les Glòries

El 9 de febrer es va celebrar la primera trobada entre el conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), i l'alcalde de Barcelona, Joan Clos (PSC), per a impulsar els projectes urbanístics pendents a Barcelona. Nadal es va mostrar partidari de la "reforma en profunditat de la plaça de les Glòries i d'abordar la construcció d'un intercanviador que resolgui els problemes per sota i regeneri la pell de la ciutat", per tal de millorar l'eficiència del transport públic a la ciutat.

Per a fer realitat el projecte, la Generalitat estudiava que la línia dels Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) que acaba a la plaça Espanya arribés fins a Francesc Macià, continués després per Gràcia o Provença i arribés a la plaça de les Glòries. D'aquesta manera, a Glòries confluiria una línia dels FGC, la línia 1 del metro, el TRAMVIA DEL BESÓS [184] i s'hi projectava obrir dues estacions per a les línies de RENFE que actualment creuaven la plaça sense fer-hi parada. Es calculava que el nou intercanviador tindria una demanda de vint milions de viatgers anuals. Nadal també va recolzar la postura de l'Ajuntament d'enllaçar el tramvia entre Francesc Macià i Glòries mitjançant un túnel ferroviari que donaria més sentit a l'intercanviador de transport públic previst.

A mitjan maig, representants de l'Ajuntament i organitzacions de veïns van discutir un primer esbós de la reforma, que s'havia de perfilar mitjançant concursos públics per als diversos elements. Finalment, el projecte es va presentar a principi de juny als veïns i es va poder veure en forma de maqueta a l'exposició "Barcelona in progress", a l'interior de l'edifici FORUM [196].

Segons el projecte, la plaça de les Glòries seria una gran zona verda rectangular de 400 m de longitud, al voltant de la qual es tro-

barien diversos edificis i espais singulars. El controvertit nus viari elevat s'enderrocaria.

Els cotxes de la Gran Via passarien per sota de la plaça i el carril d'entrada al centre de la ciutat es desviaria cap a la Diagonal, mentre que els cotxes que passessin per la plaça sortint de la ciutat passarien per un pas soterrat sota la plaça i sortirien de nou a la superfície després de deixar-la enrere.

Al costat nord, la plaça es convertiria en un gran parc urbà, que estaria a una cota més elevada per a salvar les infraestructures de transport que passarien per sota. Al costat sud es preveia construir una àrea concebuda com a plaça de trànsit ciutadà perquè estaria situada a l'entrada de l'intercanviador de transport públic. Allà es localitzaria el Museu de les Arts Decoratives, projectat per l'estudi d'arquitectura MBM (Martorell, Bohigas i Mackay), que mantindria la forma inicial de martell sobre la Meridiana, tot i que no es descartava que hagués de ser sotmès a algunes adaptacions. Davant l'Auditori, s'hi edificaria la plaça de les Arts segons un disseny de l'arquitecta iraniana Zaha Hadid. La plaça connectaria amb el Teatre Nacional de Catalunya i l'Auditori.

A l'est de la plaça quedaria la torre d'Aigües de Barcelona (Agbar) que seria visible des de la Diagonal, un cop suprimit l'anell viari elevat. Al nord-oest, s'hi construiria un edifici d'oficines municipals dissenyat per l'arquitecte Federico Soriano. Una de les façanes de la torre, que tindria 100 m d'alçada, estaria recoberta per una malla metàl·lica, mentre que l'altra seria de vidre. A l'oest es preveia la construcció d'edificis d'habitatges. La densitat i la col·locació d'aquestes peces restaven pendents de concretar.

El projecte deixava indefinits, també, el disseny dels solars ocupats pel mercat dels Encants Vells i el lloc on es traslladarien els venedors. El 8 de març, una cinquantena d'agents de la Guàrdia Urbana van expulsar més de cent venedors ambulants sense llicència, situats al voltant del mercat dels Encants, i van confiscar uns mil quilos de mercaderia. Segons va reconèixer Jordi Portabella (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), segon tinent d'alcalde i màxim responsable dels mercats de la ciutat, "el lloc que ocupen els Encants està qualificat de zona verda, i alhora també és veritat que Barcelona vol tenir un mercat com el de Bellcaire dins la ciutat; per tant, aquestes dues idees s'han de poder compaginar".

Les reaccions veïnals

Des que fou construït l'any 1992, els veïns de la dreta de l'Eixample i de la zona del Clot van qualificar de «nyap» l'eix viari elevat de la plaça de les Glòries, i demanaven que s'enderroqués i es transformés l'indret.





La futura ubicació del Mercat dels Encants Vells, en la imatge, és un dels aspectes de la reforma pendents de concretar. Foto: Àlex Tarroja

L'anunci de reforma de la plaça fet pel consistori va ser rebut per les associacions veïnals de la zona del Clot, la Sagrada Família i el Fort Pienc (a la dreta de l'Eixample) amb satisfacció continguda. Les reclamacions veïnals es van centrar a demanar més participació per a assolir un projecte consensuat i, especialment, una solució d'acord per als Encants i per al mercat il·legal dels voltants. També van exigir la creació d'habitatge públic de lloguer, d'equipaments i zona verda. Pel que fa a la mobilitat i les infraestructures, van exigir un estudi de mobilitat independent basat en criteris de sostenibilitat i un intercanviador soterrat de transports públics. També van qüestionar solucions del projecte, com ara la forma de grapadora del museu del disseny o l'alçada de la torre cortina. El portaveu de l'associació de veïns de la Sagrada Família, Joan Balanyach, va manifestar que era conscient que algunes peticions tindrien "contrapartides" però que es mantindrien atents.

Finançament de les obres

El 16 de juny, es va presentar el Pla d'inversions municipals (PIM) per al període 2004-2007, que preveia destinar 18 milions d'euros a les primeres obres de reforma de la plaça de les Glòries. El moviment de terres podria començar a final d'any, amb la construcció d'un aparcament subterrani en el triangle que quedaria entre l'edifici

Agbar i el centre comercial. L'inici de les primeres obres serviria, segons l'alcalde, per a generar un "efecte multiplicador" i atreure les inversions de la resta d'administracions i operadors de transport implicats en el projecte.

En la presentació del PIM, l'alcalde Joan Clos i el responsable d'Urbanisme, Xavier Casas, no van poder avaluar el cost definitiu de l'obra, atès que, segons afirmaven, gran part de la inversió aniria a càrrec d'altres administracions públiques i d'alguns operadors privats.

L'Ajuntament treballava amb un horitzó de vuit anys per acabar de transformar la plaça.

MXA

Mes informació:

www.lafayb.com/documents.php
www.claror.org/Tot%20Claror/Reportatges/tc38%202repor.htm
www.bcn.es/parcsijardins/pa_glories.htm
www.bcn.es/publicacions/bmm/44/ct_qc2.htm

MILLORA URBANA DE LA PLAÇA DE LESSEPS (BARCELONA) 109



El 24 de juliol es publica el Projecte d'urbanització de la plaça de Lesseps i s'inicia el termini d'exposició pública que s'allargarà, per la demanda dels veïns, fins a final de setembre. El projecte presentat recull bona part de les propostes que els veïns havien realitzat durant el procés de participació, excepte la proposta de reducció de la circulació rodada a la ronda del Mig. Les associacions de veïns de la Travessera de Dalt i de la ronda del General Mitre presenten al·legacions que a finals d'any encara no s'han resolt. La plaça de Lesseps continua en obres durant tot el 2004 a causa del pas de la línia 9 del metro i de la construcció de la nova estació.

Antecedents | 2003.100

La plaça de Lesseps se situa a l'extrem de muntanya del barri de Gràcia de Barcelona, a la falda del turó del Putxet. Tradicionalment, hi conflueixen rieres, torrents i camins i actualment hi conflueixen carrers, vies ràpides, metros i autobusos, col·lectors d'aigües residuals, línies de serveis (com electricitat, telèfon, etc.) i és un punt de connexió entre el barri de Gràcia i els barris del Putxet, el Farró, la Salut i Vallcarca.

El desembre de 2003, durant la presentació inicial del projecte de reforma de la plaça Lesseps, veïns i professionals van valorar positivament els canvis introduïts respecte del projecte inicial, perquè recollien bona part de les propostes que els veïns havien realitzat durant el procés participatiu organitzat l'any anterior. El projecte, exposat a l'església dels Josepets, recuperava el pendent original de la plaça enfonsant el túnel de la ronda del Mig –que uneix la ronda del General Mitre amb la Travessera de Dalt–, permetia el pas de vianants sense grans desnivells, deixava visibles les façanes de can Ramos i de l'església dels Josepets, alliberava 21.000 m² d'espai de lleure i voreres i recuperava la plaça com a lloc de trobada per als ciutadans dels barris que l'envolten. Tot i això, durant la presentació, els veïns de la ronda del General Mitre i de la Travessera de Dalt van demanar que el projecte incorporés la pacificació i la reducció de carrils d'aquestes vies, petició a la qual els responsables de l'Ajuntament de Barcelona van respondre que aquest hauria de ser un altre projecte de futur.

L'arquitecte i urbanista Josep Oliva va valorar positivament en la premsa, el mes de març, el projecte inicial presentat. Admetent que el repte era difícil, valorava l'esforç per a retornar a la plaça, que havia esdevingut un "espai frontera", la seva funció i el seu caràcter urbà i alhora permetre'n la funció circulatòria. Oliva també valorava la triple col·laboració entre veïns, Administració i tècnics i es congratulava per la implicació del ciutadans amb la ciutat.

Al llarg de tot l'any 2004 les obres del la LÍNIA 9 DEL METRO [107] i de l'intercanviador d'aquesta amb la LÍNIA 3 DEL METRO [106] van mantenir la plaça en obres.

Aprovació inicial del projecte el mes de juliol

El 24 de juliol l'Ajuntament de Barcelona va publicar al Butlletí Oficial de la Província (BOP) l'aprovació inicial del projecte i l'obertura del procés d'exposició pública i de presentació d'al·legacions, que inicialment havia de ser el mes d'agost.

El projecte realitzat, com el que s'havia presentat anteriorment, pels arquitectes Albert Viaplana i David Viaplana, proposava un nou espai verd de 21.000 m² i assegurava la connexió per a vianants, sense forts desnivells, entre ambdós costats de la plaça –entre Gran de Gràcia i l'avinguda de la República Argentina i entre el carrer Torrent de l'Olla i el carrer de la Mare de Déu del Coll–, des-

plaçant-ne part de la circulació a carrers circumdants i racionalitzant-la alhora.

El projecte presentat dibuixava una plaça amb una pèrgola metàl·lica i àmplies zones de jocs, dos zones de jocs infantils i una per a joves, amb taules de ping-pong i cistelles de bàsquet. També preveia, a la banda de mar de la plaça, prop del Torrent de l'Olla, una àrea per a jugar a la petanca, amb unes grades que formarien un petit auditori. En el projecte, el verd de la plaça estava format per xiprers, magnòlies, alzines, pruners i tarongers i a més s'hi preveia instal·lar unes grans jardineres elevades, amb flors i arbusts. Hi havia prevista, també, una gran font.

Les obres previstes implicaven la demolició parcial de l'estructura del túnel que travessa la plaça, per a enfonsar-lo una mica més, fet que afectaria les línies de Fecsa, Gas Natural, Telefònica i el col·lector d'aigües residuals que prové del carrer de la República Argentina. L'Ajuntament de Barcelona volia aprofitar les obres per a instal·lar també el sistema de recollida d'escombraries pneumàtic que feia anys que funcionava al carrer Gran de Gràcia.

DPTOP decideix mantenir l'accés nord de la línia 9 del metro a la plaça de Lesseps

El 2 d'agost el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va informar sobre la seva decisió de mantenir la boca nord de la línia 9 del metro a la plaça de Lesseps. La seva decisió es basava en uns estudis de mobilitat i unes enquestes que mostraven que el 50% dels veïns hi estava d'acord, que el 35% del veïns en faria ús i que l'àrea d'influència de la nova estació de metro de les línies 3 i 9 tindria un nombre més elevat d'usuaris potencials.

Els veïns de la Travessera de Dalt i de la ronda del General Mitre demanen la pacificació de la circulació

Una vegada presentat el projecte, els veïns van valorar-lo, en general, positivament, tot i que es van mostrar sorpresos i dolguts perquè el temps previst per a l'exposició pública i les al·legacions fos el mes d'agost. Les protestes dels veïns i la denúncia del grup municipal de Convergència i Unió (CiU) a l'Ajuntament de Barcelona van afavorir una rectificació que va permetre allargar el període d'exposició i de presentació d'al·legacions fins a final de setembre.

Els veïns de la ronda del General Mitre i de la Travessera de Dalt van mostrar la seva insatisfacció perquè, tal com ja havien anunciat els responsables municipals l'any 2003, el projecte no incloïa la reducció de la circulació i la pacificació de la ronda del Mig. Els veïns recordaven que els acords signats el 2002 per l'Institut Municipal d'Urbanisme de Barcelona (IMU) amb els representants veïnals de la plataforma Una altra plaça Lesseps és possible in-



cloïen el compromís de realitzar un estudi de les possibilitats de pacificació i reducció del trànsit rodat d'aquesta via, repartint-lo entre altres vials.

Durant el mes d'agost i de setembre, les façanes de la Travessera de Dalt i de la ronda del General Mitre es van omplir de cartells que demanaven la pacificació i la reducció del trànsit d'aquestes vies. La presidenta de l'Associació de Veïns i Veïnes de la ronda del General Mitre, Patricia Fernández, va declarar als mitjans de comunicació que el projecte de reforma de la plaça de Lesseps deixava sense solucionar el que ella anomenava "un problema de salut pública de primera magnitud", en referència al fum i els sorolls de la ronda del Mig. L'Associació de Veïns de la ronda del General Mitre i l'Associació de Veïns i Veïnes de la Travessera de Dalt demanaven la pacificació de la via a través de la reducció de carrils o bé la circulació soterrada i la conversió de la ronda del Mig en un passeig. Van rebre el recolzament dels representants de CiU i el Partit Popular (PP) a l'Ajuntament.

Van presentar al·legacions al projecte Vicenç Massana, en nom de l'Associació de Veïns i Veïnes de la Travessera de Dalt, i Patricia Fernández, en nom de l'associació de la ronda del General Mitre. Les van acompanyar amb 547 al·legacions més, idèntiques, presentades per veïns del tram central de la ronda del Mig.

El regidor del districte de Gràcia, Ricard Martínez (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), va declarar que la pacificació de la ronda del Mig era un tema que "no corria excessiva pressa", ja que les modificacions en el trànsit no es podrien aplicar fins que no s'acabessin les obres de la línia 9 del metro, ni les de l'estació de metro de la plaça de Lesseps. L'Àrea d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona, així com els districtes de Gràcia i Sarrià-Sant Gervasi, van explicar que mantindrien les converses amb els representants dels veïns per a debatre el projecte, però que tanmateix era clar que la pacificació de la ronda del Mig s'havia de desvincular del projecte de remodelació de la plaça de Lesseps,

Els representants de les associacions de veïns van explicar a través d'un comunicat, el mes de desembre –després d'un accident de trànsit nocturn a la ronda del Mig, aparentment per excés de velocitat–,



En la imatge, la casa Ramos, un dels edificis emblemàtics de la Plaça Lesseps. Foto: Marc Dàvila

que estaven indignats perquè els representants de l'Ajuntament els havien proposat reunir-se el mes de febrer.

A la fi de 2004 s'esperava la resolució de les al·legacions i de l'aprovació definitiva del projecte d'Urbanització de la plaça de Lesseps i que les obres comencessin a la tardor de 2005 i acabessin l'any 2008.

MHC

Més informació:

http://www.bcn.es/publicacions/b_informacio/bi_71/generiques/16.pdf
http://www10.gencat.net/ptop/binaris/LessepsL9b%5B1%5D_tcm32-17234.pdf
<http://www.gracianet.org/taller/tardor.htm>
http://www.trenscat.com/tmb/03lesseps_ct.html
<http://www.sitesize.net/inopenair03.html>
<http://www.ilimit.es/mitre/av2rgm2.htm>

MILLORA URBANA DEL CENTRE DE SANTA COLOMA DE GRAMENET 110



Continua el procés de millora urbana de Santa Coloma de Gramenet impulsat per l'Ajuntament. S'inicien els tràmits d'execució del Pla especial de reforma interior, conegut com PERI Santa Coloma Vella II. L'operació global té un cost total de prop de 54 milions d'euros i un termini d'execució aproximat de cinc anys.

El municipi de Santa Coloma de Gramenet, situat al Barcelonès Nord, està integrat plenament a la trama i dinàmiques del continu urbà metropolità. Des de la dècada dels cinquanta, la massiva arribada de població immigrant, especialment procedent del sud d'Espanya, va convertir el municipi en una ciutat dormitori. Els moviments veïnals i els successius governs democràtics van impulsar un continu procés de millora de la qualitat urbana i socioeconòmica. Amb una població aproximada de 116.000 habitants, la ciutat evidència encara dèficits en serveis de lleure i comerç, equipaments i espais simbòlics propis d'una ciutat d'aquest rang. El març de 1999, el document Santa Coloma segle XXI: eixos estratègics de desenvolupament va constituir una primera proposta consensuada entre tots els agents per a assolir majors nivells de benestar a la ciutat.

D'ençà, s'han posat en marxa diversos projectes urbanístics de rehabilitació i reforma de la ciutat. El 2004 es treballà simultàniament, entre altres projectes de menor dimensió, en la rehabilitació del barri del Raval, amb el projecte del *PARC FLUVIAL DEL BESOS* [2003:84], en millores al barri de Fondo i en l'impuls definitiu a la reforma del barri antic de Santa Coloma. Pel que fa a aquest últim, l'alcalde Bartomeu Muñoz del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) va declarar que el projecte tenia una envergadura extraordinària i permetria «renovar el centre històric i dotar-lo d'establiments d'oci i de comerços que ara no té».

PERI Santa Coloma Vella II

L'Ajuntament va impulsar l'any 1997 un pla de reforma interior del centre de la ciutat, conegut com PERI Santa Coloma Vella II. Aquest s'emmarcava en un ambiciós pla de vertebració de la trama urbana a partir de la creació d'un eix comercial que travessaria la ciutat i crearia així una nova zona residencial i de serveis de qualitat. L'operació global tenia un cost total de prop de 54 milions d'euros.

La transformació del centre històric inclou la prolongació del passeig de Mossèn Jaume Gordi i significaria la creació d'una connexió directa entre l'Església Major, la plaça de la Vila i la rambla de Sant Sebastià. També implicaria la transformació d'un conjunt de carrers d'aquest entorn en una àrea de vianants.

L'operació urbanística inclou aixecar sis edificis i un centre lúdic i comercial ubicat en un edifici singular de més de 30 m d'altura i 13 plantes, conegut popularment com "el Piruli". Aquest complex comptarà amb un total de 400 places d'aparcament, 5.000 m² de superfície comercial i 12 sales de cine amb capacitat per a 2.000 espectadors. En total es crearan uns 200 habitatges per a la venda i per al reallojament de les 26 famílies afectades pel pla.

L'impuls al projecte, acord amb el constructor

El 29 de març l'Ajuntament de Santa Coloma i la promotora Construcciones Ortega, propietària de la majoria de les finques afectades pel pla urbanístic, van subscriure un conveni per a executar les obres de remodelació del centre de la ciutat. L'Ajuntament cediria a la constructora l'explotació del subsòl públic per fer un centre lúdic mitjançant una concessió de 50 anys. La concessió comportava la construcció i explotació del complex, que tindria 6.275 metres quadrats per a aparcament; 2.799 per a sales multicine, i 2.753 per a establiments comercials.

A canvi, el promotor hauria de fer-se càrrec de la prolongació del passeig de l'Església fins a la plaça de la Vila i de les zones verdes projectades, i d'una finca del carrer Sant Pere que estava qualificada d'equipament docent. També s'hauria de fer càrrec de la vigilància i la seguretat del centre lúdic, i de fer una nova entrada compartida al pàrquing per la plaça de la Vila.

Terminis del projecte

Estava previst que, en tres anys, el passeig Mossèn Jaume Gordi arribés a la confluència de la rambla de Sant Sebastià i la Plaça de la Vila, i que en un termini de 5 anys es construís "el Piruli". Les negociacions amb les 26 famílies afectades estaven tancades i les primeres demolicions havien de començar a la primavera.

MXA

Més informació:

www.grame.net/projectes/frames.htm



111 MILLORA URBANA DELS BARRIS DE LA SERRA D'EN MENA (BADALONA I SANTA COLOMA DE GRAMENET)



Els ajuntaments de Badalona i Santa Coloma de Gramenet es presenten conjuntament a la primera convocatòria oberta per la nova Llei de barris que impulsa la Generalitat. El projecte de recuperació integral dels barris de la Serra d'en Mena, a cavall entre ambdós municipis, resulta un dels escollits. La dotació pressupostària ascendeix a 18,3 milions d'euros, xifra que no arriba al 50% de la inversió total que es farà a l'àrea.



Amb el nom de barris de la Serra d'en Mena es coneix el conjunt de set barriades que comparteixen un origen i característiques tipològiques similars i que ocupen uns 2 km², entre els municipis de Badalona i Santa Coloma de Gramenet, al Barcelonès Nord. Concretament, quatre barris pertanyen a Badalona (Sant Joan i Sant Antoni de Llefia, la Salut i la Pau) i tres a Santa Coloma (Fondo, Raval-Safareig i Santa Rosa). La població resident en aquest conjunt de barris arriba als 138.000 habitants –més habitants, per exemple, que Tarragona.

L'àrea dels barris situats als vessants i la carena de la serra d'en Mena va créixer, sense planejament previ, des dels anys quaranta i amb molta força durant les dècades del cinquanta i del seixanta. Durant aquest període, a Badalona i Santa Coloma de Gramenet es van parcel·lar i urbanitzar abans els vessants i carenes de les serres i pujols –amb forts pendents i poc aptes per a la urbanització–, que les fèrtils planes agrícoles –on més tard, als anys setanta se situaren els polígons d'habitatges. La ciutat construïda en aquest àmbit es caracteritza pels forts desnivells, els vials estrets, la manca d'espai públic, de serveis i equipaments i les petites parcel·les, en un àmbit poc adequat per a la urbanització d'elevades densitats.

Aquests barris, tot i que havien rebut una certa dotació d'equipaments i d'urbanització mínima durant els darrers vint-i-cinc anys, actualment pateixen alts índexs de pobresa i marginalitat amb una elevada densitat de població i han estat rebent importants contingents de població procedent de les noves onades immigratòries. Hi són elevades les taxes d'inseguretat ciutadana, la proporció d'habitatges de mala qualitat i encara hi persisteixen bosses d'infrahabitatge; hi ha també una notable insuficiència i mal ús dels espais públics, problemes d'accessibilitat a les parts més altes de l'àrea i insuficiència de comerços a les zones properes a la carena.

La Llei de barris

El maig de 2004 el Parlament de Catalunya va aprovar la LLEI DE MILLORA DE BARRIS [103], àrees urbanes i viles que requereixen atenció especial, impulsada pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat amb l'objectiu de promoure la rehabilitació integral de barris, evitar-ne la degradació i millorar-ne les condicions dels ciutadans residents. La Llei preveu la creació d'un fons, a disposició dels ajuntaments, per a finançar projectes d'intervenció integral. Els criteris d'avaluació per a determinar els barris beneficiaris tenen en compte les problemàtiques socials i urbanístiques, així com els déficits d'equipaments i serveis de la zona.

Els ajuntaments de Badalona i Santa Coloma presenten conjuntament els barris de la Serra d'en Mena a la primera convocatòria de la Llei de barris

El 16 de novembre, l'Ajuntament de Badalona i el de Santa Coloma de Gramenet van presentar conjuntament, i amb la col·la-

boració del Consell Comarcal del Barcelonès, la seva candidatura a la Llei de barris per a la millora de la zona.

El projecte preveia nombroses actuacions de millora urbana: obertura de carrers, creació de places i espais de convivència, construcció d'equipaments, rehabilitació d'edificis i eliminació de barreres arquitectòniques, etc. Les actuacions es concentraven principalment en el carrer de Circumval·lació, entre el carrer Ramiro de Maeztu i el carrer Mercuri, per tal de transformar-lo en un eix vertebrador dels barris. Quant a les actuacions socials, el projecte incloïa programes de formació laboral, incrementar les ajudes socials a avis, crear equips de suport a nens i joves i mesures de dinamització del petit comerç.

El pressupost presentat ascendia a 40 milions d'euros, dels quals la Generalitat n'havia d'aportar un 75% (30 milions d'euros) i els municipis, el 25% restant (5 milions cadascun). El paquet més important, que requeria un 85% del pressupost total, era per a les actuacions urbanístiques i el capítol social representava el 15% restant.

Projecte seleccionat

A mitjan desembre de 2004, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va fer pública la llista dels tretze projectes seleccionats per als propers quatre anys a càrrec de la Generalitat, que suposaven una inversió total de 99 milions d'euros. Un dels projectes escollits en aquesta primera convocatòria va ser el de la rehabilitació dels barris de la Serra d'en Mena.

Malgrat que l'aportació aprovada per la Generalitat es va quedar reduïda a 18,3 milions d'euros dels 30 milions previstos (9,3 per a Badalona i 9 per a Santa Coloma de Gramenet), l'alcalde de Santa Coloma, Bartomeu Muñoz, Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), es va mostrar satisfet i va anunciar que l'Ajuntament aportaria els 6 milions restants i que el pla «s'executarà tal com estava previst». Per la seva banda, l'alcaldesa de Badalona, Maite Arqué i Ferrer (PSC), va declarar la seva satisfacció perquè la Generalitat mai havia invertit tant a Badalona i va afegir que es buscarien els recursos en altres institucions per tal de completar la inversió prevista de 40 milions. «Estem convençuts que aconseguirem recursos d'altres conselleries vinculades amb l'àmbit social», va afirmar, tot mostrant-se convençuda que el Consell Comarcal «també està disposat a col·laborar-hi».

El paper de les associacions de veïns

En conèixer que el projecte de la Serra d'en Mena era un dels seleccionats, Maite Arqué va manifestar: «Ara és el moment d'implicar els ciutadans en la intervenció i així ho farem molt aviat».



Els barris de la Serra d'en Mena, en la imatge, han rebut un ajut en la primera convocatòria de la Llei de Millora de Barris. Foto: Boneta & Herrero

Quan es va aprovar el projecte, les federacions d'associacions de veïns de Badalona i Santa Coloma de Gramenet van reclamar la seva participació en les tasques de recuperació del barri. Ambdues entitats es van coordinar per disposar d'un únic interlocutor amb les administracions i gestionar millor l'activisme en comú.

El projecte, amb una vigència de quatre anys, es va posar en marxa a final d'any.

MXA

Més informació:

www.gencat.net/ptop/premsa/notesp/pdf/Barrisadjud.pdf
www.gencat.net/ptop/ciutat/barris/index.htm
www.grame.net/
www.aj-badalona.es/

112 OBSERVATORI DEL PAISATGE



El 8 d'octubre de 2004 el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, juntament amb representants del món local, col·legis professionals i rectors de les universitats catalanes van signar el conveni de constitució de l'Observatori Català del Paisatge. La iniciativa, pionera a l'Estat espanyol, permetrà desenvolupar línies d'actuació política, farà tasques de sensibilització i servirà d'espai de trobada entre les administracions i la societat civil en matèria de gestió i conservació del paisatge.



La necessitat de donar resposta a la creixent sensibilitat social en relació amb les transformacions territorials i la qualitat del paisatge, i la voluntat d'establir les bases d'una política específica en aquesta matèria a Catalunya van impulsar el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat (DPTOP) a constituir l'Observatori Català del Paisatge el 8 d'octubre de 2004. L'objectiu, segons va explicar a l'acte Oriol Nel·lo, secretari de Planificació Territorial, és que el paisatge no perdi valors ambientals, simbòlics i econòmics: «L'Observatori treballarà per tots els paisatges de Catalunya, inclosos els espais urbans i les fronteres entre els nuclis habitats i les zones agrícoles», va dir. També va ser present a l'acte Joan Ganyet, director general d'Arquitectura i Paisatge de la Generalitat de Catalunya.



L'Observatori Català del Paisatge forma part de tot un seguit de mesures anunciades pel govern autonòmic en l'AGENDA DEL DPTOP: 50 ACTUACIONS PRIORITÀRIES [12] i en el PROGRAMA DE PLANTEJAMENT TERRITORIAL DE CATALUNYA [177] que van en la línia d'abordar la protecció, gestió i planificació del territori. La creació de l'Observatori també implica l'adopció, innovadora a Espanya, dels principis i estratègies d'acció que conté la Convenció europea del paisatge, promoguda pel Consell d'Europa i simultània i coordinada amb la redacció de l'avantprojecte de LLEI DE PROTECCIÓ, GESTIÓ I ORDENACIÓ DEL PAISATGE [104] que en el capítol III, dedicat a l'organització, es refereix a l'Observatori com a entitat de suport i col·laboració de la Generalitat en les qüestions relacionades amb l'elaboració, aplicació i gestió de les polítiques de paisatge. D'aquesta manera, s'incorpora el paisatge com un factor transversal en les polítiques d'ordenació territorial, que haurà de permetre revertir algunes de les tendències transformadores que es detecten i, alhora, impulsar, des d'una perspectiva dinàmica, una revaloració d'aquest element central del patrimoni ambiental, econòmic i cultural de Catalunya.

Olot va ser la ciutat escollida per a ubicar la seu operativa de la nova entitat, on es preveu també ubicar el Museu del Paisatge de Catalunya. L'entitat, de tipus consorciat, està integrada per un consell rector amb representants de tots els departaments de la Generalitat, les quatre diputacions, la Federació i l'Associació de Municipis, set universitats, sis col·legis professionals (geògrafs, arquitectes, biòlegs, enginyers agrònoms, forestals i de camins), la Fundació Territori i Paisatge i l'Ajuntament d'Olot. L'Observatori compta també amb un consell

assessor participat per entitats de defensa, protecció i custòdia del paisatge, i especialistes en la matèria. Joan Nogué, catedràtic de Geografia Humana de la Universitat de Girona, va ser nomenat director de l'organisme, depenent de la Direcció General d'Arquitectura i Paisatge de la Generalitat. Nogué havia estat precursor de la iniciativa amb la redacció d'un informe sobre la viabilitat de l'Observatori del Paisatge, encarregat per l'Ajuntament d'Olot. El DPTOP va dotar l'organisme amb un pressupost de 150.000 euros.

Les funcions de l'Observatori

L'Observatori es va constituir com a espai de trobada dels diversos agents públics i privats relacionats amb l'estudi i la gestió del paisatge a Catalunya. Així mateix, té l'encàrrec d'elaborar, amb metodologia participativa, un catàleg del paisatge per a cada regió, que contingui les principals unitats paisatgístiques de cada territori, que estableixi les dinàmiques de transformació més significatives i fixi els objectius de qualitat. Un cop elaborats, es trametan al DPTOP perquè siguin incorporats en forma de directrius als plans territorials parcials que elabora la Secretaria per a la Planificació Territorial d'aquest Departament.

Durant la present legislatura, es preveu que l'Observatori iniciï la tasca de sensibilització de la societat catalana en matèria de paisatge, endegant una quinzena d'actuacions exemplars com a proves pilot de millora paisatgística. Finançades per un fons públic amb aportacions privades, les zones seleccionades tindran un àmbit supramunicipal i contindran nuclis urbans consolidats, franges perifèriques i espais oberts. Amb el mateix objectiu, es pretén incloure en els plans d'estudi de batxillerat un crèdit variable amb el nom de Ciutat, territori i paisatge.

MXA

Més informació:

www.gencat.net/ptop/premsa/notesp/pdf/Observatori_paisatge.pdf
www.udg.es/sgeneral/consellgovern/2004/cg22-7-04/observatori/paisatge.htm
www.upc.es/catala/la-upc/govern/bupc/hemeroteca/2004/b69/19-09-2004.pdf
www.diba.es/ladiputacio/fixxers/plens04/040930_acta.pdf

OKUPACIÓ. DESALLOTJAMENT DE LA FÀBRICA HAMSA (BARCELONA) 113



El Centre Social Ocupat Hamsa, localitzat a les instal·lacions d'una antiga fàbrica metal·lúrgica del barri d'Hostafrancs, ha estat desallotjat i desmantellat durant l'estiu de 2004 sota ordre judicial. El desallotjament, criticat pel col·lectiu okupa i recolzat per l'Ajuntament, ha generat posicions enfrontades entre diversos col·lectius socials de la ciutat.

Antecedents | 2003:67

La fàbrica Hierros y Aceros Moldeados, S.A. (HAMSA) es localitza en una finca d'aproximadament uns 10.000 m² al carrer Miguel Bleach del barri d'Hostafrancs, al districte de Sants de Barcelona. Aquests terrenys estaven afectats pel Pla especial de reforma interior (PERI) d'Hostafrancs. Ja inclòs en el Pla general metropolità aprovat l'any 1976, el PERI d'Hostafrancs fou suspès per la pressió veïnal en 1978 i així va romandre fins al 1993, data en la qual se n'aprovà una modificació. El Pla determinava que els terrenys de l'antiga fàbrica serien destinats a la construcció d'habitatges i a la creació d'un parc públic.

La fàbrica aturà l'activitat i fou abandonada l'any 1992, moment a partir del qual va restar en desús durant quatre anys, fins al març de 1996, data en la qual fou ocupada per un grup d'*squatters*. Una part de les instal·lacions, en concret un petit edifici d'oficines i un dels tallers, foren habilitats com a centre social ocupat, en el qual es diferenciaven tres espais: un destinat a l'habitatge, un altre utilitzat com a centre cívic i social i un altre per a fer-hi concerts. Al llarg dels anys, el Centre Social Ocupat Hamsa (CSO Hamsa) va acollir, entre altres activitats, celebracions de concerts, tallers, taules de debat i assemblees, una biblioteca i l'elaboració de diverses publicacions.

Compra dels terrenys per part d'una immobiliària i ordre de desallotjament

L'ocupació il·legal de les instal·lacions fou contestada des d'un primer moment amb diverses ordres i intents de desallotjament, com les dutes a terme els anys 1996 o 1999. Aquest procés es va accelerar el mes de juny de 2003 a partir de la compra del solar per part de l'empresa immobiliària Cabrero II, que denuncià l'ocupació dels terrenys, fet després del qual, el 29 de març de 2004, el jutjat número 39 de la ciutat de Barcelona dictà una ordre de desallotjament. Aquest mateix dia, des de primera hora del matí, el grup d'entre dues-centes i tres-centes persones que es va concentrar davant de l'antiga fàbrica va aconseguir ajornar l'execució de l'ordre de desallotjament.

Finalment el desallotjament es produí el 4 d'agost de 2004, quan al voltant de les quatre de la matinada la policia entrà a les instal·lacions de l'antiga fàbrica HAMSA i va desallotjar el recinte i la desena de persones que en aquell moment hi dormien. El desallotjament va rebre com a resposta una sèrie d'actes de protesta per part del col·lectiu *squatter*.

Reaccions al desallotjament

Durant el matí d'aquell mateix 4 d'agost, després d'una primera concentració a les proximitats de l'Estació de Sants, es convocà un recorregut en senyal de protesta pel desallotjament, que anava des de l'estació del metro de Jaume I (prop de la catedral de Barcelona) fins a l'edifici de la Pedrera al Passeig de Gràcia. Mentre es desen-

volupava el recorregut un grup d'uns quaranta manifestants entraren d'un en un a la Pedrera, barrejats entre els turistes, i aconseguiren encadenar-se al rebedor de l'edifici. Als pocs minuts foren desallotjats per la policia. Entretant, dos dels membres d'aquest grup es dirigiren al terrat de la Pedrera, des d'on desplegaren una pancarta i es despenjaren per la façana en senyal de protesta. Així romangueren fins que al cap de dues hores varen baixar per voluntat pròpia.

A la tarda del mateix dia, el col·lectiu va convocar una manifestació pels carrers del barri de Sants, a la qual van acudir vuit-centes persones (entre simpatitzants del moviment *okupa* i veïns del barri) que va avançar pacíficament. Tot i així, una vegada finalitzada la manifestació, un grup d'encaputxats protagonitzà una sèrie d'incidents com la crema de contenidors, el trencament d'aparadors, la destrucció d'un cotxe de policia (incloent-hi el llançament d'un còctel molotov) i pintades en diferents carrers al llarg del recorregut que els dugué des del carrer de Sants fins el barri de Santa Eulàlia a l'Hospitalet de Llobregat, on es dispersaren. Com a resultat d'aquests incidents, cinc persones van resultar ferides pel llançament d'objectes (dos guàrdies urbans, dos vianants i un periodista) i es van causar desperfectes materials per un valor de més de 30.000 euros segons l'Ajuntament de Barcelona.

El desallotjament del CSO Hamsa, la resposta del col·lectiu *squatter* en forma de diferents actes reivindicatius, i els incidents associats a alguns d'aquests actes generaren una sèrie d'opinions i comunicats per part dels representants de partits polítics i de diferents col·lectius implicats en el cas.

Els portaveus del moviment *okupa* es mostraren en contra del desallotjament del CSO Hamsa per la labor social que el centre desenvolupava i van lamentar la pèrdua d'aquest espai pel caràcter emblemàtic que tenia entre el moviment *okupa* de la ciutat de Barcelona, alhora que van denunciar les pràctiques especuladores que consideraven que havien donat lloc al desallotjament.

Col·lectius com la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB), els Verds, el col·lectiu Avalot Joves de la UGT o el Consell de la Joventut de Barcelona (CJB) també condemnaren públicament el desallotjament. La FAVB destacà el compromís del centre amb les problemàtiques socials de la ciutat; per la seva part, el portaveu dels Verds, Antoni García, denuncià que l'Ajuntament es preocupava més de desallotjar les associacions de joves compromesos amb causes socials que de lluitar contra l'especulació; al seu torn, el president del CJB, Fabián Mohedano, assenyalà el recolzament de l'organització que representa tots els espais d'autogestió; de la mateixa manera el Col·lectiu Avalot assenyalà que desallotjaments com el del CSO Hamsa ocultaven un problema de base: la necessitat d'habitatge per als joves.



Per la seva part, tant l'Ajuntament de Barcelona, governat pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya (ICV), com el grup municipal del Partit Popular (PP) recolzaren el desallotjament de les instal·lacions de l'antiga fàbrica. En aquest sentit, l'alcalde accidental de l'Ajuntament de Barcelona en aquell moment, José Ignacio Cuervo (PSC), condemnà els incidents vandàlics que havien tingut lloc al barri de Sants la tarda del 4 de març i alhora manifestà intencions d'emprendre accions legals contra els responsables. Alberto Fernández Díaz (PP) manifestà que estava satisfet pel desallotjament, a la vegada que assenyalava que "recolzem que s'actüi contra els col·lectius violents sense complexos i amb determinació".

Intent fallit de reocupació

Tres dies després del desallotjament del CSO Hamsa, un grup d'*squatters* va *reokupar* de nou les antigues instal·lacions, encara que el mateix dia les va abandonar voluntàriament perquè les tasques d'enderrocament ja iniciades l'havien deixat inhabitable. La manifestació convocada aquella mateixa tarda pels carrers de Sants per a celebrar

la reocupació del CSO Hamsa acabà celebrant-se igualment sense incidents i amb la presència de prop de mil persones. Al llarg de tot el mes d'agost continuaren els actes de protesta, entre els quals destacà, per la repercussió mediàtica que va tenir, el boicot que es va fer el dia 23 al pregó d'inauguració de les festes del barri de Sants.

Una vegada van haver estat completament desmantellades les instal·lacions, el solar que ocupava l'antiga fàbrica restà pendent que s'hi construís el parc d'habitatges i l'espai verd públic (sota el qual es preveu, així mateix, la construcció d'un aparcament subterrani) projectat al PERI d'Hostafrancs. Els càlculs de l'Ajuntament de Barcelona estimaven que en vuit anys el projecte estaria acabat.

DMJ

Més informació:

www.csoa-hamsa.tk/
www.pangea.org/rai/noticia.php?id=154



La proposta del Govern de la Generalitat de reformar la divisió territorial situa en primer lloc de l'agenda de debat polític 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.

L'ACORD DE GOVERN [2003:5] signat pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) a les acaballes de 2003 preveia l'objectiu d'impulsar una reforma del model d'organització territorial de Catalunya.

Tot plegat posava d'actualitat un vell debat present entre les elits polítiques des de l'adveniment de la democràcia.

La redacció de l'Informe sobre la revisió del model d'organització territorial de Catalunya, elaborat per una comissió d'experts presidida per Miquel Roca, a instàncies del Parlament de Catalunya l'any 2000, va representar l'antecedent més immediat en matèria de divisió administrativa i organització territorial a Catalunya.

El debat es va estructurar al llarg de 2004 en tres grans eixos: la recuperació de la proposta de l'Informe Roca d'organitzar el territori català en regions o vegueries; les consideracions sobre el caràcter polític i funcional que s'havia de conferir a les noves entitats administratives resultants de la reforma del model territorial, i l'adequació i l'encaix de l'Administració catalana, amb el respectiu model administratiu i la pròpia divisió territorial, en el model d'Estat espanyol.

Proposta de nova divisió territorial

Tres van ser els departaments del nou govern de la Generalitat implicats en els treballs per a la definició d'un nou model d'organització territorial. A principi de febrer, l'executiu va posar en marxa una comissió interdepartamental formada per representants del Departament de Governació i Administracions Públiques, del Departament de Relacions Institucionals i Participació i del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, a més de representants de les administracions locals, de les universitats públiques catalanes, de l'Institut d'Estudis Catalans (IEC) i de la delegació de Catalunya del Col·legi Oficial de Geògrafs. Aquesta comissió, presidida pel conseller de Relacions Institucionals i Participació, Joan Saura, tenia l'objectiu d'elaborar un projecte de llei d'ordenació territorial que havia de ser presentat durant la legislatura al Parlament de Catalunya.

El punt de partida d'aquesta comissió ja havia estat avançat, però, pel conseller de Governació i Administracions Públiques, Joan Carretero, poc després del seu nomenament. Carretero, recuperant bona part de les propostes avançades l'any 2000 per l'Informe Roca, va proposar una divisió territorial basada en tres nivells administratius: la regió o vegueria, la comarca i el municipi. La divisió provincial en quedava al marge.

Les vegueries

La proposta de la comissió del Govern de la Generalitat es va basar des del primer moment en la divisió del territori català en set regions o vegueries. Aquestes vegueries, que encara no tenien una denominació definitiva, respondrien als territoris de les regions de Barcelona, Girona, Catalunya Central, Camp de Tarragona, Terres de l'Ebre, Lleida i Alt Pirineu i Aran.

Tot i que la postura del Govern de la Generalitat al llarg de l'any 2004 va ser mantenir el nombre de vegueries en set, diverses veus es van alçar per a reclamar la creació d'alguna vegueria no prevista en la proposta inicial. Aquest va ser el cas de la proposta de vegueria de l'Alt Ter, en reacció a la creació de la VEGUERIA DE LA CATALUNYA CENTRAL [118] o de la VEGUERIA DEL PENEDES [120]. Aquestes dues iniciatives van sorgir com a fruit de la separació d'àmbits considerats tradicionalment com unitats territorials funcionals i identitàries en diferents vegueries.

En relació amb la creació de la VEGUERIA DE L'ALT PIRINEU I ARAN [119] es va debatre sobre la idoneïtat d'adscriure les comarques més occidentals del Pirineu a la vegueria de Lleida, sobre la futura capital i sobre l'encaix de la Val d'Aran a la nova regió.

Les comarques

A una altra escala, la REFORMA DE LA DIVISIÓ COMARCAL [116] també va ocupar en gran mesura el debat sobre el model d'organització territorial. En aquest sentit, la comissió va considerar la possibilitat de crear noves comarques en un nombre no inferior a sis i no superior a dotze, i, en algun cas aïllat, l'eliminació d'alguna de les existents.

Així, al llarg de l'any, tant el conseller Carretero com el conseller Saura van suggerir en diverses ocasions crear noves comarques com la Vall de Camprodon, la Vall de Ribes, la Selva Marítima, el Lluçanès, el Moianès, el Vallès Meridional, el Baix Maresme, el Baix Llobregat Nord o Pla de Montserrat, l'Alta Segarra, el Segre Mitjà o el Delta de l'Ebre.

Els municipis

Si bé l'Informe Roca, presentat l'any 2000, va ser objecte de dures crítiques per part d'algunes entitats municipalistes i forces polítiques a causa de la decidida proposta de reordenació que plantejava el mapa municipal de Catalunya, les propostes del Govern de la Generalitat presentades al llarg de l'any 2004 no feien esment a cap modificació de la divisió municipal. La solució proposada pel Govern de la Generalitat passava per la cooperació municipal en la prestació conjunta de serveis, aprofitant els àmbits comarcals com a àmbits variables de mancomunació, i per la coordinació d'aquests àmbits des d'entitats territorials supralocals representades per les vegueries.



Ens metropolità

Al marge dels tres àmbits fonamentals en la nova organització territorial estudiada pel Govern de la Generalitat, també es va considerar la recuperació d'un *ENS METROPOLITÀ DE BARCELONA* [115] que unificaria les competències de les tres entitats de gestió de serveis metropolitans creades arran de l'eliminació, l'any 1987, de la Corporació Metropolitana de Barcelona. Aquesta nova entitat metropolitana englobaria un conjunt de municipis al voltant del sistema central metropolità, en un nombre proper als trenta-cinc, en el qual no existiria, segons els darrers avançaments dels treballs de final de 2004, cap entitat comarcal per tal d'evitar la superposició d'entitats territorials amb competències comunes. Aquest nou ens metropolità no disposaria, però, de l'autonomia ni de la representativitat política de què gaudia l'antiga Corporació.

Funcionalitat i caràcter polític de les noves entitats territorials

Els treballs de la comissió encarregada de definir la nova ordenació territorial es basaven en tres àmbits principals: la vegueria, la comarca i el municipi.

La vegueria passaria, segons els consellers Carretero i Saura, a esdevenir el principal element estructurador del territori en ser, d'una banda, l'administració descentralitzada del Govern de la Generalitat i de cada un dels seus departaments, i, d'altra banda, l'administració supralocal de coordinació i cooperació amb els municipis encarregada d'assegurar la prestació adequada dels serveis arreu del territori català.

En aquest sentit, el conseller Carretero va avançar a principi d'any que els treballs d'organització territorial i la definició de les noves administracions resultants es basarien en quatre principis fonamentals: el de subsidiarietat, per a aproximar els serveis a la ciutadania; el de racionalitat, per a simplificar les instàncies administratives; el d'eficiència, per a optimitzar la gestió dels recursos, i el de responsabilitat, segons el qual els gestors públics haurien de fer més visible la seva activitat.

D'altra banda, el secretari per a la Planificació Territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Oriol Nel·lo, a més de coincidir amb el conseller Carretero en la definició dels principis bàsics de la descentralització de la Generalitat de Catalunya, va avançar que la nova delimitació territorial hauria de "donar representació a les diverses veus que van sorgint en el territori i, sobretot, que aquestes noves regions haurien d'esdevenir els àmbits de *PLANEJAMENT TERRITORIAL* [177] per tal que cada subjecte territorial es pugui dotar d'un conjunt de projectes estratègics".

Pel que fa a les comarques, el Govern de la Generalitat, al marge dels treballs de reforma de la divisió comarcal, va plantejar la *REFORMA DELS CONSELLS COMARCALS* [117], en continuïtat amb la *MODIFICACIÓ DE LA LLEI D'ORGANITZACIÓ COMARCAL* [2003:76], aprovada l'any 2003. Aquesta reforma dels consells comarcals representaria un element complementari de la nova organització territorial de Catalunya, segons la qual els àmbits comarcals haurien de respondre a la funció de proporcionar als ajuntaments un àmbit territorial de referència per a la prestació conjunta de serveis. Tal com van avançar diferents representants del Govern de la Generalitat al llarg de l'any, la seva intenció va ser alliberar les comarques i els seus organismes de gestió del seu caràcter polític per a afavorir la cooperació entre els municipis.

Pel que fa a les administracions locals, disposarien de dos àmbits territorials superiors: el primer, les comarques, com a àmbits de

cooperació intermunicipal, i, el segon, les vegueries, com a àmbits de coordinació i d'encaix entre les polítiques local i autonòmica. El fet que les vegueries esdevinguessin entitats de coordinació dels municipis va despertar un cert recel entre algunes administracions locals i les entitats municipalistes. A tal efecte, es van reunir a mitjan mes de juny el conseller Joan Saura amb el president de la Federació de Municipis de Catalunya, Manel Bustos, per tal d'aclarir que les futures entitats regionals no exercirien cap mesura de control ni cap mena de pressió, de caràcter polític o pressupostari, sobre els consistoris locals.

Encaix de la nova divisió territorial en el mapa provincial

La doble funció de les vegueries en tant que administració descentralitzada de la Generalitat i principal organisme de cooperació local plantejava tensions amb el paper de les diputacions provincials com a organismes descentralitzats del Govern de l'Estat per a la cooperació local.

En aquest sentit, el conseller Joan Carretero va anunciar el mes de gener de 2004 la voluntat d'acordar amb el Govern central l'adaptació del mapa provincial català, compost per les quatre províncies de Barcelona, Tarragona, Lleida i Girona, al nou mapa regional de set vegueries, fet que permetria la coexistència de set províncies, com a entitats descentralitzades de l'Estat, amb les set vegueries, com a entitats descentralitzades de la Generalitat, essent, però, les vegueries les que exercissin totes les competències i gestionessin els pressupostos assignats a cada una.

El president de la Diputació de Barcelona, el socialista Celestino Corbacho, va expressar al llarg de l'any 2004 la seva voluntat de mantenir la Diputació com a entitat de cooperació local. Respecte a la divisió territorial en vegueries, el president de la Diputació de Barcelona no s'hi va mostrar en cap moment contrari i fins i tot va declarar la seva voluntat de facilitar l'adaptació de les diputacions a les noves regions adoptades per la Generalitat de Catalunya, sempre que aquestes no envaïssin les competències assignades ni gestionessin els pressupostos propis de les Diputacions.

Per la seva banda, els presidents de les altres tres diputacions catalanes van expressar el mes de maig al conseller Carretero el seu acord amb la proposta de la divisió territorial del Govern català en vegueries tot i mostrar-se en desacord amb el projecte de reforma dels consells comarcals.

Un altre dels aspectes controvertits de l'adaptació de les entitats provincials a la divisió en vegueries era l'adaptació de les circumscripcions electorals, fins al moment configurades en funció de la divisió provincial.

Així, si la configuració provincial hauria de desaparèixer en favor de la divisió en set vegueries, Catalunya passaria a tenir set circumscripcions electorals, amb el consegüent augment de representants polítics al Senat, fet que difícilment seria acceptat pel Govern de l'Estat. Amb l'objectiu d'establir acords parcials respecte al procés de reorganització territorial, el conseller Carretero va iniciar el mes de juliol una sèrie de contactes i reunions amb representants de totes les forces polítiques presents al Parlament de Catalunya i amb responsables del Ministeri d'Administracions Públiques. A mesura que van avançar els treballs de la comissió per la nova organització territorial, els aspectes referents a les administracions i competències de l'Estat es van aparcar fins més endavant.

Document de bases del Govern català

A mitjan mes de desembre, el Govern de la Generalitat va subscriure un document de bases per a la reforma de l'organització territorial en set regions o vegueries que adoptarien les competències de les diputacions a més d'exercir la representació descentralitzada del Govern català. Pel que fa a la divisió comarcal, el document reconeixia l'existència de les comarques i n'anunciava la creació de noves, els organismes rectors de les quals serien els consells d'alcaldes i no els consells comarcals de representació indirecta. Aquests àmbits territorials exercirien la funció de prestació i gestió de serveis supramunicipals amb les competències que hi deleguessin les vegueries i/o els municipis.

El mapa municipal no es modificaria i els ajuntaments passarien a disposar de més competències i més capacitat de gestió conjunta.

Finalment, a efectes electorals, es continuaria aplicant la divisió en quatre circumscripcions.

Una nova comissió interna del Govern de la Generalitat va ser creada a final d'any per tal de definir els detalls de la proposta i elevar-la a proposició de llei per a ser presentada durant el 2005, en coordinació amb els treballs de reforma de l'Estatut al Parlament de Catalunya.

JBL

Més informació:

<http://www.gencat.net/governacio-ap/>

Parlament de Catalunya. *Informe sobre la revisió del model d'organització territorial de Catalunya*. Barcelona, 2000

115 ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. ENS METROPOLITÀ DE BARCELONA



El Govern de la Generalitat de Catalunya impulsa la creació d'un nou ens metropolità que assumeixi les funcions de les entitats metropolitanes creades arran de la dissolució de la Corporació Metropolitana de Barcelona l'any 1987. L'abast territorial, les competències i la representativitat política del nou organisme són debatuts al llarg de l'any 2004 entre les administracions locals metropolitanes i el Govern de la Generalitat.



L'ACORD PER A UN GOVERN CATALANISTA I D'ESQUERRES [2003:5], signat el 14 de desembre de 2003 entre el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), per a configurar el nou Govern de la Generalitat de Catalunya, preveia el reconeixement de les àrees metropolitanes en un marc de reforma del MODEL D'ORGANITZACIÓ TERRITORIAL [114] de Catalunya.

Aquest reconeixement, deia el document, s'havia de materialitzar amb la creació d'una entitat de govern metropolità a l'àrea de Barcelona.

Una nova institució per a recuperar la Corporació Metropolitana de Barcelona

La creació d'aquesta entitat havia estat llargament reivindicada pels governs municipals de la ciutat de Barcelona i de la seva conurbació, molts dels quals van formar part de la Corporació Metropolitana de Barcelona (CMB). La CMB es va constituir l'any 1974 amb 27 municipis amb la intenció d'unificar en una mateixa institució el govern i la gestió de l'àmbit territorial format per la conurbació barcelonina. En matèria urbanística, aquests 27 municipis van esdevenir l'àmbit d'actuació del Pla general metropolità (PGM), principal instrument de gestió de la CMB. Les lleis d'organització territorial de Catalunya (LOT) de 1987 van dissoldre la CMB i van crear, per substituir-la, dos organismes de gestió especialitzats: l'Entitat Metropolitana del Medi Ambient (EMMA) i l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT), amb 33 i 18 municipis, respectivament. Paral·lelament, 23 municipis, que posteriorment van augmentar fins a 31, decidiren associar-se en la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (MMAMB) per tal d'exercir conjuntament altres funcions no assignades a les noves entitats.

Al llarg del mes de gener de 2004 les diferents administracions implicades en el procés de creació del nou ens metropolità van definir i manifestar els seus posicionaments i prioritats sobre el caràcter institucional, les competències i l'àmbit territorial del nou organisme, així com els horitzons temporals per a la creació del mateix.

Un àmbit territorial de 36 municipis*

Un dels aspectes que havia de definir el Govern de la Generalitat al llarg de la legislatura havia de ser l'àmbit territorial del nou ens metropolità. En aquest sentit, tant l'alcalde de Barcelona, Joan Clos, com el vicepresident de la MMAMB, Didac Pestaña, van defensar la creació d'un organisme que englobés els 36 municipis de la primera corona que integren les tres entitats metropolitanes existents des de 1987 i que participen, així mateix, en el PLA ESTRATÈGIC METROPOLITÀ DE BARCELONA [2003:96]. D'altra banda, els alcaldes de les set ciutats més importants de la segona corona me-

ropolitàna, Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú, ja havien proposat l'any 2002 en una declaració conjunta signada a Vilafranca del Penedès de crear una comissió de debat per a definir amb precisió quin àmbit i quines competències hauria de tenir la nova àrea metropolitana. L'alcalde de Terrassa, Pere Navarro, així ho va manifestar el mes de gener de 2004 en una reunió amb el conseller de Governació, Joan Carretero.

Aquesta diferència de criteris sobre l'abast territorial del nou ens metropolità es va anar esvaïnt al llarg de l'any 2004 a mesura que tant la MMAMB com el Govern de la Generalitat van dissociar la creació d'un àmbit institucional per a la primera corona metropolitana, amb una superfície aproximada de 600 km² i una població d'uns tres milions d'habitants, del procés de creació de la vegueria de Barcelona, amb més de 3.200 km² i 4,5 milions d'habitants.

La creació del nou ens metropolità s'haurà d'integrar en el procés de reforma de l'organització territorial de Catalunya

Precisament aquesta duplicitat en el debat sobre l'organització territorial de l'àmbit metropolità de Barcelona va generar divergències d'opinió entre el Govern de la Generalitat, d'una banda, i l'Ajuntament de Barcelona i la MMAMB, de l'altra. Tant el conseller Carretero com el conseller de Relacions Institucionals, Joan Saura, van vincular la creació del nou ens metropolità al procés general de reforma del model d'organització territorial de Catalunya en vegueries i a la REFORMA DE LA DIVISIÓ COMARCAL [116] prevista en aquesta legislatura. L'alcalde Clos, en canvi, va plantejar l'any 2005 com a horitzó temporal per a la creació efectiva del nou govern metropolità, tot i que va plantejar, així mateix, que aquesta creació hauria d'anar acompanyada de la REFORMA DELS CONSELLS COMARCALS [117] del Barcelonès i del Baix Llobregat per tal de simplificar els òrgans de govern del territori metropolità.

Caràcter polític i competències del nou ens

En referència al caràcter polític del nou govern metropolità, al llarg de l'any es van posar de manifest divergències no només entre les administracions locals i el Govern de la Generalitat, sinó també en el sí del tripartit i entre els diferents departaments de la Generalitat. Tot i que el Govern presidit per Pasqual Maragall no va definir al llarg del 2004 una proposta clara en aquest sentit, el conseller de Governació, Joan Carretero, es va declarar, el mes d'octubre, favorable a la creació de la nova institució sempre que aquesta desenvolupés unitàriament les competències de gestió de les actuals entitats metropolitanes sense atribucions polítiques ni urbanístiques. Els alcaldes metropolitans consideraven, en canvi, que l'urbanisme havia de ser una de les competències fonamentals del nou govern metropolità. Així ho van plantejar Joan Clos i Didac Pestaña a la Generalitat de Catalunya en una proposta rea-

litzada per la MMAMB en la qual, a més de centralitzar les competències de les entitats metropolitanas de medi ambient i de transport, assumirien les d'urbanisme i d'habitatge amb una fórmula compartida amb la Comissió d'Urbanisme de Catalunya per tal de redactar un pla director urbanístic metropolità que substituís el PGM, de 1976, encara vigent l'any 2004 i sotmès a contínues modificacions. Aquest nou pla director urbanístic metropolità hauria de conferir als ajuntaments metropolitans un marc de referència per a la redacció de plans urbanístics municipals.

La presidència de la nova entitat metropolitana també va ser objecte de debat entre l'esfera local i el Govern de la Generalitat. Mentre que des dels ajuntaments i, de manera menys categòrica, des del sector socialista del Govern de la Generalitat es proposava que el nou organisme fos dirigit per l'alcalde de Barcelona o bé per un alcalde metropolità amb una fórmula rotatòria, des dels departaments de Governació i de Relacions Institucionals (governats per ERC i ICV respectivament) es defensava que aquest càrrec fos exercit pel president de la Generalitat.

Així, a final de 2004, tant el Govern de la Generalitat com els ajuntaments metropolitans van anunciar la seva intenció de definir tan aviat com fos possible un nou marc legal i institucional per al govern i la gestió del territori metropolità. Les competències, el caràcter polític i l'encaix d'aquesta nova institució en el procés de reforma de

l'organització territorial de Catalunya van quedar, no obstant, pendents de l'avanç dels treballs dels diferents departaments de la Generalitat implicats i de les negociacions entre les forces polítiques amb representació al Parlament de Catalunya per tal d'aconseguir el màxim consens possible per a aquesta iniciativa.

JBL

Més informació:

www.amb.es
www.bcn2000.es/

* Municipis adscrits al Pla Estratègic Metropolità

Tiana, Montgat, Badalona, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet, Montcada i Reixac, Ripollet, Barberà del Vallès, Badia del Vallès, Cerdanyola del Vallès, Sant Cugat del Vallès, Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Joan Despi, Sant Just Desvern, Sant Feliu de Llobregat, Molins de Rei, el Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Santa Coloma de Cervelló, Sant Vicenç dels Horts, Cervelló, la Palma de Cervelló, Pallemà, el Papiol, Corbera de Llobregat, Sant Andreu de la Barca, Castellbisbal, Viladecans, Gavà, Sant Climent de Llobregat, Torrelles de Llobregat, Castelldefels i Begues.

116 ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. REFORMA DE LA DIVISIÓ COMARCAL



En el marc de la revisió del model d'organització territorial de Catalunya es debat la possibilitat de crear noves comarques. Les que semblen tenir més possibilitats de prosperar són el Moianès, el Lluçanès, la Vall de Camprodon, la Vall de Ribes, l'Alta Segarra i el Segre Mitjà.



L'actual organització territorial de Catalunya en municipis, comarques i províncies és fruit de les lleis d'organització territorial aprovades pel Parlament l'abril de 1987. Dins les lleis d'ordenació territorial, la Llei 6/1987 establia l'organització comarcal de Catalunya. Per a aquest nivell administratiu es va prendre com a base la proposta de comarcalització elaborada per la Ponència d'Estudis de la Divisió Territorial de 1932, dirigida pel geògraf Pau Vila, que incloïa un total de trenta-vuit comarques i que fou adoptada com a pròpia per la Generalitat republicana de l'any 1936. Aquesta decisió va rebre la crítica de sectors polítics i socials que entenen que l'estructura territorial de Catalunya havia sofert modificacions importants en relació amb els anys trenta i que calia una nova divisió a partir de nous estudis de la realitat territorial contemporània. Un any després es van crear tres noves comarques que no apareixien en la divisió de 1932: el Pla de l'Estany, l'Alta Ribagorça i el Pla d'Urgell. L'any 2000 un equip d'experts coordinat per Miquel Roca van presentar una proposta de nova organització territorial que, entre altres aspectes, preveia la creació de noves comarques. La proposta va generar una gran polèmica i no va arribar a prosperar, però no fou tant a causa de la proposta de nova divisió comarcal, sinó sobretot pel pla de fusions i agregacions de municipis de menys de dos-cents cinquanta habitants que tenia com a objectiu racionalitzar l'Administració local i facilitar la prestació dels serveis públics. D'aquesta manera en la legislatura que acabava l'any 2003 el Govern de la Generalitat no va modificar l'organització territorial.

El febrer de 2004 el nou Govern de la Generalitat va crear la comissió d'organització territorial, que tenia com a objectiu presentar un projecte de llei d'organització territorial i administrativa basada en tres nivells (vegueries o regions, comarques i municipis) i que havia de tractar la possible creació de noves comarques. La comissió estava presidida pel conseller de Relacions Institucionals, Joan Saura, d'Iniciativa per Catalunya Verds (ICV), i integrada també pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), i pel conseller de Governació, Joan Carretero, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC).

El conseller de Governació, Joan Carretero, afirmava que els territoris que aspiraven a ser comarca havien de complir unes mínimes condicions, com l'existència d'un consens entre els municipis afectats, seguir una lògica geogràfica i històrica i tenir un mínim pes demogràfic.

El mes de setembre Carretero va assegurar que el seu Departament estava estudiant la creació d'un mínim de sis noves comarques: el Moianès, el Lluçanès, la Vall de Ribes, la Vall de Camprodon, el Segre Mitjà i l'Alta Segarra. S'analitzaven, a més, altres propostes que podrien ampliar aquesta llista com el Baix Llobregat Nord, el

Delta de l'Ebre, la Baixa Segarra o la Ribera de Sió. Aquesta informació avançada per Carretero fou reprovada pels altres dos membres de la comissió d'organització territorial, Joan Saura i Joaquim Nadal, que recordaven que fins al moment no hi havia res decidit. Des de l'oposició Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP) van lamentar la descoordinació del Govern i van demanar una proposta conjunta i consensuada.

Finalment el 15 de desembre el Govern de la Generalitat va presentar oficialment el document de bases de nova organització territorial de Catalunya elaborat per la comissió. Amb la presentació d'aquest document s'iniciava un procés que es preveia culminar el 2005 amb l'aprovació del projecte de llei. El conseller de Relacions Institucionals i Participació, Joan Saura, va avançar que segons aquestes bases es constituïrien entre sis i vuit comarques noves, tot i que no va voler especificar quines serien, i va recordar que es crearien d'acord amb les demandes dels municipis i els criteris d'organització del Govern.

Moianès i Lluçanès

Dels territoris que figuraven en la llista de futures comarques, el Moianès (integrat per deu municipis del Bages, Osona i el Vallès Oriental amb una població superior al 11.000 habitants) i el Lluçanès (integrat per tretze poblacions de les comarques d'Osona, el Bages i el Berguedà que sumaven 8.500 habitants) eren les propostes de noves comarques que comptaven amb més consens. La pràctica totalitat dels alcaldes hi estava a favor i la seva creació no aixecava controvèrsies destacades en les comarques afectades.

Vall de Camprodon i Vall de Ribes

Una de les propostes que va aixecar més polèmica fou la possibilitat de dividir la comarca del Ripollès en tres donant lloc a les comarques de la Vall de Camprodon, la Vall de Ribes i el Ripollès. La Vall de Camprodon englobaria els municipis de Sant Pau de Segúries, Camprodon, Llanars, Vilallonga de Ter, Setcases i Molló situats al nord-est de la comarca. La Vall de Ribes inclouria Campelles, Pardines, Planoles, Queralbs, Ribes de Freser i Toses, situats al nord-oest. I finalment la resta d'actuals municipis de la comarca i la capital a Ripoll es mantindria al Ripollès. Tots els municipis de la Vall de Ribes i de la Vall de Camprodon es mostraven favorables a la creació de la nova comarca, si bé aquests últims ho supeditaven a l'adscripció a la futura vegueria de Girona.

El mes de setembre el conseller de Governació, Joan Carretero, va anunciar que la Vall de Ribes i la Vall de Camprodon tenien moltes possibilitats d'esdevenir comarca amb la nova llei d'organització territorial. La primera passaria a la vegueria de l'Alt Pirineu, la segona a la de Girona, mentre que el Ripollès podria passar a la Catalunya Central. L'alcalde de Camprodon, Esteve Pujol (PSC), va mostrar la seva satisfacció per aquest fet i va assegurar que en

aquesta vall hi havia una consciència de realitat històrica i social comuna. En canvi, la presidenta del Consell Comarcal del Ripollès, Fina del Pozo (PSC), i l'alcalde de Ripoll, Teresa Jordà (ERC), es van manifestar totalment en contra de la divisió de la comarca en tres ja que a parer seu suposaria una disminució del pes específic de Ripoll i la pèrdua per a la comarca de territoris considerats com un motor econòmic pel seu sector terciari.

Alta Segarra

L'Alta Segarra, situada a l'est de la comarca de la Segarra, en el conjunt d'altiplans, d'entre 600 i 800 m sobre el nivell del mar, té com a nucli més poblat Calaf i agrupa diversos municipis de la Segarra, l'Anoia, el Bages i el Solsonès, si bé els seus límits no estan massa definits. No obstant això, segons l'Informe Roca de l'any 2001, en formarien part diversos municipis de la Segarra (Torà, Ivorra, Biosca i Sant Guim de Freixenet), l'Anoia (Castellfollit de Riubregós, Pujalt, Calonge de Segarra, Calaf, Sant Martí de Sesgueioles, els Prats de Rei, Veciana, Copons, Sant Ramon, Sant Pere Sallavinera i Rubió), el Bages (Aguilar de Segarra) i el Solsonès (Pinós i Molsosa).

A final de maig es va crear la Plataforma pel Reconeixement de l'Alta Segarra, que al·legava motius històrics, geogràfics i socials per a sol·licitar la nova comarca. L'associació, formada per entitats, ciutadans a tall individual i ajuntaments, tenia com a objectiu difondre els avantatges de la nova divisió geogràfica, com l'increment de les competències en salut, la millora de recursos en polítiques ambientals, l'ampliació de l'oferta formativa i la coordinació en la demanda i gestió d'infraestructures i serveis públics. La major part d'alcaldes (un 75% segons el Departament de Governació) es mostraven favorables a la creació de la nova comarca.

El mes de setembre el conseller de Governació, Joan Carretero, va enunciar que l'Alta Segarra era un dels territoris amb més possibilitats d'esdevenir una nova comarca.

Segre Mitjà

El Segre Mitjà inclouria els altiplans situats al nord-est de la comarca de la Noguera erosionats pel riu Segre. A part de diversos municipis de la Noguera, n'inclouria també un de l'Alt Urgell (Bassella) i tots plegats sumarien uns 10.000 habitants.

Al llarg de 2004 es va anar confirmant la possibilitat que el Segre Mitjà esdevingués una comarca en la futura llei d'organització territorial. En principi, la nova comarca tindria Ponts com a capital, tot i que Artesa de Segre també reclamava aquest reconeixement. L'alcalde de Ponts, Estanis Felip (CiU), es va mostrar esperançat per les possibilitats que s'obrien i esperava que el debat sobre la capitalitat no suposés una trava perquè s'acabés constituint la comarca. Per això no descartava que Ponts i Artesa poguessin compartir aquest reconeixement.

Baixa Segarra

La Baixa Segarra seria una subcomarca d'uns 4.000 habitants formada per set municipis situats al nord de la Conca de Barberà (Santa Coloma de Queralt, Pontils, les Piles, Conesa, Savallà del Comtat, Vallfogona de Riucorb, Llorac, Passanant i Forès), tot i que algunes veus n'afegeixen també algun altre de l'Anoia (com Bellprat). A diferència de la resta de la Conca de Barberà, es caracteritza per una agricultura basada en els cereals.

El mes de març l'Ajuntament de Santa Coloma de Queralt va organitzar un acte per a reivindicar la creació d'aquesta comarca, de la qual hauria de ser la capital, i per aconseguir formar part de la veu de la Catalunya Central en lloc de la del Camp de Tarragona.

En l'acte va intervenir el geògraf Jesús Burgueño, autor del llibre "Història de la divisió comarcal", que es va declarar partidari de la nova comarca per l'existència d'elements comuns com el centre de mercat, la història, el paisatge o les activitats econòmiques. No obstant això, a part de l'alcalde de Santa Coloma de Queralt, la major part d'alcaldes van rebre amb escepticisme la proposta i van rebutjar la possibilitat de passar a dependre de la Catalunya Central.

El mes de setembre el conseller Carretero va situar la Baixa Segarra en una segona línia quant a les possibilitats de ser reconeguda com a comarca.

Ribera de Sió

A la ribera del riu Sió se situen nou municipis de l'Urgell (Agramunt, Ossó de Sió i Puigverd d'Agramunt), la Noguera (Montgai, la Sentiu de Sió, Cubells i Preixens) i la Segarra (Tarroja de Segarra i Plans de Sió) que sumen uns 8.500 habitants. Malgrat que formen part de tres comarques, diversos estudis sobre l'organització territorial catalana, com el realitzat pel geògraf Jesús Burgueño, consideraven que la Ribera de Sió era una comarca històrica i natural. De fet, alguns d'aquests municipis ja tenien serveis mancomunats com la sanitat o l'educació.

A principi de febrer l'alcalde d'Agramunt, Ramon Muixí (ERC), va iniciar els contactes amb la resta de municipis per a reivindicar la creació d'algun tipus d'entitat, com una comarca o una mancomunitat, de la qual aquest municipi en seria la capital. La major part dels alcaldes acceptaven la proposta, si bé l'alcalde de Cubells, Josep Roig (CiU) s'hi va mostrar en contra.

La proposta del conseller Carretero del mes de setembre situava la Ribera de Sió en una segona línia quant a les possibilitats de ser reconeguda com a comarca.

Delta de l'Ebre

El debat polític sobre la possible creació de la comarca del Delta de l'Ebre es va iniciar el mes d'agost i fou promogut pel portaveu d'ERC a l'Ajuntament de Sant Jaume d'Enveja, Primitiu Adell. Per a Adell la nova comarca agruparia els municipis i els nuclis de l'Aldea, l'Ampolla, Amposta, Camarles, els Muntells, el Poblenou, Sant Carles de la Ràpita, Sant Jaume d'Enveja, Deltebre, situats al Baix Ebre i el Montsià. La capitalitat seria compartida entre Deltebre i Sant Jaume d'Enveja.

El regidor d'ERC va convocar per al dia 28 d'agost una xerrada-col·loqui sobre la creació de la nova comarca, a la qual van ser convidats tots els alcaldes afectats i els presidents dels consells comarcals del Baix Ebre i el Montsià. No obstant això, a la xerrada no va assistir cap dels responsables polítics a qui s'havia convidat excepte l'alcalde de l'Entitat Municipal Descentralitzada dels Muntells, Joan Salvador Benito.

El mes de setembre Carretero va situar el delta de l'Ebre en una segona línia quant a les possibilitats d'esdevenir una comarca.

Altres propostes

L'alcalde de Terrassa, Pere Navarro, va proposar dividir el Vallès Occidental en dues comarques: el Vallès Central, amb capital a Sabadell, i el Vallès Occidental, amb capital a Terrassa. Dels vuit municipis que havien de formar la nova comarca del Vallès Occidental, tres hi estaven d'acord (Terrassa, Viladecavalls i Rellinars), dos en contra (Sant Cugat del Vallès i Rubí) i la resta no es pronunciaven (Matadopera, Ullastrell i Vacarisses). Per la seva banda, la major part de municipis de la resta del Vallès Occidental (entre

els quals, Sabadell) es mostraven contraris a aquesta proposta. En principi, la divisió del Vallès Occidental no apareixia com una de les possibilitats de reorganització territorial avançades pel conseller Carretero.

Tampoc no van prosperar altres propostes com les de crear les comarques de la Baixa Llitera (situada al nord-est del Segrià i amb capital a Almacelles), el Segrià Sud o les Guilleries-Montseny (de la que formarien part Sant Hilari Sacalm, Osor, Viladrau i Espinelves situats a la Selva i Osona). Davant d'això, els alcaldes afectats no descartaven altres possibilitats com crear o potenciar entitats supramunicipals similars a les mancomunitats.

Per al 2005 es preveia que s'aprovés definitivament la Llei d'organització territorial que hauria de decidir, entre altres aspectes, quines noves comarques es crearien.

MJP

Més informació:

www.consorci.llucanes.net
www.moianes.com
www.valldecamprodon.org
www.vallderibes.com

ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. REFORMA DELS CONSELLS COMARCALS 117



El debat sobre la reforma dels consells comarcals torna a l'actualitat. La Comissió d'Organització i Administració de la Generalitat estudia redactar una proposta d'organització territorial conjunta que revisaria les funcions, atribucions i competències dels consells comarcals. Està previst que les modificacions es presentin al Parlament de Catalunya per a ser aprovades durant el 2005.

Antecedents | 2003:76

La nova legislatura governada per la coalició del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-els Verds (ICV) ha tornat a obrir el debat sobre l'organització territorial de Catalunya i n'ha impulsant la reforma.

L'Informe Roca

L'aprovació, l'abril de 1987, de la Llei 6/1987, de l'organització comarcal de Catalunya establia la divisió, el caràcter i les funcions de les comarques i les competències dels consells comarcals sobre un mapa comarcal heretat, en gran part, del que s'havia establert per primer cop el 1937.

A instàncies dels diferents grups del Parlament de Catalunya, a partir d'un acord de Govern del 3 d'abril de 2000 es va crear una comissió d'experts a qui es va encarregar d'elaborar un informe sobre la revisió del model d'organització territorial de Catalunya (DEBAT SOBRE EL MODEL TERRITORIAL [114]). La comissió, presidida per Miquel Roca i formada pels advocats Jordi Bonet, Tomàs Font, els geògrafs Jesús Burgueño, Robert Casadevall, Enric Lluch i Xavier Rubio i un enginyer agrònom, Josep M. Franquet, va presentar l'informe el desembre de 2000.

L'Informe Roca remarcava la necessitat de reformar profundament els consells comarcals i proposava un model global de l'organització territorial de Catalunya, que es basava en l'enfortiment municipal, l'adequació de la comarca i la creació de sis vegueries. Amb la finalitat de simplificar, racionalitzar i descentralitzar eficaçment l'acció de la Generalitat i també de l'Estat, l'Informe proposava que municipis, comarques i vegueries –governades per diputacions– es constituïssin en les úniques instàncies locals i cridava l'atenció sobre la necessitat d'afrontar una profunda i ambiciosa reforma del sistema de finançament de les corporacions locals, tant pel que feia a la suficiència financera com a l'autonomia de la despesa.

L'Informe Casadevall

A través de la Fundació Carles Pi i Sunyer d'Estudis Autònomic i Locals, un dels experts que va formar part de la comissió de l'Informe Roca, el geògraf Robert Casadevall, va presentar el desembre de 2003 l'estudi titulat La reforma de l'organització comarcal de Catalunya, on analitzava els efectes de la LLEI 8/2003, DE TERCERA MODIFICACIÓ DE LA LLEI D'ORGANITZACIÓ COMARCAL DE CATALUNYA (LOCC) [2003:76], aprovada l'abril d'aquell any. Segons l'autor, el problema original de l'organització comarcal de Catalunya es basa en quatre qüestions essencials: la delimitació territorial, les funcions, la representativitat de les corresponents institucions i el finançament.

Casadevall criticava que la definició de comarca de la LOCC posés l'accent en les característiques comunes però oblidés que els

elements agrupats –els municipis– tenien un contingut molt divers. «Seria com si definíssim una escola com l'agrupació d'alumnes amb característiques comunes –la necessitat d'aprendre, la proximitat al centre escolar, la llengua que parlen– i els poséssim tots junts obviant-ne l'edat, els coneixements que ja tenen o altres necessitats especials.»

Quant a les competències, segons Casadevall la modificació de la LOCC les mantenia en la mateixa indefinició amb expressions com «en l'àmbit de les seves competències», afegint-hi elements de confusió quan possibilitava que les comarques poguessin rebre competències delegades dels ens locals, que no tenen competències pròpies.

En síntesi, Casadevall criticava que la reforma de la LOCC deixava pendent una clarificació i definició real del paper de la comarca i dels serveis que ha de prestar i a qui ho ha de fer. «Altrament, tindrem un recipient buit –o mig buit– com les comarques, amb tot el cost institucional i econòmic que suposa, però sense funcions, i unes institucions amb obligacions però sense mitjans», conclou l'autor.

Comissió d'Organització i Administració per a la reforma de l'organització territorial

La Comissió d'Organització i Administració la integraven el conseller de Relacions Institucionals i Participació, Joan Saura (ICV), que n'era el president, el titular de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal (PSC), i el conseller de Governació i Administracions Públiques, Joan Carretero (ERC). La Comissió tenia l'objectiu d'establir les bases d'organització territorial del futur mapa administratiu de Catalunya, definint-ne el pes polític i establint les atribucions administratives a les diferents escales de l'Administració: ajuntaments, consells comarcals, diputacions. També incorporava la proposta d'una nova unitat administrativa: les VEGUERIES [118, 119, 120]. Els criteris de descentralització, proximitat i subsidiarietat de les administracions, amb la finalitat de millorar, simplificar i apropar l'Administració al ciutadà, eren els paràmetres sobre els quals s'estava treballant. La Comissió pevia la possibilitat que totes les lleis d'organització territorial quedessin recollides en una de sola.

Reforma dels consells comarcals

Segons va declarar Joan Carretero els consells comarcals s'havien de reconvertir «en autèntics representants dels municipis i no dels partits», de manera que perdessin el «component de control polític» i adoptessin «un caràcter tècnic, de suplència i de suport a la gestió, i molt especialment dels petits municipis, que facilités la gestió mancomunada de serveis». Tanmateix, la voluntat de la Generalitat, segons van manifestar el subdelegat del Govern de la Generalitat per a la Catalunya Central Josep Ramon Móra i la



Delegada Territorial de la Generalitat a Barcelona Carme San Miguel, era reforçar els ajuntaments traspassant-los competències relacionades amb els serveis més pròxims al ciutadà.

A primers de febrer, Joan Carretero va aprofitar una visita a Lleida per a manifestar que la Generalitat reconvertiria els consells comarcals per tal que esdevinguessin organismes sense pes polític i passessin a gestionar, suplir i crear els serveis supramunicipals que les localitats no poguessin assumir. Segons el conseller de Governació i Administracions Públiques, els consells comarcals haurien d'esdevenir òrgans de gestió supramunicipal i «no un ens dels partits polítics, com són en aquests moments». A les zones rurals de Catalunya, però, el model comarcal es mantindria similar a l'actual perquè «ningú no discuteix les funcions que ara exerceixen els ens comarcals en aquestes zones», va afegir. En el cas de les àrees metropolitanes, es va mostrar convençut que «han de desaparèixer perquè, si no, ens farem un embolic amb tanta administració».

A final de setembre el debat sobre la REFORMA DE LA DIVISIÓ COMARCAL [116], tant internament com amb la resta de forces polítiques, continuava. Unes declaracions de Carretero sobre la creació de noves comarques van motivar una ràpida desautorització de Saura, que advertia que l'executiu encara no havia decidit res. El PSC es va alinear amb Saura mentre el president del grup parlamentari de CiU, Artur Mas, va instar el Govern a presentar una proposta consensuada i conjunta.

Malgrat que no hi havia un calendari de tramitació tancat, la Generalitat tenia previst que la proposta definitiva pogués ser aprovada al Parlament durant el primer semestre de 2005, amb la ferma «voluntat que la nova llei d'organització territorial assoleixi un nivell de consens polític de pràctica unanimitat». En aquell moment, doncs, es coneixerien tots els detalls de la proposta. Saura va anunciar pròximes reunions amb els presidents de les diputacions de Barcelona, Tarragona, Lleida i Girona i amb els representants de la Federació de Municipis de Catalunya, l'Associació Catalana de Municipis i de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

MXA

Més informació:

Casadevall i Camps, Robert. *La reforma de l'organització comarcal de Catalunya*. Barcelona, Fundació Carles Pi i Sunyer d'Estudis Autònomic i Locals, 2003
www.diba.es/flordemaig/documents/cil/activitats/grups_de_treball/alc_10000/doc3.pdf
www.iec.es/institucio/societats/SCGeografia/Scg9/Scg90/S92001.htm
<http://solsones.ddl.net/territorial.html>



La proposta de creació de la vegueria de la Catalunya Central, dins el procés de reforma de l'organització territorial de Catalunya, ha provocat un intens debat sobre la capitalitat d'aquesta nova demarcació. Tanmateix, han aparegut moviments favorables a la creació de dues noves regions, l'Alt Ter i el Penedès històric.

El mes de gener de 2001 una comissió d'experts en organització territorial, presidida per Miquel Roca i consensuada per tots els grups parlamentaris, va presentar al Parlament de Catalunya l'"Informe sobre la revisió del model d'organització territorial de Catalunya", conegut com "Informe Roca". La funció d'aquesta comissió era estudiar la reforma de l'organització territorial de Catalunya i la revisió de les lleis d'ordenació territorial (LOT) de 1987. Una de les propostes de l'informe va ser crear sis noves regions o vegueries, l'àmbit territorial de les quals havia de coincidir amb els plans territorials parcials definits pel Pla territorial general de Catalunya, aprovat l'any 1996.

Aquesta proposta va ser recollida, a les acaballes de l'any 2003, a l'ACORD PER A UN GOVERN CATALANISTA I D'ESQUERRES A LA GENERALITAT DE CATALUNYA [2003:5] on figurava l'objectiu d'impulsar la REFORMA DEL MODEL D'ORGANITZACIÓ TERRITORIAL DE CATALUNYA [114].

Catalunya Central havia de ser el nom d'una d'aquestes noves regions que englobaria l'àmbit territorial de les comarques de l'Anoia, el Bages, l'Osona, el Berguedà i el Solsonès.

Una de les primeres mesures del Govern de la Generalitat per avançar en la reforma de l'organització territorial va ser la creació, el 29 de desembre del 2003, de la figura del subdelegat del Govern per a la Catalunya Central. El manresà Josep Ramon Mora va ser designat per ocupar aquest nou càrrec, que havia de dependre provisionalment de la Delegació del Govern de la Generalitat a les comarques de Barcelona fins que no es decidís la ubicació definitiva de la nova subdelegació.

Capitalitat compartida

Precisament la futura ubicació d'aquesta nova subdelegació va encetar la pugna entre els alcaldes de les tres principals ciutats de la regió, Manresa, Vic i Igualada, que aspiraven a ser la capital de la nova entitat territorial.

Durant el mes de gener de 2004 es van succeir declaracions dels tres alcaldes corresponents en què defensaven la idoneïtat de localitzar la seu institucional de la nova regió en els seus respectius municipis. Així, l'alcalde de Manresa, Jordi Valls (Partit Socialista de Catalunya, PSC), va defensar a final de gener la capitalitat d'aquesta ciutat en tant que principal node econòmic i demogràfic de la Catalunya Central alhora que posava de manifest l'equidistància i facilitat de comunicació entre la capital del Bages i les altres ciutats de la nova demarcació. L'alcalde de Vic, Jacint Codina (Convergència i Unió, CIU), va declarar, així mateix, que només acceptaria formar part d'una regió on Vic fos la capital, "encara que fos compartida".

La idea de la capitalitat compartida es va anar definint al llarg del mes de febrer com la possible solució a les discrepàncies entre els tres municipis. En aquest sentit es va expressar el president de la Generalitat, Pasqual Maragall, quan va proposar l'articulació d'una xarxa de ciutats en què Manresa, Igualada i Vic, així com Solsona i Berga, tindrien drets i deures compartits i acollirien de manera descentralitzada el conjunt de serveis i institucions pròpies de la nova entitat regional. L'alcalde d'Igualada, Jordi Aymami (Entesa de Progrés per Igualada, EPI), va declarar que la capitalitat compartida i la descentralització de serveis ocasionaria la desaparició d'alguns dels serveis ja presents a la capital de l'Anoia en favor d'altres ciutats amb les quals la població de l'Anoia mai no ha mantingut vincles territorials estables.

Comissió consultiva al Solsonès

D'altra banda, el Consell Comarcal del Solsonès va crear el mes d'abril una comissió per tal de definir el posicionament oficial de la comarca respecte de la nova organització territorial. Es van plantejar tres possibles adscripcions; el debat es va centrar, així, entre la possibilitat de pertànyer a la Catalunya Central, a la regió pirinenca o bé a la regió de Lleida. La comissió, impulsada per Convergència i Unió i pel Comú, amb participació de totes les forces polítiques presents al ple del Consell Comarcal, va formar vuit comissions –agricultura i món rural, desenvolupament econòmic, cultura i esport, sanitat i benestar social, ensenyament i educació, joventut i lleure, administració pública i mon municipal– i va elaborar un qüestionari adreçat a tots els agents de la societat civil de la comarca perquè expressessin la seva opinió i els seus arguments sobre l'encaix del Solsonès en les diverses opcions d'organització territorial.

Moviments a favor de crear noves regions.

L'Alt Ter i el Penedès històric

Al llarg de 2004 també van emergir opinions favorables a la creació de regions o vegueries no previstes en primera instància ni per l'Informe Roca ni per la comissió d'organització territorial del Govern de la Generalitat.

Així, el 27 de març, es va celebrar al castell de Montesquiú una jornada de debat que es va cloure amb la constitució oficial de la Plataforma per la Vegueria de l'Alt Ter. Aquest col·lectiu defensava la creació d'una regió formada per les comarques d'Osona i del Ripollès, un àmbit territorial amb més de 150.000 habitants, amb vincles econòmics i socials estables i morfològicament coherent, segons explicava el geògraf Jaume Font, un dels impulsors de la plataforma.

Aquest col·lectiu, impulsat per agents socials i econòmics d'ambdues comarques, es va reunir el mes d'agost amb el conseller de



Governació, Joan Carretero, per tal d'estudiar la viabilitat de la proposta de la plataforma.

Paral·lelament, a la comarca de l'Anoia es van definir al llarg de l'any tres corrents d'opinió contraposats amb referència als diferents àmbits territorials en què es podia integrar la comarca, tot considerant així mateix la proposta de *REFORMA DE LA DIVISIÓ COMARCAL* [116] impulsada pel Govern de la Generalitat. Així, els representants municipals de l'alta Anoia es mostraven favorables a participar en la vegueria de la Catalunya Central, mentre que els alcaldes dels municipis de la conca d'Òdena s'adherien a la proposta formulada per l'Institut d'Estudis Penedesencs de crear una *VEGUERIA DEL PENEDÈS HISTÒRIC* [120].

Aquesta proposta es va plantejar formalment l'estiu de 2004 amb el *Manifest pel Penedès* en què s'argumentava l'existència d'una regió històrica del Penedès, que inclouria les comarques de l'Alt i el Baix Penedès, el Garraf i bona part de l'Anoia, inclosa la seva capital, Igualada. El document demanava, doncs, al Govern de la Generalitat la consideració d'aquesta regió en la nova organització territorial de Catalunya.

Finalment, bona part dels municipis del sud de l'Anoia, susceptibles de passar a formar part de la nova comarca del Baix Llobregat nord, amb capital a Martorell, així com els municipis del sistema urbà d'Igualada defensaven a final d'any la seva inclusió en la regió de Barcelona, tot argumentant la participació del seu territori en les dinàmiques metropolitanes.

Amb motiu del primer aniversari dels Pactes del Tinell, el conseller de Relacions Institucionals, Joan Saura, va presentar públicament el document de bases de la nova ordenació territorial de Catalunya. En aquest document es proposava l'organització del territori català en set regions o vegueries, entre les quals no figurava ni la de l'Alt Ter ni la del Penedès històric. La regió de Catalunya Central estaria formada, doncs, tal com va ser planejada per l'Informe Roca, per les comarques d'Osona, el Berguedà, el Solsonès, el Bages i l'Anoia. No obstant això, la indefinició del futur mapa comarcal obria la possibilitat a alguns municipis del sud de l'Anoia a formar part d'una futura regió metropolitana.

La proposta de la nova organització territorial de Catalunya havia de ser presentada i discutida al Parlament, i es preveu que culmini amb el Projecte de llei de reforma de l'organització territorial durant el 2005. L'aplicació, però, no es preveu abans de les eleccions municipals de 2007.

JBL

Més informació:

www.iepenedesencs.org/manifest.htm

www.osona.ca/altter/

<http://solsones.ddl.net/territorial.html>

Parlament de Catalunya, *Informe sobre la revisió del model d'organització territorial de Catalunya*, Barcelona, 2000

ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. VEGUERIA DE L'ALT PIRINEU I ARAN 119



La proposta de creació de la Vegueria de l'Alt Pirineu i Aran, amb capitalitat compartida entre la Seu d'Urgell, Tremp i Puigcerdà, ha provocat un intens debat i les queixes de representants polítics de la Cerdanya i l'Alta Ribagorça. Els partits polítics aranesos s'han desmarcat de la nova vegueria, al·legant raons d'especificitat històrica i cultural.

La recuperació de les vegueries

L'any 1931, amb la proclamació de la Segona República i la recuperació de la Generalitat es va plantejar a Catalunya l'oportunitat de substituir la divisió territorial provincial del moment, que des de sectors catalanistes es considerava artificial i imposada, per una nova organització basada en les comarques i en l'agrupació d'aquestes sota el nom de *vegueria* o *regió*. No va ser, però, fins al 1936 que es va establir l'organització de Catalunya en trenta-vuit comarques i nou regions, que el 1937 van passar a ser anomenades *vegueries*.

L'arribada de Franco al poder va comportar la supressió de les vegueries i la seva substitució per les províncies, que continuen vigents fins a l'actualitat.

La vegueria de l'Alt Pirineu i Aran

A principi de la legislatura 1999-2003, en el marc del Parlament de Catalunya es va crear una comissió d'experts, presidida per Miquel Roca i consensuada per tots els grups parlamentaris, amb l'objectiu d'estudiar la reforma de l'organització territorial de Catalunya i revisar les lleis d'ordenació del territori (LOT) de l'any 1987. El fruit del treball de la comissió va ser "L'informe sobre la revisió del model d'organització territorial de Catalunya", presentat el 2001 al Parlament i conegut popularment com a "Informe Roca" (DOGC, núm. 3.133). L'informe, que identificava sis regions o vegueries entre les quals no hi havia la de l'Alt Pirineu situava l'àrea més occidental del Pirineu, que comprèn les comarques de l'Alt Pirineu, (Alta Ribagorça, Alt Urgell, Pallars Jussà i Pallars Sobirà) i la Val d'Aran dins la regió de Ponent, tot i que reconeixia que es tractava d'una àrea territorial amb unes condicions específiques que requerien un reconeixement i un tractament institucional diferenciat. L'informe de la comissió assignava a aquesta meitat nord de la província de Lleida el nom "d'Alt Pirineu i Val d'Aran".

El 20 de gener, el llavors conseller en cap de la Generalitat, Josep-Lluís Carod-Rovira (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), va fer públic un compromís del govern de la Generalitat per redefinir abans del 2007 els límits territorials interns de Catalunya a partir dels cinc àmbits territorials definits al Pla territorial de Catalunya (Barcelona, Girona, Lleida, Tarragona i Terres de l'Ebre), als quals s'afegirien els de l'Alt Pirineu i Aran i el de la Catalunya Central. Segons Carod-Rovira, aquests àmbits territorials serien l'embrió de les futures vegueries.

Puigcerdà, Tremp i la Seu d'Urgell. Tres capitals per a una vegueria

Cinc dies més tard, el conseller de Governació, Joan Carretero (ERC), en conferència de premsa a la Seu d'Urgell, anunciava la intenció del govern de la Generalitat de fer que la capitalitat de la

nova regió de l'Alt Pirineu i Aran recaigués en les capitals de les comarques de la Cerdanya (Puigcerdà), l'Alt Urgell (la Seu d'Urgell) i el Pallars Jussà (Tremp).

Segons l'anunci de Carretero, les futures noves vegueries compartirien seu amb les actuals delegacions provincials de la Generalitat. Així, la vegueria de l'Alt Pirineu i Aran passaria a compartir seu amb la Delegació del Govern de la Generalitat a les comarques de Lleida i la vegueria de la Catalunya Central compartiria la seu amb la Delegació del Govern de la Generalitat a les comarques de Barcelona.

En aquest sentit, Víctor Òrrit (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), antic alcalde de Tremp i, a partir del mes de gener, subdelegat de la Generalitat a l'Alt Pirineu i la Vall d'Aran, manifestava a final de gener que no es tractava de crear noves barreres sinó d'aplicar polítiques de discriminació positiva en un territori despoblat, dispers i deficitari en infraestructures i serveis. Segons el conseller Carretero, les funcions que desenvoluparia cadascuna de les ciutats capital serien complementàries. Així, no es tractaria de triplicar funcions sinó que les tres ciutats guanyarien pes estratègic amb la nova estructura. Com a exemple, deia el Conseller, cada ciutat s'especialitzaria en la gestió de funcions concretes, com sanitat o justícia. En relació amb les seus, el conseller va dir que la de Tremp s'ubicaria provisionalment a Talarn. D'altra banda, el ple municipal de la Seu d'Urgell el mes d'octubre va acordar per unanimitat destinar els antics Jutjats, un edifici de propietat municipal situat enmig del centre històric, a la ubicació de la futura seu de la Vegueria que li corresponia de manera compartida.

Protestes de la Cerdanya i l'Alta Ribagorça

Diferents personalitats de la Cerdanya, com el regidor de l'Ajuntament de Bellver de Cerdanya Manel Figuera (Convergència i Unió, CiU), van considerar que la proposta sobre les capitals s'havia presentat sense haver consensuat la ubicació de les seus provisionals ni el paper o les funcions que tindrien. Figuera també recelava de la pèrdua del vincle administratiu amb la província de Girona i exigia protagonisme davant la possibilitat que la Seu d'Urgell fos l'única capital de la regió.

Tanmateix, els alcaldes de l'Alta Ribagorça, dolguts per no sentir-se consultats en el procés de debat que havia dut a la decisió que Puigcerdà, Tremp i la Seu d'Urgell serien les tres capitals de la vegueria, van manifestar durant el mes de febrer la seva intenció de prendre mesures per a reclamar també una capitalitat, sota el lideratge de Joan Peralada (CiU), president del Consell Comarcal i alcalde de Boí.



Els partits polítics aranesos es desmarquen de la vegueria de l'Alt Pirineu i Aran

A final de gener, la premsa aranesa es feia ressò de diferents declaracions de responsables polítics aranesos contraris al fet que la Val d'Aran formés part de la nova vegueria. L'alcalde de Vielha, Joan Riu Llonch (Unitat d'Aran-Partit dels Socialistes de Catalunya -UA-PSC), i el sindic del Conselh Generau, Carles Barrera, van criticar que s'havien pres les decisions respecte a la Vegueria de l'Alt Pirineu i Aran, sense tenir en compte les especificitats d'Aran.

L'exconseller de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP) Felip Puig (CIU) compartia aquesta opinió en declarar a mitjan gener que l'actuació de la Generalitat en aquest tema havia estat de "menyspreu cap a una realitat diferenciada i recollida en la Lei Especiau d'Aran"

Per la seva part, UA-PSC va aprofitar la celebració del seu IV Congrés a Vielha, el 18 d'abril, per a reivindicar que Catalunya portés al Senat un representant aranès amb la finalitat d'explicar la singularitat del seu territori. Pasqual Maragall, present en un dels actes del Congrés, va anunciar que "Catalunya té la intenció de reconèixer des del Govern i des de l'Estatut l'especificitat de la Val d'Aran", alhora que manifestava que "tot el Pirineu, no només la Val d'Aran, necessita desenvolupar projectes estratègics". L'oposició aranesa als plantejaments de reordenació territorial es reforça quan tots els grups polítics de la Diputació de Lleida van donar suport a la moció presentada per UA al ple del 27 de maig on es recollia que la Val d'Aran havia de quedar al marge de la vegueria de l'Alt Pirineu. En el text de la Diputació també es reclamava que es reconegués el caràcter oficial de l'aranès, ja que en l'Estatut de Sau només quedava recollit en qualitat de parla. En aquest sentit el conseller Carretero afirmava el 29 d'abril que no veia per quin motiu Aran no podia pertànyer a la vegueria de l'Alt Pirineu i Aran si sempre havia format part de la província de Lleida.

El 7 de maig Carles Barrera, sindic del Conselh Generau d'Aran (CiU), va afirmar, en el marc de la ponència que elaborava els treballs de reforma de l'Estatut de Catalunya, la conveniència de crear una autonomia dins d'una autonomia atenent-se al fonament jurídic i històric de la realitat aranesa. En relació amb el document que Barrera va fer arribar al Parlament, en el qual exposava les raons històriques esmentades perquè Aran esdevingués autonomia, Carretero no va voler entrar en polèmica i va expressar que acataria de "forma entusiasta la decisió que prengués el Parlament de Catalunya". El delegat del Govern de la Generalitat a Lleida, Jaume Gilibert, va defensar també, poc després, la singularitat d'Aran en la nova organització territorial de Catalunya i assegurava que les declaracions del

conseller Carretero sobre la necessitat d'integració de la comarca a la vegueria de l'Alt Pirineu eren fetes a tall personal.

El 17 de juny Barrera reclamava una llei específica per a la seva comarca que reconegués la llengua, la cultura i les institucions dins del nou mapa territorial. En aquest mateix acte, el subdelegat per la vegueria de l'Alt Pirineu, Víctor Orrit, va afirmar que l'arribada de nous governs a Catalunya i a l'Estat permetria acabar amb els "déficits històrics" de les valls del Pirineu pel que fa a infraestructures i serveis.

El 26 d'agost els ajuntaments aranesos, representats pels partits Convergència Democràtica Aranesa (CDA), Unitat d'Aran (UA) i Partit Renovador d'Arties e Garós (PRAG) van afegir-se a les reivindicacions del seu sindic per a defensar l'autonomia del territori aranès. Les seves reivindicacions van quedar recollides en un document esborrany que durant els mesos de setembre i octubre es va lliurar als municipis amb la intenció de recollir les aportacions de la població. Per la seva part, a final d'agost, Paco Boya, portaveu d'Unitat d'Aran, principal partit de l'oposició al Conselh Generau, va afirmar que "volem ser fidels i estar vinculats a les institucions catalanes però exigim que, a l'Aran, se li respecti la seva especificitat". Al mateix temps, Boya assenyalava que s'havia descartat la petició que Aran es convertís en comunitat autònoma i que des del seu partit no es qüestionava res dins del marc constitucional. Al seu parer, la forma de vinculació del territori d'Aran amb l'organització territorial catalana quedaria resolta un cop es tractés el tema en el nou estatut.

Es tancava l'any 2004 amb la perspectiva que a principi de 2005 es lliurés el document que havien consensuat les tres forces polítiques araneses (UA CDA i PRAG) al ple del Conselh Generau en la ponència del nou Estatut català.

MPB

Més informació:

http://www.regio7.com/documents/informe_roca.pdf
<http://www.altpirineu.com/>
<http://www.bossost.com/>
<http://www.seudigital.net/content/view/361/2/>
<http://www.unitatdaran.org/vediau/files/vediau%2002%20set-oct%202004.pdf>
<http://www.ic-v.org/girona/full/Resolucio2.doc>
<http://www.pirineuforum.org/s-talarn.html>
<http://campus.uab.es/iermb/papers/Papers39/39-1.pdf>
<http://www.gencat.net/governacio-ap/aut/auto5-2.htm>



En el marc del debat sobre el model d'organització territorial de Catalunya i en el moment en què es planteja la reforma de l'organització territorial dins el Govern de la Generalitat mateix, apareixen iniciatives civils i polítiques per a tornar a instaurar la vegueria del Penedès com a unitat administrativa que englobi les actuals comarques del Garraf, l'Alt i el Baix Penedès i l'Anoia. A final d'any, la proposta inicial de reforma de l'organització territorial encara està pendent de ser presentada al Parlament, però sembla que en comptes de proposar la vegueria del Penedès divideix el territori del Penedès històric entre tres futures vegueries: la de Barcelona, la de la Catalunya Central i la del Camp de Tarragona.

El nou Govern de la Generalitat va tornar a obrir el DEBAT SOBRE L'ORGANITZACIÓ TERRITORIAL DE CATALUNYA [114] per impulsar-ne la reforma. La creació de la Comissió d'Organització i Administració Territorial integrada pel conseller de Relacions Institucionals i Participació, Joan Saura d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), com a president, el titular de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), i el conseller de Governació i Administracions Públiques, Joan Carretero d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), tenia l'objectiu d'establir les bases d'organització territorial del futur mapa administratiu de Catalunya, de definir les funcions i les competències segons les diferents nivells de l'Administració: ajuntaments, CONSELLS COMARCALS [117], diputacions i d'incorporar també la proposta d'una nou nivell administratiu: les vegueries.

Proposta de la nova ordenació territorial

Durant la primera meitat de l'any es van filtrar les discussions del debat de l'organització territorial a Catalunya i el futur mapa administratiu en vegueries. Es preveia dividir la regió del Penedès, que inclou les comarques del Garraf, l'Alt i el Baix Penedès i l'Anoia, en tres vegueries. El Baix Penedès a la vegueria del Camp de Tarragona, l'Alt Penedès i el Garraf dins la vegueria de Barcelona i l'Anoia que formaria part de la vegueria de la Catalunya Central. En aquest context, diverses institucions civils i polítiques del territori penedesenc es van activar per tal de participar en el debat d'aquest nou mapa administratiu.

El mes de juny els representants polítics de les quatre comarques i les seves capitals van signar la Declaració de Sant Martí, que advocava per integrar-les totes en una única vegueria del Penedès.

El 15 de desembre el Govern de la Generalitat va presentar la primera proposta de la nova organització territorial de Catalunya. El document preveia la substitució de les províncies de Barcelona, Tarragona, Lleida i Girona per set vegueries: Barcelona, CATALUNYA CENTRAL [118], Girona, ALT PIRINEU-ARAN [119], Lleida, el Camp de Tarragona i Terres de l'Ebre. Les vegueries es convertirien així en el primer àmbit de desplegament territorial de l'Administració de la Generalitat i alhora substituirien les quatre diputacions actuals.

Els antecedents: la vegueria de Vilafranca

Entre els anys 1304 i 1716, va tenir vigència la vegueria de Vilafranca com a unitat administrativa que englobava el territori de les actuals comarques del Garraf, l'Alt i el Baix Penedès, part de l'Anoia i alguns municipis del Tarragonès i l'Alt Camp. Arran de la Guerra de Successió, el 1714 la vegueria va ser substituïda pel corregiment i es va iniciar la retallada de territori. El 1833 es trencava la unitat del Penedès amb la divisió pro-

vincial i el 1936 la Generalitat aprovava un nou mapa d'organització territorial que dividia de nou l'àmbit del Penedès històric.

El Manifest pel Penedès

A l'estiu de 2004, l'Institut d'Estudis Penedesencs (IEP) va fer públic el Manifest pel Penedès. Aquest document, obert a nous signants, afirmava que no acceptaven «cap mena de divisió territorial en vegueries o regions que no reconegui i agrupi en una unitat les tres comarques actuals –Alt Penedès, Baix Penedès i Garraf– que constitueixen el Penedès històric», ni la seva adscripció a «qualsevol estructura de divisió territorial que, bo i mantenint la identitat comarcal de cadascú, remarqués els vincles històrics del Penedès amb la comarca de l'Anoia».

El manifest considerava que «cal aprofitar l'oportunitat històrica, única i irreplicable que se'ns presenta, per a debatre i decidir sobre el nostre futur comunitari i el nostre encaix dins l'organització territorial de Catalunya».

A partir de l'11 de setembre l'IEP va iniciar una campanya per a reclamar aquest objectiu. A mitjan novembre, cinc municipis del Baix Penedès ja s'havien adherit al Manifest: Sant Jaume dels Domenys, la Bisbal del Penedès, l'Arboç, Llorenç del Penedès i la capital de comarca, el Vendrell. Per contra, altres municipis van posar en dubte la conveniència de la proposta. David Godall, alcalde de Bonastre, assegurava: «Ens sentim del Penedès, però també tenim voluntat de pertànyer al Camp de Tarragona, per la qual cosa hi haurà moltes coses que s'hauran de discutir».

A mitjan novembre, els responsables del Consell Comarcal de l'Alt Penedès, format per Esquerra Republicana de Catalunya i el Partit dels Socialistes de Catalunya, van donar a conèixer la declaració Per la unitat activa del Penedès, on s'adherien al Manifest del Penedès. El regidor d'ERC del Vendrell, Eladi Llop, va argumentar la necessitat de crear una falca territorial entre Tarragona i Barcelona per a evitar que la comarca es veiés absorbida per una de les àrees metropolitanes.

A final d'any les opinions es mantenien dividides: els municipis de l'Alta Anoia es van posicionar majoritàriament a favor de pertànyer a la vegueria de la Catalunya Central, mentre que els de la zona de la Conca d'Òdena i de l'Anoia Sud van apostar per la inclusió a la vegueria de Barcelona.

MXA

Més informació

www.iepenedesencs.org
www.vegueriapropia.org



121 PARC D'ACTIVITATS ECONÒMIQUES DE L'ALBI



Es presenta un projecte per a la construcció d'un parc d'activitats empresarials de 64 ha al terme municipal de l'Albi. El projecte, que inclou una promoció de dos-cents habitatges, ha estat ben rebut per les administracions locals malgrat les crítiques de l'oposició municipal.



El municipi de l'Albi està situat a la comarca de les Garrigues, vora l'autopista AP-2, a mig camí de l'Espluga de Francolí (comarca de la Conca de Barberà) i la capital comarcal, les Borges Blanques.



Un projecte recolzat per la Diputació, l'Ajuntament i la Cambra de Comerç

El 7 d'octubre l'empresa Global Inversiones Europeas (GIE), promotora i assessora urbanística vinculada a la Confederació Empresarial del Baix Llobregat, va presentar en públic un projecte de construcció d'un parc d'activitats empresarials al municipi de l'Albi. El projecte preveia invertir 120 milions d'euros en vuit anys al municipi per a construir-hi un parc industrial destinat a acollir empreses dels sectors tecnològic, agroalimentari i logístic, així com altres empreses sense possibilitats d'expansió a l'àrea metropolitana de Barcelona ni al seu entorn immediat. La previsió dels promotors era que el parc generés 1.500 llocs de treball en aquests vuit anys.



Durant l'acte de presentació al qual també van assistir l'alcalde de l'Albi, Josep Tarragó (CIU), el president de la Cambra de Comerç de Lleida, Joan Simó, i el president de GIE, Paz Dorado, Isidre Gavín, president de la Diputació de Lleida, va afirmar que la construcció del Parc suposava una gran notícia, tant per a la població de l'Albi com per a la comarca de les Garrigues i les terres de Lleida en general ja que permetria potenciar activitats econòmiques alternatives al sector agroalimentari.

Els estudis realitzats pel grup GIE situaven el municipi de l'Albi i la comarca de les Garrigues dins el radi d'una tercera corona d'influència de Barcelona. La bona comunicació per carretera amb la proximitat a l'autopista AP-2, al FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [81], que travessa el municipi, i els PORTS DE BARCELONA [166] i Tarragona a una hora de distància, juntament amb L'AEROPORT DE REUS [11] i el projectat AEROPORT DE LLEIDA [10] serien els principals actius per a la localització del Parc. Tant l'Àrea Metropolitana de Barcelona com la segona corona d'influència ja estaven molt saturades, segons els promotors, mentre que a l'eix Lleida-Montblanc-Valls-Tarragona hi havia un dèficit en instal·lacions d'aquestes característiques.

El projecte, que també incloïa una promoció de dos-cents habitatges, pretenia acollir tant petits tallers com naus de fins a 2.500 m²,

que podrien arribar a ocupar una superfície de 64 ha de polígon industrial. La firma promotora declarava que es donaria prioritat als projectes comarcals, que no pretenia afavorir la deslocalització i que es volia fomentar la investigació mitjançant un conveni signat amb la Universitat de Lleida.

Queixes de l'oposició municipal

Tots Fem l'Albi (TFA), principal partit a l'oposició a l'Ajuntament de l'Albi, no veia amb bons ulls que el projecte ocupés el doble de les dimensions que llavors tenia el poble, segons va afirmar el portaveu de TFA, Víctor Guiu, el mateix dia de la presentació pública del projecte. La plataforma considerava oportunista que la promoció estigués impulsada per una sola empresa, que a més, tenia opcions de compra de gran part dels terrenys i havia estat la que havia proposat el projecte. Així, deia, per a edificar al poble només era possible fer-ho a partir d'una parcel·la mínima de 350 m², mentre que una promoció de dos-cents habitatges, també a càrrec de GIE, comportava parcel·les de 160 m². L'altre gran argument de l'entitat per oposar-se al projecte era la por que comportés per al municipi l'arribada d'empreses i indústries dedicades al reciclatge o a l'eliminació de residus i subproductes mitjançant sistemes que podrien comportar molèsties o riscos ambientals.

En el moment de la presentació del projecte el mes d'octubre, Paz Dorado va afirmar que fins al moment trenta empreses s'havien interessat a instal·lar-se al Parc, fonamentalment atretes pels baixos preus del sòl; 540 euros/m², davant dels 1.200 euros/m² del sòl industrial a Barcelona. També va anunciar que s'estava treballant en la realització d'un altre projecte a Castelldans. La Cambra de Comerç de Lleida, la Diputació i també l'Ajuntament van coincidir a afirmar que el futur parc industrial serviria per a frenar l'abandó que patien les Garrigues.

L'inici de les obres de construcció del Parc estava previst, segons GIE, per al mes de març de 2005.

MPB

Més informació:

<http://albi.ddl.net/>

PARC NACIONAL D'AIGÜESTORTES I L'ESTANY DE SANT MAURICI 122



El Parc Nacional d'Aigüestortes i l'Estany de Sant Maurici, únic parc nacional de Catalunya, prepara el seu cinquantè aniversari en un any marcat per les sol·licituds de diferents municipis per a ampliar la seva àrea inclosa dins el Parc. Els responsables de la gestió del Parc reclamen més suport econòmic de les administracions.

El Parc Nacional d'Aigüestortes i l'Estany de Sant Maurici ocupa 13.899,96 ha de parc nacional i 26.079,24 ha de zona perifèrica, repartides entre les comarques de l'Alta Ribagorça, el Pallars Sobirà, el Pallars Jussà i la Vall d'Aran. El Parc Nacional, única àrea protegida amb aquesta categoria a Catalunya, preparava durant el 2004 la celebració del seu cinquantè aniversari que tindria lloc l'any següent.

Sol·licitud d'ampliació del Parc

El 7 de juny es va reunir el ple del Patronat del Parc Nacional a la seva seu a Espot, amb la presència del conseller de Medi Ambient, Salvador Milà. Una de les qüestions que es van tractar a la reunió fou l'ampliació de la zona protegida del parc en 2.854 noves ha i en 5.686 noves ha en la zona perifèrica. Els municipis membres del Patronat del Parc que havien reclamat l'ampliació eren Sort, a la comarca del Pallars Sobirà, Boí i Vilaller, a l'Alta Ribagorça, i Torre de Capdella, al Pallars Jussà. Havien demanat pertanyer a la zona perifèrica els ajuntaments de Vilaller (Alta Ribagorça) i Rialp (Pallars Sobirà). Amb l'ampliació, el Parc passaria a tenir una superfície de 40.000 ha.

El conseller Milà va aprofitar la reunió per a destacar que feia uns anys la protecció d'espais naturals era menys popular que ara entre la població autòctona, mentre que en l'actualitat els consistoris i, determinats sectors de la població, començaven a trobar avantatges en la protecció dels espais.

Al llarg de la reunió també es van aprovar els pressupostos del Patronat del Parc Nacional d'Aigüestortes i l'Estany de Sant Maurici per a l'exercici 2004, amb una aportació de 1,7 milions d'euros per part del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i uns 1,1 milions que aportava el Ministeri de Medi Ambient. Els representants d'ambdós governs van destacar la necessitat urgent d'augmentar les inversions al Parc, que històricament havia tingut moltes dificultats de finançament. En aquesta mateixa línia s'expressava el nou president del Patronat del Parc, Joaquim Llach, que, referint-se a les noves directives de gestió del parc, afirmava que feia anys que s'acumulava el dèficit en temes com l'equipament, la investigació i la consolidació de la gestió de personal.

El nombre de visitants del Parc va passar de les 250.000 persones/any del 1994 a les prop de 356.000 visites que s'havien comptabilitzat durant el 2004. Segons Llach, aquest increment evidenciava la necessitat d'augmentar les inversions per a aconseguir una més bona utilització del Parc i l'obligació d'imposar

limitacions d'accés i d'utilització pública de les zones naturals més sensibles.

Entre altres projectes que hi havia en perspectiva en el Pla d'usos i gestió de l'espai protegit destaquaven la retirada de les línies elèctriques de l'empresa FECSA-ENDESA, amb l'objectiu de reduir l'impacte visual i els accidents de les aus.

Davant dels dubtes que generaven algunes propostes d'ampliació com la de la part de Sort, que podria significar l'aturada d'un projecte de construcció d'una segona minicentral hidroelèctrica a la zona, o bé la de l'ajuntament d'Espot, que proposava excloure 254 ha de zona de parc perquè es pogués ampliar l'estació d'esquí d'Espot, Llach va assenyalar que, a més de l'aprovació del DMAH per a donar llum verd a les ampliacions i modificacions, calia rebre la resposta de la Unió Europea, ja que l'àrea també pertanyia a la Xarxa Natura 2000 i al Pla d'espais d'interès natural (PEIN).

Una vegada aprovades les propostes d'ampliació pel Patronat del Parc en el ple del 7 de juny, dos municipis més van demanar d'afegir-s'hi: Vielha i el Pont de Suert. Segons Mercè Aniz, directora del Parc, ampliar la zona protegida fins a les baixes latituds d'aquests municipis requeriria una revisió dels criteris de protecció del Parc, ja que, en un principi, la zona perifèrica tenia la funció de protegir la zona central però fins ara el Parc no incloïa àrees amb components de clima mediterrani, que són les de la zona perifèrica.

Per al 2005 s'esperava la resolució de les diferents administracions que havien de solucionar les diferents propostes d'ampliació del Parc.

MPB

Més informació:

http://mediambient.gencat.net/cat/el_medi/parcs_de_catalunya/aiguestortes/
www.parcsdecatalunya.net/
www.pirineos3000.com/
www.lleidatur.com/
www.giroguies.com/
www.casacota.net/
www.senderisme.com/
www.euro-senders.com/



123 PARC NATURAL DE L'ALT PIRINEU



Després de la declaració oficial l'any 2003 del nou Parc Natural de l'Alt Pirineu (PNAP), el 2004 s'ha constituït la Junta Rectora del Parc. El Govern de la Generalitat, responsable del Parc, s'ha fixat l'objectiu de convertir-lo en un model de gestió ambiental.

Antecedents | 2003:85



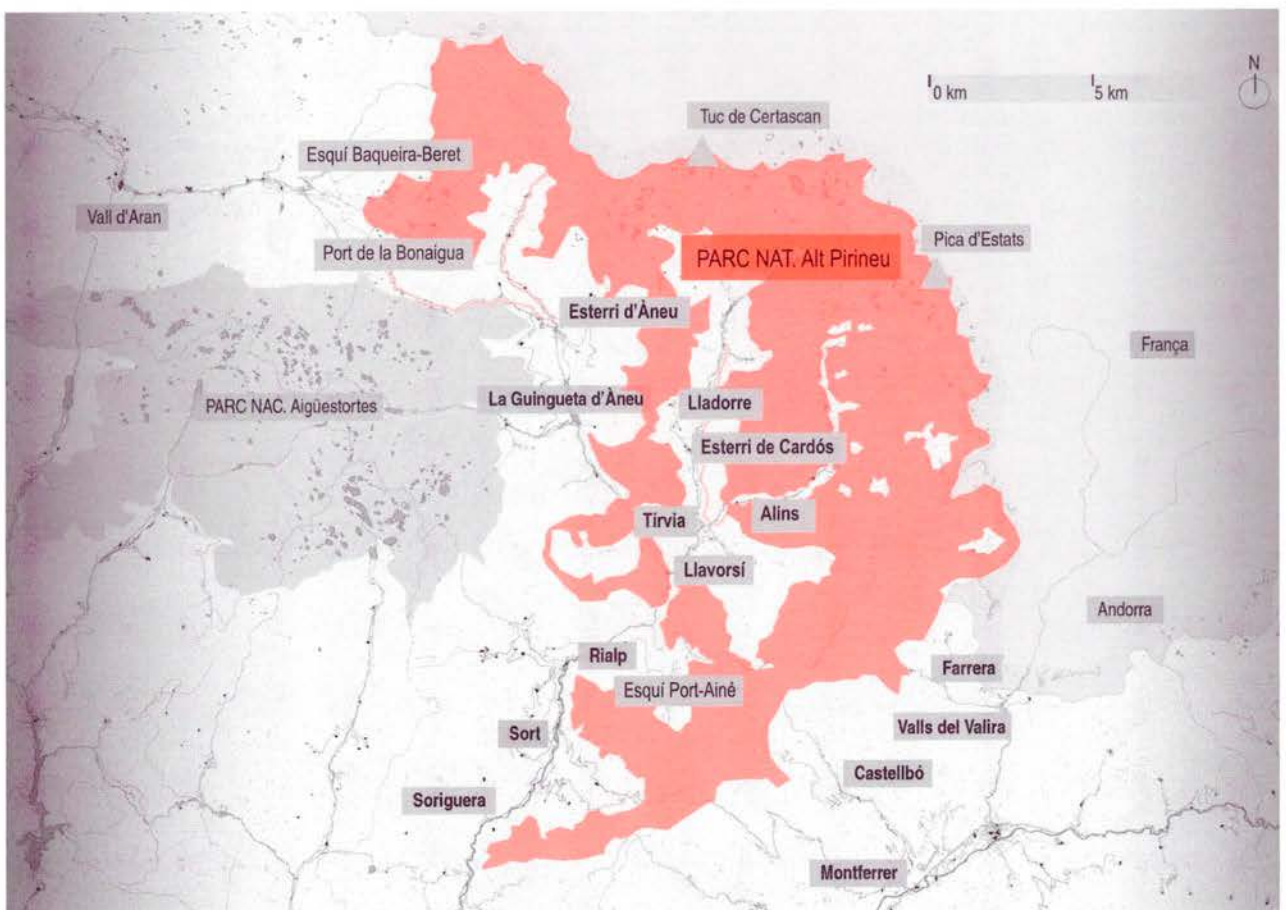
El Parc Natural de l'Alt Pirineu és un parc natural amb una superfície de 69.850,38 ha situades al nord-est de la comarca del Pallars Sobirà i al nord-oest de l'Alt Urgell. El territori compren terreny pertanyent als municipis de l'Alt Àneu, la Guingueta d'Àneu, Esterri d'Àneu, Alins, Esterri de Cardós, Farrera, Lladorre, Llavorsí, Rialp, Soriguera, Sort, Tirvia i Vall de Cardós, del Pallars Sobirà, i als de Montferrer-Castellbó i les Valls de Valira, de l'Alt Urgell.

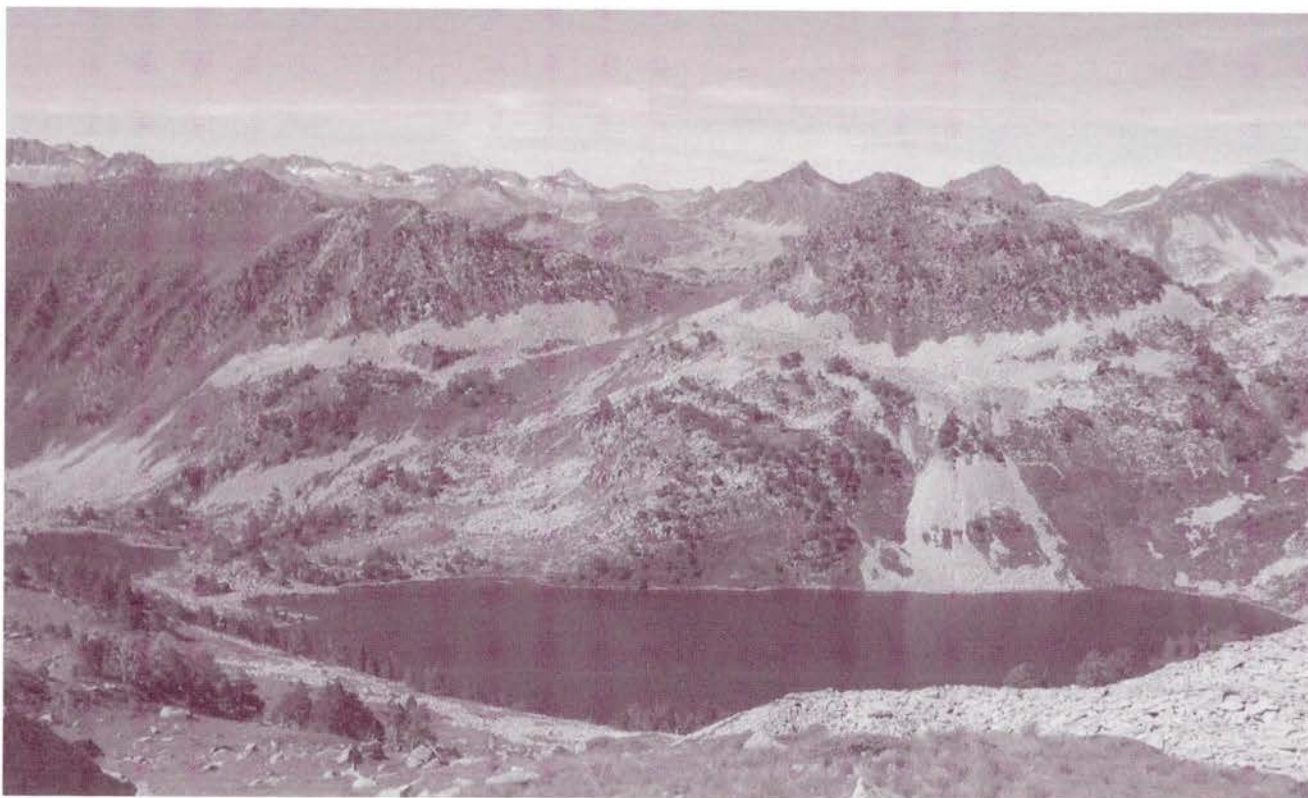
Una àrea de gran qualitat ambiental declarada parc natural el 2003

Tot i que als anys trenta ja s'havia sol·licitat la protecció d'aquestes terres, les primeres figures de protecció no es van introduir fins al 1992 amb la creació del Pla d'espais d'interès natural (PEIN). El 1999 la Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA) i el Centre Excursionista de Catalunya (CEC) van sol·licitar la creació del Parc Natural de l'Alt Pirineu, que es va fer efectiva el 8 d'agost

de 2003 amb la publicació al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC) del decret que definia el Parc.

Segons el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), el PNAP forma un nucli d'alta qualitat ambiental amb importants recursos geomorfològics i hidrològics i presenta un excepcional estat de conservació dels sistemes, en els quals es troben un gran nombre d'espècies de flora i de fauna de gran valor per la seva raresa i fragilitat. Un altre indicador de la qualitat ambiental d'aquest espai és el fet que tots els tipus d'hàbitats que hi ha tenen el caràcter d'interès comunitari, d'acord amb la Directiva 92/43/CEE. El Parc compta també amb un important patrimoni cultural arquitectònic i arqueològic, entre el qual destaca l'art religiós. La direcció del Parc també dóna especial valor a les activitats vinculades al sector primari que s'hi desenvolupen i que han fet possible la conservació i pervivència de gran part d'aquests valors ecològics i paisatgístics.





Imatge de l'estany d'Airoto a la comarca del Pallars Sobirà, un dels paratges que forma part del Parc Natural de l'Alt Pirineu. Foto: Cristina Carbó

Aprovació de la Junta Rectora del Parc

El 3 de març de 2004 el conseller del DMAH, Salvador Milà, va presidir a Llavorsí, seu provisional del Parc, la constitució de la Junta Rectora del Parc Natural de l'Alt Pirineu (JRPNAP), òrgan encarregat d'establir les principals directrius de funcionament del Parc.

La JRPNAP estava formada per representants del Govern de la Generalitat, la Diputació de Lleida, els consells comarcals i els ajuntaments afectats, els propietaris de terrenys i d'empreses turístiques i hostaleria, així com organitzacions de caça i de pesca i la Federació d'Entitats Excursionistes de Catalunya.

Un model de desenvolupament integrat i sostenible

Els responsables del Parc, entre ells el Conseller del DMHA i el president de la Junta mateix, el geògraf Martí Boada, van manifestar a principi de març la seva intenció de convertir la gestió del PNAP en un model de desenvolupament sostenible. Amb aquest objectiu van anunciar que proporcionarien recursos econòmics descentralitzats, una infraestructura d'equipaments i serveis orientada a atendre diverses demandes amb un caràcter especialment pedagògic i que promourien la recerca científica sobre l'aigua, els boscos, la ramaderia, l'excursionisme i la biodiversitat, entre altres aspectes del territori. Les principals línies de gestió serien la ramaderia, la gestió forestal, la caça i la pesca, la conservació de la biodiversitat i del patrimoni cultural i l'accés mateix al Parc. Des de l'àmbit tecnològic, els diferents equipaments constituirien una xarxa de centres d'interpretació interconnectats que informarien sobre els principals valors naturals i culturals del Parc, els quals funcionarien com a llocs de referència per al visitant en el moment d'iniciar les visites i itineraris.

L'Alt Pallars, candidat a Parc Nacional

A principi de novembre de 2004 la ministra de Medi Ambient, Cristina Narbona, va fer públic un informe que recollia una llista

d'una cinquantena d'àrees i ecosistemes d'arreu de la geografia espanyola que podrien ser susceptibles de ser incorporats a la xarxa estatal de parcs nacionals. Entre els nous espais proposats, n'hi havia cinc situats a Catalunya; l'Alt Pallars, la serra del Cadí i la muntanya del Pedraforca, la serra del Boumort, l'Alta Garrotxa i el CAP DE CREUS [125]. Narbona va insistir en el fet que no es volia donar sensació d'actuació unilateral, sinó que esperaven arribar al màxim consens possible amb les comunitats autònomes i els municipis. De fet, va recordar que la iniciativa havia de sorgir de les comunitats autònomes encara que l'aprovació s'hagués de fer al Parlament estatal. Amb aquesta mesura el Ministeri afirmava voler prioritzar la modernització de la gestió dels parcs nacionals existents i avançar en l'administració compartida amb les comunitats autònomes.

Algunes entitats ecologistes com Greenpeace, SEO-BirdLife, Adena-WWF i Ecologistes en Acció van trobar que aquesta llista era insuficient i que aquest traspàs de competències era arriscat perquè podia comportar una gestió de menor protecció.

La JRPNAP tancava l'any 2004 esperant que els pressupostos per al 2005 augmentessin considerablement respecte al 2004 i que durant el 2005 es redactés el Pla d'usos i gestió del Parc Natural de l'Alt Pirineu.

MPB

Més informació:

www.feec.org/Noticies/noticia.php?noti=1737
www.pangea.org/aec/eenn/arreu/cartografia.html
www.senderisme.com
www.pirineos.com/article/articleview/716/1/97/
www.mediambient.gencat.net/cat/el_medi/espais_naturals/parc_alt_pirineu.jsp

124 PARC NATURAL DE L'ESTANY DE BANYOLES



El Departament de Medi Ambient i Habitatge estudia la creació d'un parc natural, àmpliament reivindicat per diverses entitats i ajuntaments del Pla de l'Estany, que permeti protegir els espais naturals de la conca lacustre de l'estany de Banyoles. Mentrestant els ajuntaments de Banyoles i Porqueres creen el Consorci de l'Estany, un òrgan de gestió intermunicipal de l'espai que pot esdevenir l'embrió del futur Parc Natural.

Antecedents | 2003:86



L'estany de Banyoles és el llac més gran de Catalunya. El seu funcionament hidrogeològic és certament singular, ja que es nodreix majoritàriament d'aigua subterrània provinent de les muntanyes calcàries de l'Alta Garrotxa. No obstant això, l'espai natural de l'estany no es redueix únicament a la làmina d'aigua sinó que inclou també la conca de recepció de les aigües superficials i altres estanys més petits dispersos en diferents municipis de la comarca del Pla de l'Estany.



El 1951 l'estany fou declarat paratge pintoresc i el 1992 la Generalitat de Catalunya el va incloure dins del Pla d'espais d'interès natural (PEIN). El 2003 el Parlament de Catalunya aprovava una proposició no de llei en la qual s'instava la Generalitat a augmentar-ne la protecció i a crear-hi un parc natural.

El mes de març de 2004 els ajuntaments de Banyoles i Porqueres van demanar al conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, que accelerés la declaració del paratge com a parc natural. A més li van presentar una proposta per a desballestar 1,5 quilòmetres de la carretera de circumval·lació de l'estany i convertir-la en zona de vianants. El mes de maig, 5 entitats ecologistes i culturals del Pla de l'Estany van fer pública una proposta de parc natural que afectava gairebé la meitat de la comarca, incloent-hi tota la conca lacustre i altres espais d'interès natural.

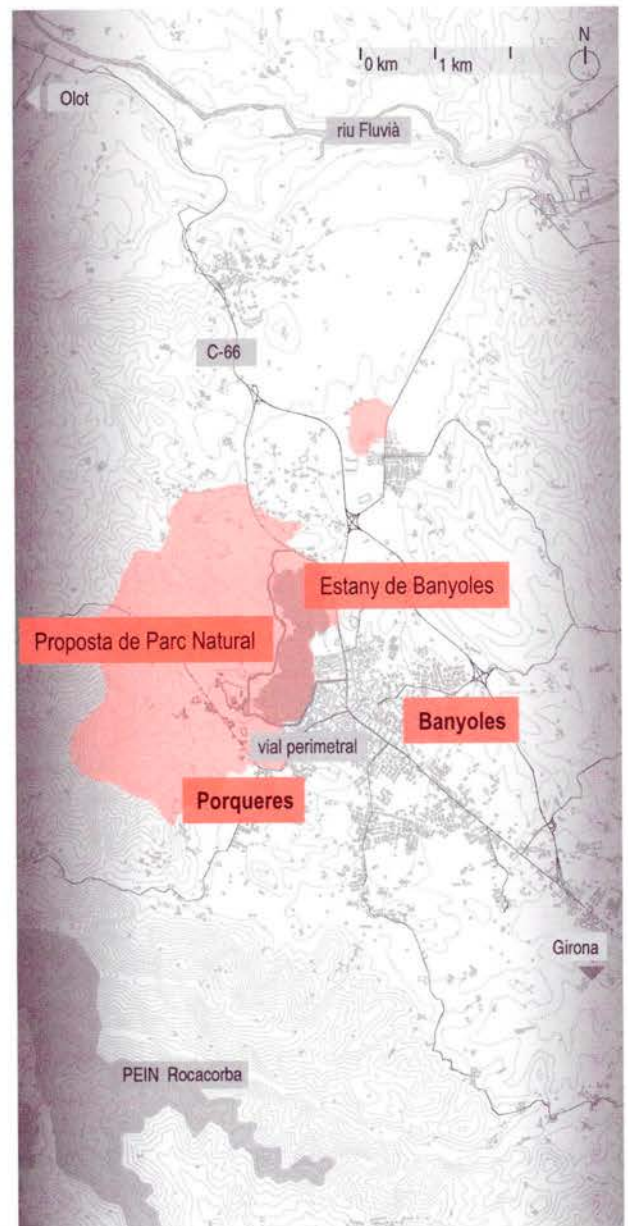
Poc després, en una visita realitzada a Banyoles en motiu del Dia de l'Estany, el conseller Milà va eludir assegurar que l'estany i la seva conca lacustre serien parc natural. No obstant això, es va comprometre a iniciar la redacció del Pla especial de protecció del medi natural i el paisatge del PEIN de l'estany de Banyoles, que determinaria la figura de protecció més adient per a l'espai i els seus límits territorials.

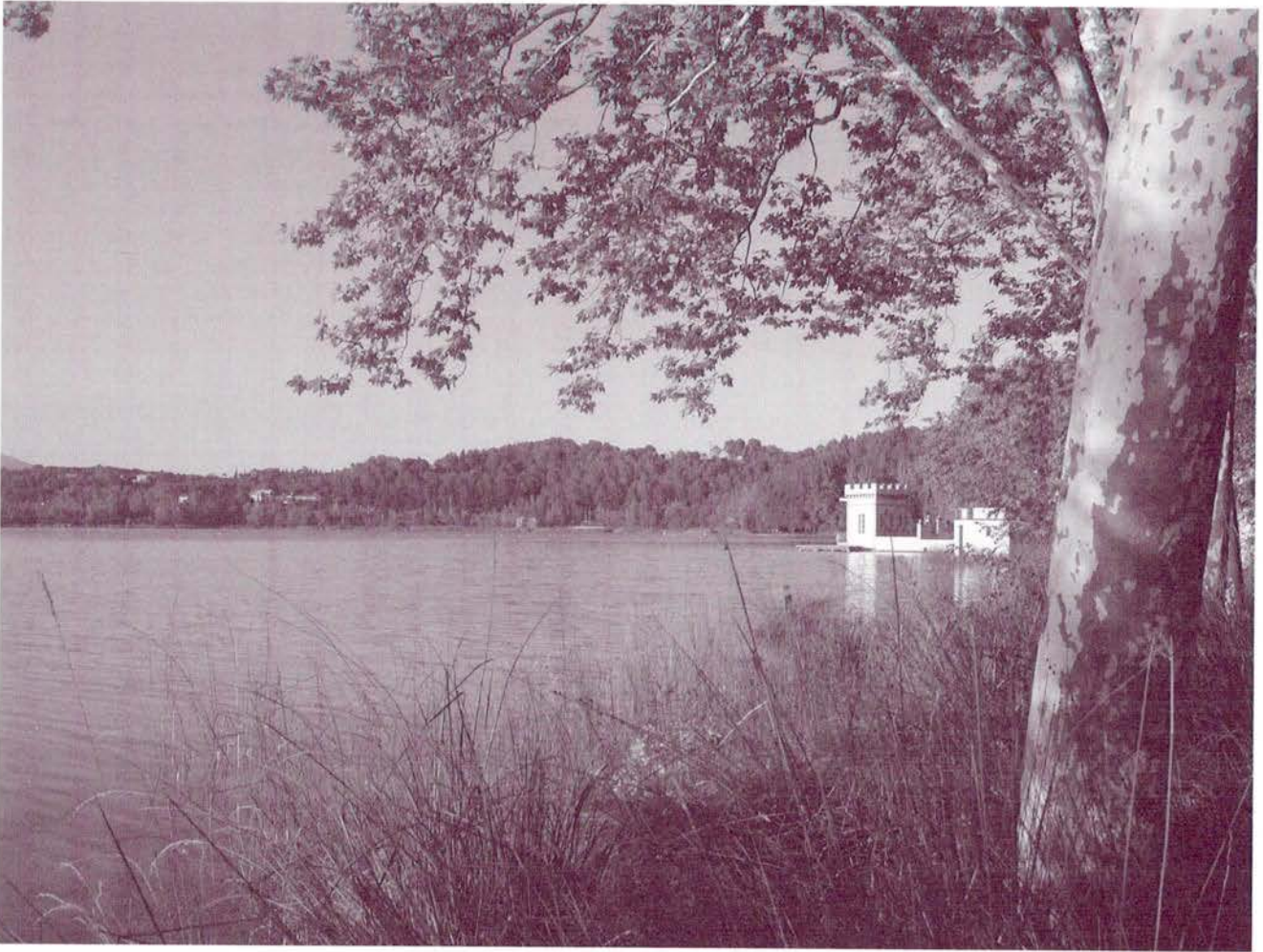
El Consorci de l'Estany i els Mundials de Rem

Mentre la Generalitat estudiava la viabilitat del parc natural, els ajuntaments de Porqueres i Banyoles van crear a mitjan any 2004 el Consorci de l'Estany com a òrgan de gestió supramunicipal d'aquest espai. El Consorci s'hauria d'encarregar de gestionar el projecte de restauració dels ambients aquàtics de Porqueres i l'estany de Banyoles, inclòs al Programa Life de la Unió Europea, i tindria com a finalitat millorar l'entorn natural de l'estany a través de la recuperació dels aiguamolls i del bosc de ribera. La voluntat dels dos ajuntaments era que el Consorci fos l'embrió del futur ens gestor del parc natural, per la qual cosa la previsió era implicar-hi altres ajuntaments de la comarca que formen part de la conca lacustre de l'estany.

La finalitat del Consorci de l'Estany seria vetllar perquè es potenciessin els valors naturals de l'estany en un entorn de for-

ta acció antròpica. La dificultat d'assolir aquest equilibri es va posar de manifest durant la celebració, el mes de juliol, dels Mundials de Rem que van comportar la creació d'unes graderies fixes i d'una torre per als jutges a la zona d'arribada del camp de regates. L'Ajuntament de Banyoles afirmava que es tractava d'unes graderies ecològiques integrades a l'entorn, mentre que l'associació ecologista Limnos lamentava la des-





Mentre es decideix la viabilitat o no del Parc Natural, els ajuntaments de Porqueres i Banyoles han creat el Consorci de l'Estany com a organ de gestió supramunicipal de l'espai. Foto: J.M. Bosch

trucció del bosc de ribera que n'havia suposat la construcció i assegurava que s'estava prioritant l'esport en detriment de la conservació del patrimoni natural.

Pendents de la decisió del Departament de Medi Ambient i Habitatge, a final de 2004 la majoria d'agents socials i polítics de la comarca coincidien a opinar que s'optaria per crear-hi un parc natural. Quedarà per definir, però, quins espais englobaria i com se n'abordaria la gestió, amb l'objectiu de fer compatible la conservació dels seus valors naturals amb les activitats,

esportives o de qualsevol altra mena, que s'hi desenvolupessin.

MJP

Més informació:

www.ajbanyoles.org

www.limnos.org

www.plaestany.org/mediambient/medinat.htm

125 PARC NATURAL DEL CAP DE CREUS



Mentre continua tramitant-se l'aprovació provisional i definitiva del Pla especial de protecció del medi natural i el paisatge del Parc Natural del Cap de Creus, els alcaldes afectats manifesten la seva preocupació per la possibilitat que el Pla director del sistema costaner, en aprovació inicial, sigui més restrictiu que el propi pla especial. Mentrestant la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona aprova la urbanització de la Vall de Santa Creu, un projecte que havia generat polèmica al considerar-se que es trobava dins dels límits del parc.

Antecedents 2003:87



L'espai natural del cap de Creus se situa a l'extrem mediterrani dels Pirineus, a la comarca de l'Alt Empordà, i destaca per la seva singularitat geològica i l'important patrimoni natural, arquitectònic i paisatgístic que representa. L'any 1998 fou declarat parc natural mitjançant la Llei 4/1988, de 12 de març, amb un total de 13.886 hectàrees, de les quals 3.073 corresponen a la part marina.



L'any 2003 es va aprovar inicialment el Pla especial de protecció del medi natural i el paisatge del Parc Natural del Cap de Creus que preveia diverses actuacions, com per exemple l'elaboració d'un pla d'ús i gestió, la confecció d'un pla de prevenció d'incendis o el recolzament de les activitats tradicionals de la zona, com ara l'agricultura i la ramaderia.

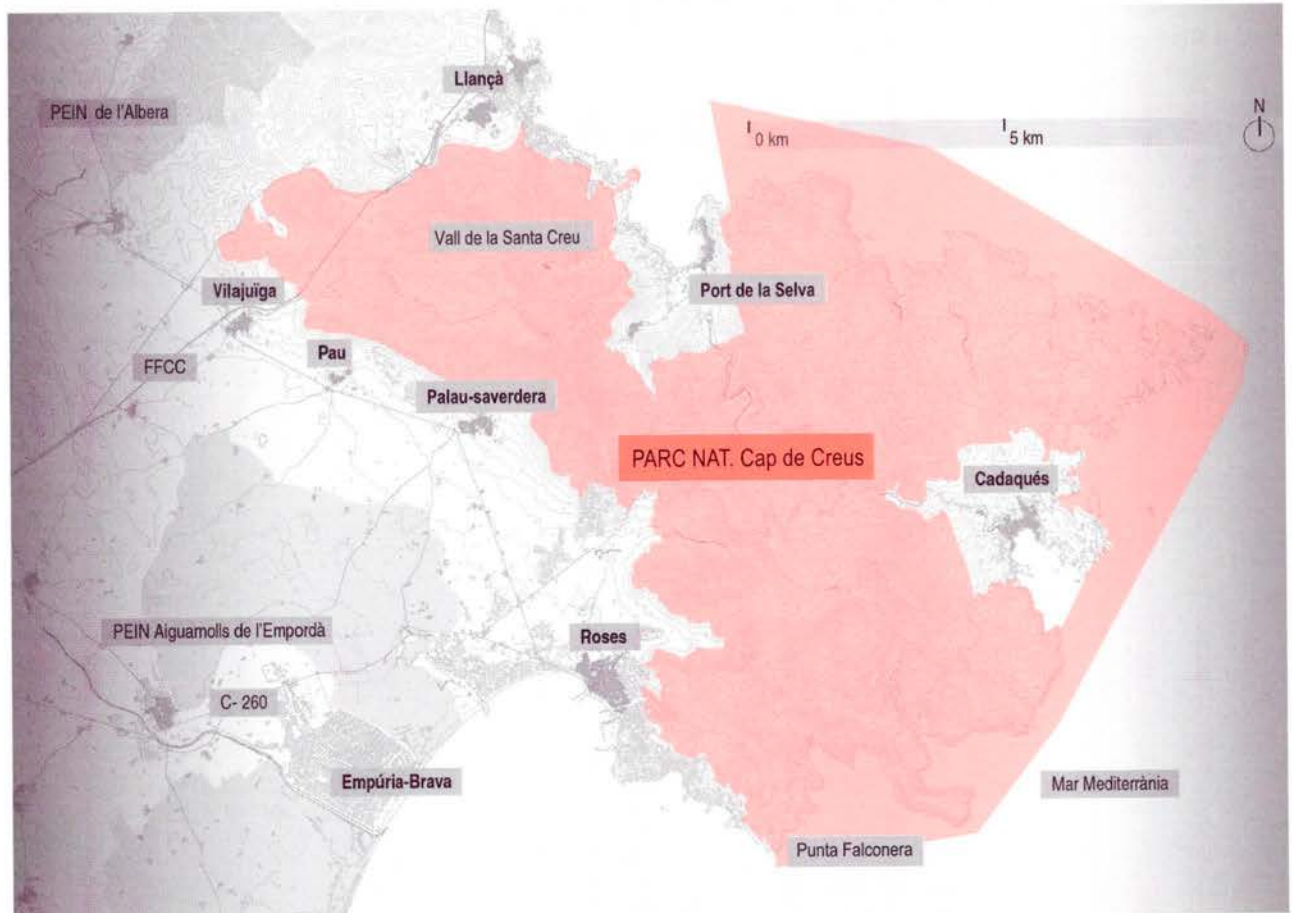


Els alcaldes del Parc recelen del Pla director urbanístic del sistema costaner

Els alcaldes dels municipis inclosos dins el Parc Natural del Cap de Creus (Cadaqués, el Port de la Selva, Llança, Vilajuïga, Pau,

Palau-saverdera i Roses) van manifestar, a final del mes d'agost, la seva oposició a determinats aspectes del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER [138], aprovat inicialment pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques el mes de febrer, i que tenia com a objectiu preservar de la urbanització una franja de 500 metres d'amplada de la costa catalana. Remarcaven que incloïa elements més restrictius que el Pla especial de protecció del medi natural i el paisatge del parc, de tal manera que es limitaven diversos projectes com la creació d'una zona lúdica, d'educació i estudi ambiental a l'antiga base militar de la punta Falconera, a Roses.

Per això els alcaldes van decidir presentar al·legacions al Pla director i convocar una reunió amb el conseller de Medi Ambient, Salvador Milà. A la reunió, que es va celebrar el 31 d'agost, el conseller va assegurar que en el redactat definitiu del Pla director es respectaria en primer lloc el que marqués la llei de protecció del parc i va afirmar que el projecte de la punta Falconera podria tirar endavant.





Pel 2005 està prevista l'aprovació definitiva del Pla especial de protecció del medi natural i el paisatge del parc. En la imatge, el Cap Norfeu. Foto: Miquel Buch

Polèmica urbanització a la Vall de Santa Creu

El juliol de 2004 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) va denegar l'aprovació del PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL (POUM) DEL PORT DE LA SELVA [176] fins que no s'aclarís si la Vall de Santa Creu, on s'havia autoritzat la construcció de 8 habitatges al voltant del nucli històric, se situava dins els límits del Parc Natural del Cap de Creus. Finalment, a final de setembre, el Gabinet Jurídic Central de la Generalitat va dictaminar que la Vall de Santa Creu era sòl urbà abans de la declaració de parc natural, de tal manera que es va autoritzar la construcció dels 8 habitatges.

Aquesta decisió va provocar les protestes dels veïns de la Vall de Santa Creu, que afirmaven que el nucli perdria el seu caràcter històric, i de la plataforma Salvem l'Empordà que recordava que la llei del parc deixava el nucli dins dels seus límits.

El cap de Creus, susceptible de ser declarat parc nacional

El mes de novembre el Ministeri de Medi Ambient va fer pública la llista dels 47 espais susceptibles de ser declarats parcs nacionals, en-

tre els quals figurava el cap de Creus. Per convertir-se en parc nacional cal que l'espai tingui una funció natural exclusiva, un ecosistema d'interès i una superfície mínima de 15.000 hectàrees no fraccionades i en bon estat de conservació. Aquesta llista fou enviada a les comunitats autònomes, que són les que han de proposar la declaració de parc nacional, mentre que correspon a les Corts Generals la declaració final.

A final de 2004 la delegada del Govern de la Generalitat a Girona, Pia Bosch, va assegurar que durant el 2005 es realitzaria l'aprovació definitiva del Pla especial de protecció del medi natural i el paisatge del parc.

MJP

Més informació:

www.parcscatalunya.net/ccr/cpcapcreus00.htm
www.salvem-emporda.org

126 PARC NATURAL DEL DELTA DE L'EBRE



El Parc Natural del Delta de l'Ebre és objecte de dos grans projectes de recuperació de la seva línia de costa, per tal de reduir els danys provocats pels temporals. Tant el Departament de Medi Ambient i Habitatge com el Ministeri de Medi Ambient proposen mesures per a evitar que cada any els temporals malmetin la barra del Trabucador. D'altra banda, uns aiguamolls del delta pateixen una nova agressió i es parla sobre la possible declaració d'un parc nacional al delta de l'Ebre.

Antecedents 2003-88



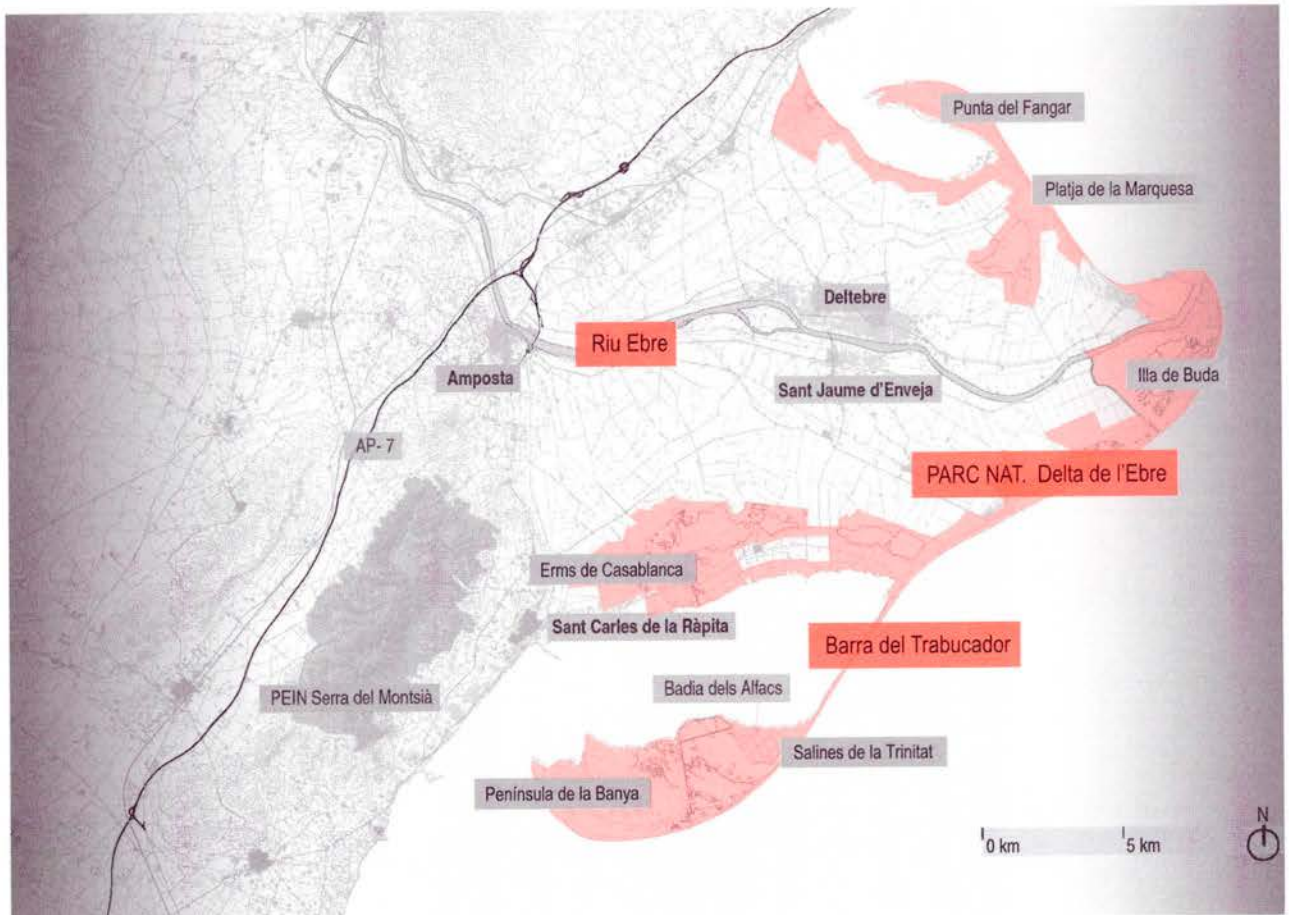
El Parc Natural del Delta de l'Ebre (PNDE) ocupa unes 7.802 ha de la zona humida més gran de Catalunya. És una important àrea de cria i hibernació d'aus, on s'han identificat prop de 330 espècies d'ocells de les 600 que hi ha a Europa. El PNDE rep prop d'un milió de visitants cada any.

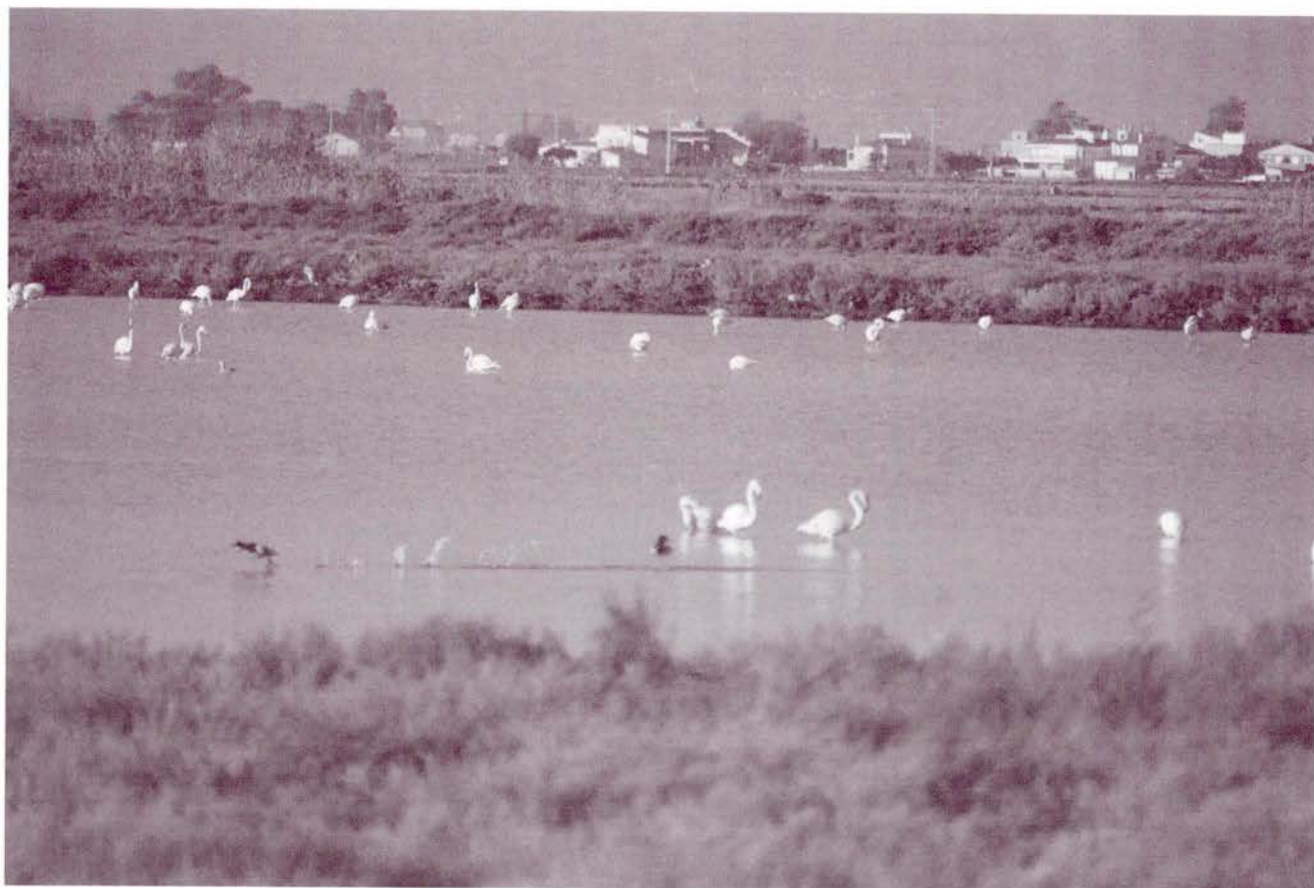
Un any més, els temporals trenquen la barra del Trabucador

Any rere any, el delta de l'Ebre és sotmès a fortes llevantades que afecten greument el litoral del delta. La creixent freqüència i potència dels temporals, possible fruit del progressiu canvi climàtic de la terra i la manca de sediments fluvials evidencien la problemàtica de la regressió de la plana deltaica. En aquest sentit, un informe de l'Agència Europea de Medi Ambient apuntava el mes d'agost que el cabal de l'Ebre es reduiria a la meitat en només 65 anys, fet que posaria en perill la pervivència del delta.

Un dels elements més castigats durant les llevantades és la barra del Trabucador, un istme que uneix el nucli del delta amb la península de la Banya, amb una llargada d'uns 5 km i una amplada mitjana de 150 m. La barra del Trabucador és un dels espais més fràgils i de més importància ecològica i geològica del delta, i hi nidifiquen ocells protegits, com la gavina corsa.

Des de final de 2003 el CONSORCI PER A LA PROTECCIÓ INTEGRAL DEL DELTA DE L'EBRE (CPIDE) [62] havia perdut la facultat per a aprovar el Pla integral de protecció del delta de l'Ebre (PIPDE), que passava a mans del Govern central a través de la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre. El 30 de març de 2004, un mes després que el Ministeri de Medi Ambient, en plena campanya electoral, tragués a concurs les obres de millora ambiental i paisatgística de la barra del Trabucador, va tenir lloc un fort temporal de llevant. Una vegada més, es va trencar la barra del Trabucador, aquest cop per dos punts. El temporal va deixar incomunicades per terra les





La llacuna de la Tancada, al Parc Natural del Delta de l'Ebre. Foto: Àlex Tarroja

salines de la Trinitat, situades a la península de la Banyà. El temporal també va afectar la platja de la Marquesa i els arrossars de la vora, quan just la setmana anterior la Direcció General de Costes hi havia construït un mur de sorra per protegir-los.

Mesures de protecció del litoral del delta

Unes setmanes després, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va proposar unes mesures urgents per a protegir el delta. La principal mesura era eliminar les estructures artificials de la barra del trabucador i traslladar l'empresa salina a Sant Carles de la Ràpita, a la qual cosa l'empresa semblava disposada. Tot plegat permetria que la barra del Trabucador es trenqués durant les llevantades i que es regenerés després de manera natural. Només es plantejava, com a mesura extraordinària, l'aportació de sorra d'altres indrets del delta.

Altres mesures de protecció eren la compra de terrenys entre la desembocadura i la barra del Trabucador, per tal d'ampliar la franja de la platja i evitar els efectes dels temporals. A la platja de la Marquesa es preveia construir una duna de sorra de 4,4 km. Aquestes mesures eren coincidents amb les proposades pel Ministeri de Medi Ambient abans dels temporals, si bé el projecte del ministeri també preveia millorar l'àrea de servei situada a l'entrada de l'istme amb un pantalà de fusta que penetraria la badia dels Alfacs. El mes de setembre, el Ministeri de Medi Ambient va adjudicar el projecte de recuperació de la barra del Trabucador per més de 3 milions d'euros a

l'empresa Cyes Construcciones i Estudios SA, per tal que l'executés en nou mesos.

Noves agressions a uns aiguamolls del delta i perspectives de protecció

El DMAH va denunciar un particular que havia transformat en arrossar una zona humida del delta catalogada com a hàbitat prioritari per la Unió Europea. Els aiguamolls, de 14 ha, es trobaven als erms de Casablanca, a St. Carles de la Ràpita. El particular ja havia estat denunciat l'any 2003 per la mateixa raó.

Al primers de mes de novembre, el Ministeri de Medi Ambient va presentar una llista de set espais catalans susceptibles de ser declarats parc nacional, entre els quals hi havia una part del delta de l'Ebre. Més tard, el Ministeri va retirar el delta de la llista pel fet que la declaració de parc nacional no era compatible amb el manteniment d'activitats humanes al territori.

XSR, JRL i XBR

Més informació:

www.parcscatalunya.net/deltaebre.htm
www.ebre.com/delta/cat/index.htm
www.parcscatalunya.net/debre/cpdebre00.htm
www.ultrafox.com/ct/iafc/af000067.htm

127 PARC NATURAL DEL DELTA DEL LLOBREGAT



S'acorda crear un parc natural al delta del Llobregat, un espai d'elevat interès natural que es troba en una àrea altament antropitzada i sotmesa a fortes transformacions per la construcció d'infraestructures com ara l'ampliació de l'aeroport, del port, el desviament del tram final del riu Llobregat i la depuradora del Baix Llobregat. L'àrea del parc natural, encara per acabar de definir, la formarien els diversos espais inconnexos que avui compten amb diverses figures de protecció. La creació d'un parc natural permetria gestionar aquests espais d'una manera unitària.



Els valors amenaçats del delta del Llobregat

El delta del riu Llobregat, situat al sud de la conurbació de Barcelona, és un dels espais més antropitzats, transformats i alhora una de les planes més fèrtils de Catalunya i acull una gran diversitat d'usos: des de l'aeroport, les infraestructures viàries i ferroviàries, els nuclis de població, les activitats industrials i logístiques fins a activitats agrícoles i espais de reserva natural. Tanmateix, aquest àmbit tan intensament transformat també acull fins a 20 hàbitats naturals considerats d'interès comunitari, és un punt estratègic dins la ruta migratòria d'ocells de la Mediterrània occidental i hi viuen més de 360 espècies d'aus, algunes en perill crític d'extinció. Pel que fa a la flora, el delta presenta 20 espècies d'orquídies i és l'únic lloc de Catalunya on es pot trobar la trencadella. El fet que el delta sigui una de les planes més fèrtils de Catalunya va motivar la creació del Parc Agrari del Baix Llobregat l'any 1998.

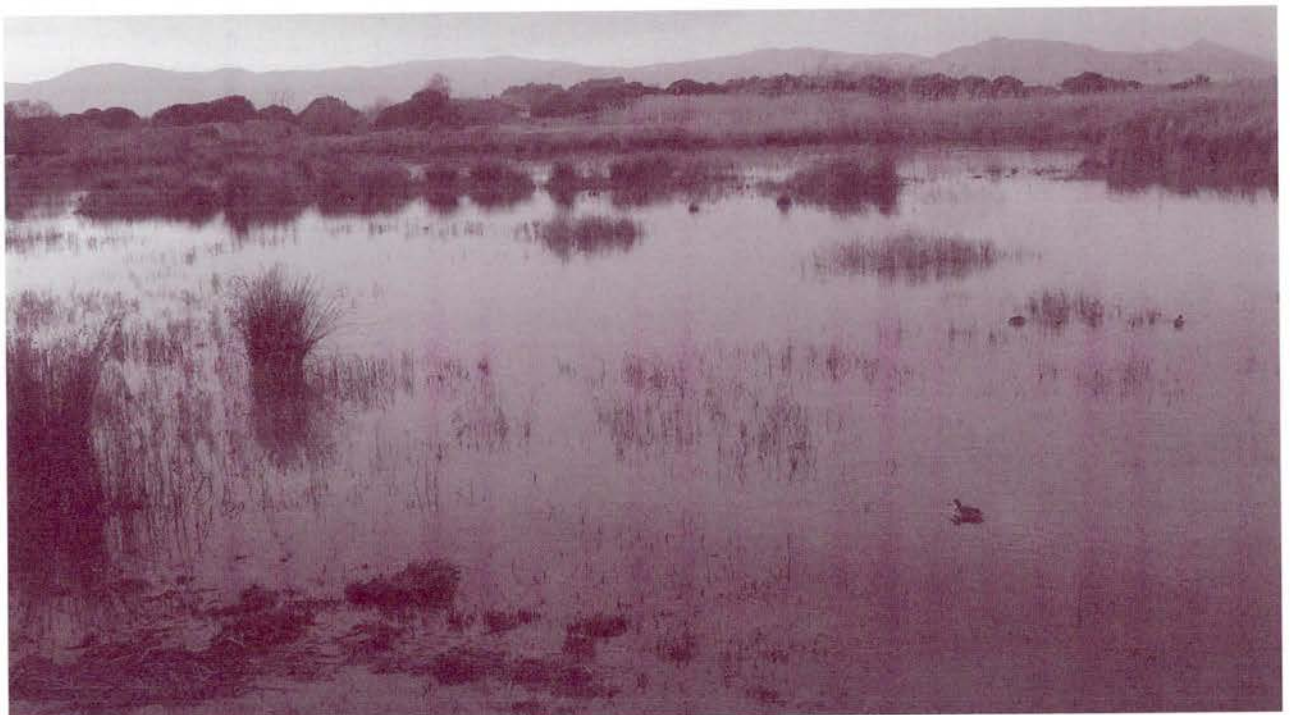
L'any 1994, els projectes més rellevants amb incidència sobre el delta, com l'ampliació del PORT DE BARCELONA [166] i de L'AEROPORT DE BARCELONA [7] i el DESVIAMENT DEL TRAM FINAL DEL LLOBREGAT [181] es van agrupar en el denominat PLA DELTA [134]. El desenvolupament del Pla implicaria un consum important de territori, però significaria alhora una sèrie de millores ambientals, com la

creació d'un parc fluvial al llarg de la llera o la total posada en funcionament, a partir de l'estiu de 2006, de LA DEPURADORA DEL BAIX LLOBREGAT [69], que permetria la RECUPERACIÓ AMBIENTAL DEL RIU [182]. Malgrat aquestes millores, l'associació ecologista Depana (Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural) va advertir que el Pla Delta desequilibraria el sistema natural del delta i en comportaria la degradació definitiva.

Primer pas vers el Parc Natural del delta del Llobregat

L'any 2004, en diversos espais inconnexos del delta del Llobregat, confluen nombroses figures de protecció d'espais naturals. Els espais protegits de major entitat eren les reserves naturals parcials de la Ricarda-Ca l'Arana (187 ha) i del Remolar-Filipines (113 ha), que estaven envoltades per les seves respectives zones perifèriques de protecció. Aquests conjunts també estaven catalogats al Pla d'espais d'interès natural (PEIN) i eren considerades zones d'especial protecció de les aus (ZEPA). Tenint en compte que les figures se solapaven entre elles, la superfície total protegida al delta sumava unes 585 ha, la meitat sota la figura de reserva natural parcial.

El 30 de novembre el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, l'alcalde de Viladecans, Jaume Montfort i l'alcal-



La reserva natural del Remolar, en la imatge, està catalogada al pla d'espais d'interès natural (PEIN) i és considerada zona d'especial protecció d'aus (ZEPA) Foto: Xavi Sabaté



de del Prat de Llobregat, Lluís Tejedor, van signar un protocol d'intencions per a crear el Consorci del Delta del Llobregat, el primer pas per a convertir en parc natural tota la zona que envolta la desembocadura del riu. Aquest consorci responia a la voluntat de gestionar unitàriament l'arxipèlag d'espais protegits del delta.

El Consorci inicialment el formarien la Generalitat de Catalunya i els dos ajuntaments, però Milà va avançar que es volia fer extensiu de manera voluntària a organismes públics i privats com ara el Consell Comarcal del Baix Llobregat, la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA), l'Autoritat Portuària de Barcelona i fins i tot el Futbol Club Barcelona, propietari de la llacuna dels Reguerons, una ZEPA al terme de Viladecans on el club no podia edificar.

El Consorci s'havia de constituir al llarg de l'any 2005 i les primeres actuacions que havia de dur a terme serien redactar un pla es-

pecial de protecció del delta i dotar de personalitat jurídica i d'una oficina tècnica el Parc. Tot i que encara s'havia de delimitar l'àmbit exacte del Parc, aquest ocuparia la zona sud del delta, i protegiria aiguamolls naturals, algunes platges i pinedes ben conservades i també zones agrícoles i habitades. A més de protegir els valors naturals del delta, el Parc Natural permetria el desenvolupament d'activitats d'educació ambiental i de lleure per als habitants de la conurbació de Barcelona, que hi podrien arribar en transport públic. L'any 2003 la reserva del Remolar-Filipines i el seu entorn ja va ser visitada per unes 57.500 persones.

XSR, XBR i JRL

Més informació:

www.gencat.net/mediamb/pn/espais/llobregat.htm
www.parcscatalunya.net
www.depana.org

128 PARC NATURAL DELS AIGUAMOLLS DE PALS, EL MASSÍS DEL MONTGRÍ I LES ILLES MEDES



El conseller de Medi Ambient, Salvador Milà, anuncia la creació del Parc Natural dels Aiguamolls de Pals, el Massís del Montgrí i les Illes Medes, que englobaria aquests tres espais situats al nord del Baix Empordà.



El massís del Montgrí, un relleu calcari enmig de la plana al·luvial del Ter, alterna espais de garriga amb zones plantades de pins. Les illes Medes, una prolongació del massís del Montgrí cap al mar, destaquen per la riquesa i diversitat de les seves comunitats marines. Els aiguamolls de Pals són un conjunt de zones humides costaneres situades a la desembocadura del Ter que al llarg del segle XX s'havien reduït a causa de l'activitat agrícola i la pressió urbanística. Aquests tres espais naturals es localitzen en un entorn amb una forta pressió urbanística lligada al **TURISME** [198].

Els tres espais estaven inclosos al Pla d'espais d'interès natural (PEIN) que protegia prop de 5.000 ha al Montgrí, 40 ha a les Medes i 205 ha als aiguamolls i que englobava els municipis de Torroella de Montgrí, Pals i Ullà. A més, les illes Medes eren una reserva marina de 511 ha, l'objectiu de la qual era fer compatibles les activitats subaquàtiques, com per exemple la immersió, amb la protecció del medi.

El 5 de març, en la inauguració del **DEBAT COSTA BRAVA** [68], el conseller de Medi Ambient, Salvador Milà, va enunciar que declararia el Parc Natural dels Aiguamolls de Pals, el Massís del Montgrí i les

Illes Medes per tal de preservar els valors naturals, socials i paisatgístics dels tres espais. La declaració s'hauria de realitzar el 2005 i afectaria els municipis de Torroella de Montgrí, Pals, Ullà, Bellcaire d'Empordà i l'Escala.

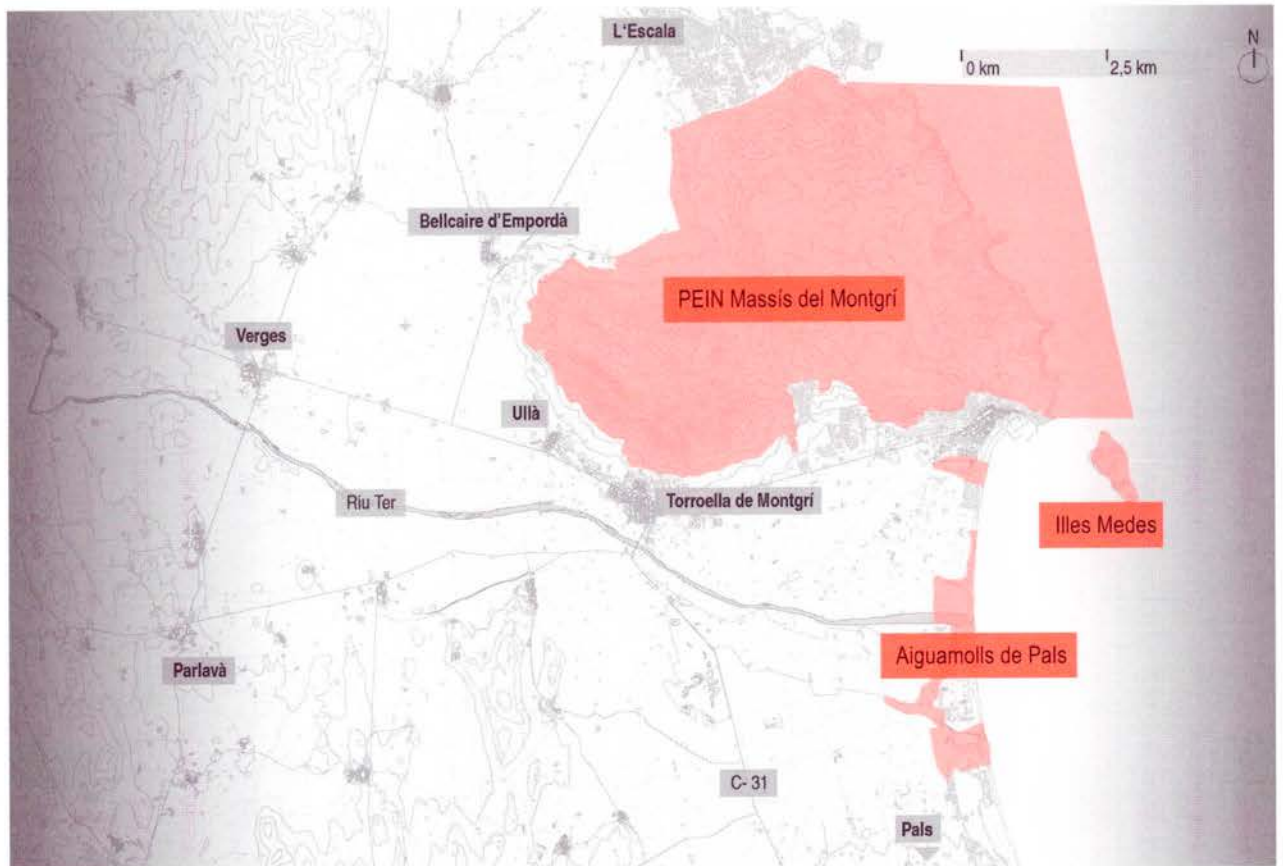
A mitjan setembre els ajuntaments afectats per aquesta futura declaració van reclamar que tots els agents locals estiguessin inclosos en el futur òrgan de gestió de l'espai i se'l dotés dels recursos econòmics necessaris.

El 26 de setembre es va produir un **INCENDI FORESTAL AL MASSÍS DEL MONTGRÍ** [100] que va calcinar 671 ha, la major part incloses en el PEIN. Malgrat l'incendi, el conseller Milà va reiterar l'aposta pel parc natural, que esperava que fos declarat al llarg del 2005.

MJP

Més informació:

www.torroella.org





Les dues ubicacions principals proposades per traslladar la part terrestre del zoo de Barcelona queden descartades per l'oposició d'entitats ciutadanes i ecologistes i per la marxa enrere del projecte per part de l'Ajuntament de Barcelona.

Antecedents | 2003:89

Dues grans alternatives per al trasllat del zoo terrestre al Vallès

L'Ajuntament de Barcelona va presentar el 1999 el projecte de trasllat del Zoo, que ocupa 17 de les 31 ha del Parc de la Ciutadella, amb l'objectiu de restablir la unitat del Parc de la Ciutadella i de connectar-lo amb el nou front marítim.

La proposta implicava el desdoblament del zoo en dos espais: una reserva natural terrestre al Vallès i un zoo marí a la desembocadura del Besòs, a la plataforma situada entre Barcelona i Sant Adrià de Besòs.

De les quatre opcions estudiades per al zoo terrestre, les dues més ben valorades van ser les 124 ha que el setembre de 2002 van oferir conjuntament els ajuntaments de Sabadell i Castellar del Vallès als terrenys de Can Moragues, la Torre Turull i el Torrent de Colobrers, al costat de la carretera que connecta ambdues poblacions, i les 92 ha que l'any 2003 va oferir la Diputació de Barcelona de la seva finca agrícola i forestal Torre Marimon, a Caldes de Montbui.

Ambdues opcions van ser rebutjades per diversos grups ecologistes i socials, que reclamaven la protecció de les respectives àrees pel seu valor ecològic i paisatgístic i recordaven que estaven incloses en l'anomenat Parc Agroforestal de Llevant promogut des de l'any 2000 com a connector dels espais lliures del Vallès, pels ajuntaments de Sabadell, Castellar del Vallès i Caldes de Montbui, entre altres municipis.

El cost econòmic i la marxa enrere de l'Ajuntament de Barcelona fan desestimar l'opció de Can Moragues

La viabilitat ambiental del projecte, segons l'estudi encarregat el 2002 a la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) pels ajuntaments de Sabadell i Castellar del Vallès, permetia la ubicació del zoo a Can Moragues, la Torre Turull i el Torrent de Colobrers; la connectivitat ecològica es podria reforçar amb una anella perimetral externa i un pas ecològic per sobre la B-124, les necessitats energètiques s'haurien de resoldre amb l'ús d'energies alternatives i l'ús d'aigua, a priori, no havia de presentar problemes.

L'informe va despertar crítiques de diferents grups ecologistes i plataformes cíviques, entre els quals hi havia l'Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura ADENC, la Campanya en Defensa del Rodal (de Sabadell), Castellar Sostenible (Castellar del Vallès) i Torre Marimon XXI (Caldes de Montbui).

No obstant això, els forts condicionants ambientals que els consistoris de Sabadell i Castellar havien introduït al projecte havien fet que el cost inicial, previst per l'Ajuntament de Barcelona en 90 mi-

lions d'euros, es disparés fins a 120. Al mateix temps, la negativa del Ministeri de Medi Ambient de crear el **PARC ZOOLOGIC MARI DE BARCELONA** [130] havia fet replantejar a l'Ajuntament de Barcelona la conveniència de traslladar el zoo.

A final d'abril, el grup Entesa per Sabadell va presentar una moció al consistori sabadellenc per desestimar definitivament el projecte, que va ser aprovada per l'equip de govern quadripartit (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC, Convergència i Unió, CiU, Esquerra Republicana de Catalunya, ERC i Iniciativa per Catalunya Verds, ICV) i el Partit Popular.

D'altra banda, en un acte públic celebrat el maig, davant la indefinició de l'Ajuntament de Barcelona i els dubtes sobre la viabilitat econòmica del projecte, l'alcalde de Castellar del Vallès, Lluís M. Corominas, també va donar per arxivada la proposta de portar el zoo a Can Moragues.

L'opció de Torre Marimon també es descarta en favor d'un ús ciutadà més ampli

El desembre de 2004, la plataforma Torre Marimon XXI (constituïda el 2002 per persones i entitats que reclamaven la retirada del projecte del zoo i la promoció d'un debat sobre els usos i destí futur de la finca) va presentar als grups polítics de Caldes una proposta d'ús fonamentada en tres eixos: reforçar el centre de formació contínua i recerca en matèria agropecuària i agroalimentària existent, establir-hi un centre d'educació ambiental sobre l'activitat agrària i potenciar-ne l'ús públic oferint activitats de lleure, esport i passeig. Els contactes efectuats per la plataforma havien trobat una bona predisposició per part del Departament d'Agricultura Ramaderia i Pesca de la Generalitat i la Diputació.

La marxa enrere del trasllat del zoo i la mobilització ciutadana generada van fer que l'Ajuntament de Caldes desestimés el trasllat del zoo a Torre Marimon i tot feia preveure que a principi d'any s'aprovaria per unanimitat al ple de l'Ajuntament una moció a favor de la proposta de Torre Marimon XXI.

A final d'any el projecte de trasllat del zoo terrestre havia estat descartat a Torre Marimon i a Can Moragues, i continuava pendent de noves propostes per a definir-lo.

JRT

Més informació:

www.adenc.org/notes/2003/20030403manifestzoo.htm
www.avui.es/avui/diari/04/feb/04/240104.htm torre marimon
www.castellarplaestrategic.org/zoo/



130 PARC ZOOLÒGIC MARÍ DE BARCELONA



El projecte de l'Ajuntament de Barcelona per a traslladar el zoo marí a la zona del Besòs, que implica guanyar 13 ha de terreny al mar, topa amb la negativa del Govern central, que al·lega que la presència d'edificacions i espècies no marines atempta contra la Llei de costes. Després de les eleccions generals, el nou govern socialista autoritza la construcció d'una plataforma més petita. L'entitat ecologista Greenpeace i la Confraria de Pescadors de Barcelona critiquen el projecte per l'important impacte ambiental que consideren que tindrà.



L'any 1999, l'Ajuntament de Barcelona va presentar un projecte per a traslladar el zoo de la ciutat, localitzat al Parc de la Ciutadella, al costat del Parlament de Catalunya, i restablir la unitat del parc històric del centre de la ciutat. El projecte preveia desdoblant el zoo en dos espais: un **PARC ZOOLOGIC AL VALLES** [129] per a animals terrestres i un zoo marí a la desembocadura del Besòs, en una plataforma guanyada al mar i integrada en el projecte del **FÒRUM 2004** [196].

El 2001 l'Ajuntament va obtenir una concessió del Ministeri de Medi Ambient (MMA) per guanyar 6 ha al mar i crear un zoo marí litoral i una zona de maresmes per a les aus migratòries. Per a la instal·lació del zoo marí, el consistori comptava que podria ampliar la concessió obtinguda el 2001 augmentant-la fins a 13 ha.

El gener del 2002 el Departament de Medi Ambient va emetre un informe d'impacte ambiental favorable a la concessió atorgada el 2001, però el mes de març l'MMA va suspendre la concessió fins que l'Ajuntament definís amb claredat les activitats previstes en aquest espai.

El maig de 2002 es va elaborar el Pla especial urbanístic de la plataforma i al juliol l'Ajuntament el va aprovar amb un informe favorable de l'MMA supeditat a l'aprovació final de la Direcció General de Costes, dependent del mateix Ministeri. Posteriorment, es va fer el projecte arquitectònic, que incloïa delphinaris i piscines per a animals marins, un aviari, un espai per a gorilles i una sèrie d'edificis (restaurants, clínica veterinària, magatzems, edificis de logística i l'anomenat edifici de la biodiversitat), però el gener de 2004 l'Ajuntament continuava pendent de rebre l'autorització de l'MMA.

La negativa de l'executiu central obliga l'Ajuntament a deslligar el projecte del Fòrum de les Cultures

Al febrer, la ministra popular de Medi Ambient Elvira Rodríguez, va declarar als mitjans de comunicació que continuaria denegant l'autorització perquè incomplia la Llei de costes.

L'article 32.1 de la Llei de costes estableix que "únicament es podrà permetre l'ocupació del domini públic marítim terrestre a les activitats o instal·lacions que per la seva natura no puguin tenir cap altra ubicació". El director general de Costes, José Trigueros, considerava que amb una interpretació laxa de la llei es podia autoritzar "unes maresmes i un zoo de mar", però els edificis i la presència d'espècies no marines que preveia el projecte eren qüestions inadmissibles.

L'entitat ecologista Greenpeace es va mostrar d'acord amb els arguments de l'MMA.

Això va provocar reaccions disperses en el Govern de la ciutat, format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC). El segon tinent d'alcalde i director del Zoo de Barcelona, Jordi Portabella (ERC), va considerar que es tractava d'una represàlia per l'oposició del consistori al **PLA HIDROLÒGIC NACIONAL** [140] i un endarreriment indefinit buscat per consolidar el zoo de València. Per aquest motiu es va mostrar partidari de tirar enrere i optar per reduir i millorar les instal·lacions de la Ciutadella. L'alcalde Joan Clos (PSC) va lamentar que la negativa no s'hagués comunicat oficialment, però va mostrar la seva disponibilitat a introduir les modificacions necessàries perquè la renúncia implicaria hipotecar el projecte de reforma urbanística del Parc de la Ciutadella. El retard ja havia fet que dues setmanes abans es comencessin a retirar de la zona del Fòrum els 200.000 m³ de terres emmagatzemades, ja que no es podia construir la plataforma a temps per a la inauguració de l'esdeveniment.

El nou Govern central autoritza una plataforma més petita

Durant el mes de desembre, després de les eleccions generals, el nou director de Costes, José Fernández (PSOE), i l'alcalde de Barcelona, Joan Clos, van arribar a un acord per a construir una plataforma de 5 ha, que estaria dividida en quatre sectors (aigües oceàniques, delta americà, delta africà i delta mediterrani) i acolliria noranta espècies marines i d'ecosistemes deltaics. El pacte incloïa l'estabilització de les platges barcelonines mitjançant l'aportació d'un milió de metres cúbics de sorra i la construcció de dotze espigons, la majoria submergits, sufragats per l'MMA.

Greenpeace i la Confraria de Pescadors de Barcelona es continuaven oposant al projecte, com s'havien oposat a la construcció del Fòrum, i denunciaven el model insostenible d'artificialització del litoral per l'alteració de la dinàmica costanera i els efectes negatius derivats, com l'erosió de les platges, el deteriorament dels ecosistemes marins i la reducció de les captures dels pescadors artesanals.

A final d'any, l'Ajuntament de Barcelona preveia que les obres comencessin l'estiu de 2005 i que les noves instal·lacions poguessin obrir les portes el 2009, després d'una inversió aproximada de 120 milions d'euros.

JRT

Més informació

www.zoobarcelona.com

www.zoovalencia.com

www.sant-andreu.com/stap21/greenpeaceclitoralbcn.htm
archivo.greenpeace.org/coastwatch/informes/coastwatch04.pdf



Continuen els tràmits finals per a l'aprovació definitiva el Programa d'actuació urbanística Municipal (PAUM) de Vic. El PAUM inclou actuacions previstes per al període 2004-2010 en matèria d'infraestructures, equipaments, habitatge i també específicament d'habitatge social, que defineixen el projecte de Vic com a ciutat per als propers anys.

Antecedents | 2003:90

Vic, capital de la comarca d'Osona, té un terme força limitat, de 31 km² i ha experimentat un fort creixement de població en l'última dècada. El 2004 comptava amb 36.571 habitants, un 17% dels quals eren de procedència estrangera. Les explotacions ramaderes i les indústries de transformació del sector primari conviuen amb un teixit industrial molt diversificat que feia de coixí a un sector comercial i de serveis creixent.

El Pla general d'ordenació urbanística municipal (PGOU) va ser aprovat el maig de 1981. Atesa l'antiguitat del Pla, el municipi pràcticament havia exhaurit els sectors residencials i industrials previstos. L'aprovació de la Llei d'urbanisme 2/2002 i les ulteriors MODIFICACIONS DE LA LLEI D'URBANISME [105] feien necessari, segons l'equip de l'Ajuntament de Vic, un replantejament general que, a través de la redacció d'un PAUM, permetés prioritzar i programar les accions de planejament dels anys vinents.

Els PAUM són una nova figura de planejament aportada per la Llei d'urbanisme 2/2002, que funciona com a eina de concertació de polítiques de sòl i d'habitatge entre la Generalitat i els ajuntaments. Si bé no revisen el planejament general, permeten prioritzar i programar les actuacions, de manera que, un cop aprovats, l'ajuntament implicat pot treballar amb més agilitat atès que els desenvolupaments del PAUM passen per la Comissió d'Urbanisme només a títol d'informe. Això els dota d'un gran potencial per a la gestió.

Inici de la redacció d'un programa d'actuació urbanística municipal a Vic

L'Ajuntament de Vic va decidir redactar un programa d'actuació urbanística municipal, amb una vigència de sis anys. El novembre de 2003 van ser presentats a l'Ajuntament quatre estudis previs de diagnòstic per a conèixer la situació territorial del terme: una anàlisi socioeconòmica (a càrrec d'un equip interdisciplinari), un estudi relatiu als polígons industrials (signat per F. Xavier Camps); una anàlisi de mobilitat de la xarxa viària de Vic i del seu entorn territorial (realitzat per DTEC Consulting SL), i un estudi sobre criteris ambientals per a l'ordenació del municipi de Vic (de Marc Ordeix). A partir d'aquesta documentació, el govern local, a través d'un conveni amb l'Observatori per al Desenvolupament Local de l'Institut d'Estudis Territorials de la Universitat Pompeu Fabra, va encarregar la redacció del PAUM a un equip dirigit per l'arquitecte Joan Anton Solans, que havia estat director general d'Ordenació del Territori i Urbanisme del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i autor del Pla general del municipi.

Continguts del PAUM

El PAUM de Vic opta per un creixement de sòl residencial, de sòl industrial i d'infraestructures viàries. Segons la diagnosi, l'any

2016, Vic podria arribar a tenir 50.000 habitants i com a resposta es proposa construir, per tal d'acollir tota la població, entre 485 habitatges anuals (segons l'escenari eficient, que preveu la reducció progressiva del percentatge d'habitatges buits) i 585 habitatges anuals (segons l'escenari continuista). Pel que fa al teixit industrial, l'elevat nivell d'ocupació dels polígons existents fa que s'opti per incrementar el sòl destinat a aquests usos. També s'apunta la necessitat de millorar la mobilitat urbana, fet pel qual el Pla opta per la creació de noves vies de circumval·lació i per la connexió de la ciutat amb les zones industrials. Les inversions totals previstes en el document sumaven 107,72 milions d'euros i incloïen despeses d'urbanització, obres, indemnitzacions i costos dels projectes i de planejament de les actuacions previstes entre 2004 i 2010. La construcció d'habitatges de protecció oficial preveia tot el període.



Els tràmits per a l'aprovació del PAUM

El PAUM de Vic va ser aprovat inicialment en sessió plenària de l'Ajuntament el 22 de desembre de 2003. Un cop presentades i considerades les al·legacions va ser provisionalment aprovat el 14 de juny de 2004. El PAUM de Vic, tot i que formalment no era una revisió de planejament general, establia la reclassificació de sòls i modificacions del planejament general vigent, com per exemple els sectors del Bruguer i del camí vell de Taradell, que passaven a urbanitzables industrials. La Comissió territorial d'urbanisme, en revisar la proposta, va acordar demanar un annex que justificu aquests canvis per tal de preservar la seguretat jurídica.

Amb el PAUM la ciutat de Vic definia el seu projecte com a capital de comarca per als propers anys, i la seva proposta era consolidar el creixement i posicionar-se entre les capitals de les comarques centrals, tant en matèria de sòl per a habitatge, com de sòl industrial. A final del 2004 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques havia iniciat el procés de redacció del Pla territorial parcial de les comarques centrals (PTPCC), que també havia de contribuir a definir el paper de Vic a la regió. L'aprovació estava prevista per al 2005 i era una de les actuacions prioritàries segons L'AGENDA PTOp: 50 ACTUACIONS PRIORITÀRIES [12].

Al setembre la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona va aprovar definitivament el PAUM però en supeditava la publicació al DOCG i, per tant, l'executivitat, a la presentació del text refós i els documents addicionals demanats.

MXA

Més informació

www.ajvic.net/urbanisme/paum-vic-html/index.html

132 PEATGES A LA XARXA VIÀRIA



El debat sobre els peatges a la xarxa viària catalana continua durant el 2004. La demanda de supressió dels peatges s'articula en protestes i mobilitzacions, ara protagonitzades des del Maresme. Es reprenen les reunions del Grup de Treball de Reordenació dels Peatges (GTRP), amb una àmplia representació de tots els agents implicats. A final d'any s'acorden nous sistemes tarifaris, la variació del sistema de càlcul i millores viàries, i també les característiques del futur Pla d'autovies de Catalunya.



Els antecedents: el Consorci Xarxa Viària i la Declaració de Gelida

El Consorci Xarxa Viària fou creat el 1995 per set ajuntaments situats entre les comarques de l'Alt Penedès i el Baix Llobregat, en una àrea molt dependent de la xarxa viària de peatge. Els ajuntaments de Gelida, Sant Sadurní d'Anoia, Subirats, Martorell, Castellví de Rosanes, Sant Esteve Sesrovires i Sant Llorenç d'Hortons consideraven que els ciutadans dels seus municipis suportaven una càrrega de peatges extraordinària i volien, a través del Consorci, exigir millores a la xarxa viària convencional i la creació d'un fons per al rescat de les concessions d'autopista.

El febrer de 1997, i de resultes de la importància del debat sobre els peatges a la xarxa viària catalana, el Parlament de Catalunya va crear –resolució 252/V– el Grup de Treball de Reordenació dels Peatges (GTRP) on el Consorci Xarxa Viària participava activament. El GTRP va establir un ampli consens sobre la qüestió, mentre es donava impuls a mobilitzacions i protestes de caràcter cívic. L'octubre de 1998 van publicar la Declaració de Gelida que fou subscripta per més de cent vint entitats, entre ajuntaments, consells comarcals i agents econòmics i socials, i que proposava la creació d'un fons de rescat de les autopistes i negociar de nou amb el Ministeri de Foment les concessions de les autopistes catalanes.

La proposta de creació d'un fons de transició de peatges va ser aprovada per unanimitat en el Parlament de Catalunya en l'anterior legislatura. El fons tindria un caràcter estatal, es nodriria d'ingressos que efectuen les concessionàries a l'Estat en concepte d'impostos i serviria perquè aquests ingressos retornessin a les comunitats autònomes amb una forta càrrega de peatges. Tanmateix, aquesta proposta fou aturada al Congrés dels Diputats amb l'oposició del Partit Popular, que era el partit que governava a l'Estat. La Generalitat es va comprometre aleshores a continuar negociant amb l'Estat la creació d'aquest fons.

A final de 2003, Jordi Carrillo, gerent del Consorci Xarxa Viària des de la seva creació i principal impulsor, va morir sobtadament. Per a substituir-lo, el 20 d'abril de 2004 es va acordar crear una secretaria de portaveus que pogués assumir la representació tècnica en les reunions amb l'Administració.

El 26 de febrer de 2004, després d'una reunió del Consorci amb Manel Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), secretari general per a la Mobilitat, aquest va manifestar la sintonia del nou govern tripartit amb els acords de la Declaració de Gelida.

El Maresme es mobilitza per la C-32

A mitjan maig, el govern tripartit del Consell Comarcal del Maresme (Partit dels Socialistes de Catalunya, Esquerra Republicana de Catalunya, Iniciativa per Catalunya Verds i els grups de l'opo-

sició (Convergència i Unió i Partit Popular) van arribar a un acord unitari per a reclamar una major i més eficaç estructuració del transport ferroviari, la transformació de l'N-II en una via urbana i la gratuïtat o reducció de peatge de l'autopista per als residents. Diferents agents polítics i socials del Maresme havien manifestat durant el 2004 el seu malestar pels déficits i problemàtiques de mobilitat a la comarca, denunciant els alts índexs de sinistralitat que presentava l'N-II i l'impacte que generava sobre la façana marítima, mentre que l'autopista de peatge C-32, que avança paral·lela i per l'interior, podia absorbir majors volums de trànsit rodat.

El 27 de juny un centenar de veïns del municipi d'Alella, convocats per l'alcalde mateix, Andreu Francisco (ERC), van envair pacíficament l'entrada a l'autopista C-32. Alhora, la plataforma Masnou 21 va reunir 2.500 persones sota el lema "Tallem l'N-II, vine i fes-la teva". Durant els mesos següents es van repetir mobilitzacions de caràcter cívic similars, exigint la supressió del peatge de la C-32.

A final de desembre, després d'una reunió de l'equip de govern del Consell Comarcal amb Manel Nadal, van obtenir un primer compromís del Govern de la Generalitat per tal d'estudiar la viabilitat de les propostes presentades. Els partits confiaven a tenir resultats visibles durant el 2005.

Les reunions del GTRP durant el 2004

A l'abril, el diputat de CiU, Josep Rull, va presentar una proposta no de llei al Parlament per a restablir el GTRP, que ja funcionava en l'anterior legislatura. El 7 de juny es va constituir el tercer GTRP, format pel Departament d'Interior i pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques, el Ministeri de Foment, tots els partits representats al Parlament, associacions municipals (Federació de Municipis de Catalunya i Associació Catalana de Municipis), concessionàries d'autopistes (ACESA i AUCAT, totes dues del grup Abertis), sindicats i diverses entitats civils (cambres de comerç, el Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC), l'Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya (OCUC) i el Consorci Xarxa Viària).

La primera trobada va servir per a marcar el calendari d'actuacions i futures reunions. El portaveu del grup i secretari de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, va declarar de nou que el govern tripartit assumia plenament els documents elaborats els anys anteriors pel GTRP i els seus continguts respecte a l'establiment d'uns criteris de qualitat, la possibilitat d'aplicar descomptes als usuaris habituals, la creació d'un fons de rescat de peatges i les inversions i millores que haurien de fer les concessionàries a la xarxa d'autopistes. Manel Nadal va considerar que l'actual sistema de descomptes havia acabat beneficiant de manera desproporcionada les concessionàries com a conseqüència de l'increment de trànsit i es

va mostrar partidari d'aplicar "un tractament específic per als camions i generalitzar els sistemes de pagament TAC".

El portaveu del grup de CiU al Congrés, Josep Antoni Duran i Lleida, va realitzar una pregunta dirigida al President del Govern demanant una solució a l'actual "discriminació" que pateixen els ciutadans catalans davant el fet que el 59% de les vies de gran capacitat dependents de l'Estat són de peatge, mentre que a la resta d'Espanya aquesta proporció és del 23%. El 16 de juny de 2004, el president del Govern central, José Luis Rodríguez Zapatero, en resposta a la pregunta feta, va garantir que les futures vies de gran capacitat que s'executessin a Catalunya serien gratuïtes, sense concretar res sobre el fons de transició dels peatges.

El 16 de setembre es va celebrar la segona reunió del GTRP, i el Govern de la Generalitat va presentar un document on proposava un nou sistema de revisió anual de tarifes en funció de la intensitat del trànsit, un pla de millora de la xarxa viària catalana especificant les millores que es realitzarien i les bases per a la redacció d'un protocol d'emergències en aquestes vies ràpides.

El document incorporava recomanacions a les concessionàries per a establir un nou sistema de descompte comercial, vinculat al telepeatge, per a tot tipus de vehicles, i també un descompte per a vehicles pesants en horari nocturn, alhora que plantejava la necessitat de continuar negociant amb l'Estat la creació del fons per a l'homogeneïtzació dels peatges i la transició cap a un nou model de vies d'alta capacitat.

El 13 de desembre es va reunir per tercera vegada el GTRP. La sessió es va centrar en la discussió sobre els avenços aconseguits en les negociacions en relació amb la creació d'un fons de transició dels peatges a Catalunya, entre l'Estat, la Generalitat i les concessionàries.

Els acords assolits fins aquell moment eren bàsicament quatre: els nous descomptes arribarien al 40% en les hores vall i se'n podrien beneficiar els usuaris que paguessin amb una targeta de crèdit entre les 11:00 i les 16:00 h els diumenges de juliol i entre les 24:00 i les 7:00 del matí en operacions de sortida i retorn amb molt de trànsit. La proposta pretenia incentivar els automobilistes perquè evitessin les hores punta i seria d'aplicació general. L'acord afectava les autopistes d'ACESA i AUCAT, que incloïen bona part de la xarxa de vies de pagament de Catalunya, però deixava fora alguns dels peatges més cars, com ara els túnels del Cadí i de Vallvidrera i la C-16. El segon acord feia referència al TacConsum, una proposta de bonificacions acumulatives als usuaris de les autopistes catalanes dependents d'AUCAT i ACESA, en funció del consum mensual. Suposaria una reducció d'entre un 5% (per a una despesa mínima de 50,01 euros) i un 25% (per a més de 600 euros). Els descomptes anirien a càrrec de les concessionàries i tindrien una durada experimental d'un any ampliable. També es va acordar posar en marxa un sistema de Telepeatge per a vehicles pesants, fet que permetria als camions tenir vies de pagament exclusives (Via-T) en alguns dels peatges catalans. I el darrer acord era el nou sistema de revisió de tarifes i peatges de les autopistes de titularitat de la Generalitat. Aquest nou sistema incorporava com a element corrector la Intensitat Mitjana Diària de Trànsit (IMD) de l'autopista. El sistema de revisió de les tarifes fins ara vigent preveia que les tarifes s'incrementessin anualment amb un paràmetre que era el 95% de l'IPC i a partir de 2005 s'hi restaria el coeficient segons l'augment d'usuaris de cada autopista. Simplificant-ho molt, amb la nova fórmula, els peatges de les autopistes més transitades pujarien menys i serien més barats.

El secretari per a la Mobilitat va destacar que per primer cop les concessionàries es mostraven disposades a no veure incrementats els seus ingressos per l'augment de vehicles que utilitzen les autopistes.

El 28 de desembre, durant la darrera reunió del Consell Executiu de la Generalitat, es va presentar l'esborrany del Pla d'autovies de Catalunya previst a l'AGENDA DPTOP [12]. El Pla preveu l'impuls de grans eixos viaris per a donar resposta a les necessitats de mobilitat de la població, especialment a les zones de més densitat d'habitants i a les que presenten una activitat econòmica més important i intensa. Establia un nou model de construcció i gestió d'infraestructures viàries, que descartava els sistemes de pagament amb càrrec directe a l'usuari.

Durant la sessió es va aprovar la revisió de tarifes de les autopistes de la Generalitat per a l'any 2005, amb un augment del 4,48% més de mitjana. La raó esgrimida per aquesta pujada va ser la necessitat de cobrir part del deute que l'anterior govern (CiU) va contraure amb les empreses concessionàries a causa de la política de congelació de peatges dels anys anteriors i als ingressos en concepte d'IVA, que el 2001 va passar del 6 al 17%, després d'una sentència dels tribunals europeus que rebutjava l'aplicació de l'IVA reduït als peatges de l'Estat espanyol. Com a conseqüència de l'acord assolit en el marc del GTRP, aquesta repercussió no s'efectuaria de cop, sinó de manera lineal i fins al 2013.

L'executiu català també va aprovar un canvi en la fórmula de càlcul de la pujada de preus. Fins ara s'aplicava un increment automàtic cada any equivalent al 95% de l'índex de preus de consum (IPC). El nou sistema aprovat hauria d'aplicar a la pujada automàtica un corrector a la baixa en funció de la intensitat de trànsit de l'autopista per a ajustar d'una manera més equitativa l'equilibri econòmic dels contractes de concessió. Amb la fórmula aprovada, com més trànsit registrin les vies de peatge, menys s'incrementarà l'actualització anual de les tarifes. No obstant això, com que aquest càlcul havia de partir de les dades del 2004, no es podria aplicar fins al 2006. Per al 2005, el Govern havia pactat amb les concessionàries un augment del 90% de l'IPC.

Les darreres reaccions

A final de desembre, Convergència i Unió (CiU) va amenaçar d'abandonar el GTRP si el govern no negociava amb l'Estat al llarg dels tres mesos següents rebaixes a les autopistes catalanes. Artur Mas va acusar el tripartit d'haver incomplert el seu programa electoral amb les resolucions aprovades en relació amb els peatges, i va retreure al govern "que hagi fet la feina fàcil i hagi optat per apujar els peatges, en lloc de reclamar a l'Estat els diners de Catalunya".

El secretari de Mobilitat, Manel Nadal, va recordar que va ser CiU qui va allargar fins a disset anys les concessions de diverses autopistes catalanes i que "va construir 160 km d'autopistes de peatge". El responsable de Mobilitat va afirmar que l'ajornament dels increments de tarifes i la compensació a les concessionàries pactada per l'anterior govern de CiU havia provocat una despesa que entre els anys 2005 i 2013 havia de pujar fins a 315 milions d'euros.

MXA

Més informació:

www.gencat.net/ptop/documentacio/basica/descarrega/autopcat.pdf
www.pacteind.org/docs/transcripcio_jornada.pdf
www.autopistas.com/cat/index_ie.htm
<http://193.145.43.51/emn21/Presenta.htm>

133 PEDRERES AL Penedès i EL GARRAF



L'ampliació o instal·lació de noves pedreres aviva el debat sobre els efectes ambientals de l'extracció d'àrids, especialment a les comarques del Penedès i el Garraf, amb l'ampliació de la pedrera de Valldarxa, d'Uniland, dins el Parc Natural del Garraf, la nova pedrera de la serra del Bolet i de la riera del Lavernó a l'Alt Penedès. A mitjan any, la Generalitat, els col·legis professionals d'enginyers de mines, la patronal del sector d'àrids i les entitats ecologistes es comprometen a constituir un consell assessor amb l'objectiu de minimitzar l'impacte ambiental del sector dels àrids i promoure una producció adequada a les necessitats.



Al llarg de l'any 2004 van aparèixer diverses polèmiques associades a les activitats d'extracció d'àrids. Les comarques del Penedès i del Garraf van protagonitzar-ne una bona part, tot i que les pedreres van ser motiu de debat a tot el territori: l'ABOCADOR DE VACAMORTA (CRUJILLES) [4], les activitats extractives d'en Pascal i de l'Alt de la Pedrosa al massís del Montgrí, la pedrera de Sant Corneli a la zona de la Canal –situada entre els municipis de Figols i Cercs, al Berguedà–, i l'obertura de noves pedreres a l'espai de la Garriga, a l'Alt Empordà, només són uns pocs exemples dels molts apareguts.



Les pedreres al Penedès

A principi de gener les entitats i els veïns de Guardiola de Font-rubí i Sant Joan de Mediona van manifestar el seu rebuig a la instal·lació de la pedrera de l'empresa Cales de Pachs a la serra del Bolet, un dels indrets més valuosos de l'Alt Penedès. Els ecologistes van endegar una campanya a través de la qual es van recollir més de cinc mil signatures. A principi de novembre, la plataforma Salvem el Penedès va denunciar l'activitat d'una pedrera d'àrids a tocar de la riera de Lavernó, a Subirats, que no disposava de llicència ambiental. L'activitat d'extracció, que havia de servir per a crear talussos al tram del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT, ALT PENEDES [83], no es va publicar al Diari Oficial de la Generalitat fins molt de temps després, quan l'activitat ja havia acabat. L'alcalde de Subirats, Antoni Soler, va recordar que s'havien presentat denúncies davant del Servei de Protecció de la Natura de la Guàrdia Civil (Seprona) i del Cos d'Agents Rurals i que l'Ajuntament ja s'hi havia mostrat contrari a través de l'aprovació d'una moció en un ple.

Uniland amplia l'àmbit d'extracció de la pedrera dins el Parc Natural del Garraf

L'increment progressiu de les zones d'extracció de les pedreres de la comarca del Garraf, fins i tot dins l'àrea d'influència del Parc Natural del Garraf, va ser una de les preocupacions de diverses organitzacions de ciutadans. Antoni Prats, president de l'Associació de Veïns del Garraf (nucli del municipi de Sitges), va denunciar les constants ampliacions de les activitats extractives, que en la majoria de casos es feien sense estudi d'impacte ambiental i posant en perill les espècies protegides de la zona. Prats va assegurar que les empreses extractores havien incrementat també la fabricació de derivats del ciment al mateix lloc on feien l'extracció de pedra, activitat per a la qual no tenien els permisos necessaris. Les empreses amb seu a la zona són Uniland, EACSA –expedientada pel govern local–, Ciments Molins i Asland.

La polèmica més sonada provenia de les destrosses que l'empresa de ciment Uniland havia fet en un espai forestal per ampliar la pedrera ubicada a prop de Vallcarca, dins el Parc Natural del

Garraf. El cap del servei de Parcs Naturals de la Diputació de Barcelona, Jordi Bellapart, va reconèixer que Uniland tenia dret a fer l'ampliació. Tot i això, va denunciar la manera com s'havia portat a terme i les destrosses que s'havien provocat des de principi d'abril: un camí entre pins i margallons es va convertir en un gran esvoranc de més de cinc metres d'amplada, amb arbres caiguts i margallons mig arrencats. Els membres de l'Agrupació de Defensa Forestal de la Comarca i la Plataforma de Defensa del Parc Natural també van mostrar el seu rebuig a l'ampliació de la pedrera.

La Generalitat crea un consell assessor per a reduir l'impacte ambiental de les pedreres

A principi d'agost, els departaments de Política Territorial i Obres Públiques, Treball i Indústria i Medi Ambient i Habitatge, juntament amb els ajuntaments afectats, el Col·legi professional d'enginyers de mines, la patronal del sector dels àrids i les entitats ecologistes van declarar el seu compromís de constituir un consell assessor amb l'objectiu de minimitzar l'impacte ambiental del sector dels àrids i promoure una producció adequada a les necessitats reals. Les conclusions del grup de treball servirien perquè es pogués establir una nova política estratègica en aquest sector. La creació del consell assessor responia tant a l'increment de la demanda d'àrids durant els darrers anys com en un futur pròxim, i com als impactes ambientals i socials de l'obertura de noves explotacions o de l'ampliació de les existents.

L'any es va tancar amb la compareixença del president del Gremi d'Àrids de Catalunya, Pasqual Roca, en la Comissió de Política Territorial del Parlament per a explicar la situació del sector i demanar una solució als problemes d'extracció. El gremi va demanar la creació d'una nova llei que reguli l'activitat i el desbloqueig d'expedients de pedreres, encallats per manca d'autorització ambiental.

La resposta del DMAH va venir de la mà del conseller Salvador Milà, que va declarar que calien restriccions a l'hora d'extreure material i un control més intens sobre l'activitat, atès que el territori està molt sensibilitzat després d'anys d'actuacions poc respectuoses. Segons Milà, a través del Consell assessor, participat per l'Administració i el sector d'àrids, s'haurien d'assolir acords per a permetre extraccions controlades i que afectessin el mínim possible l'entorn.

JRL, XSR i XBR

Més informació:

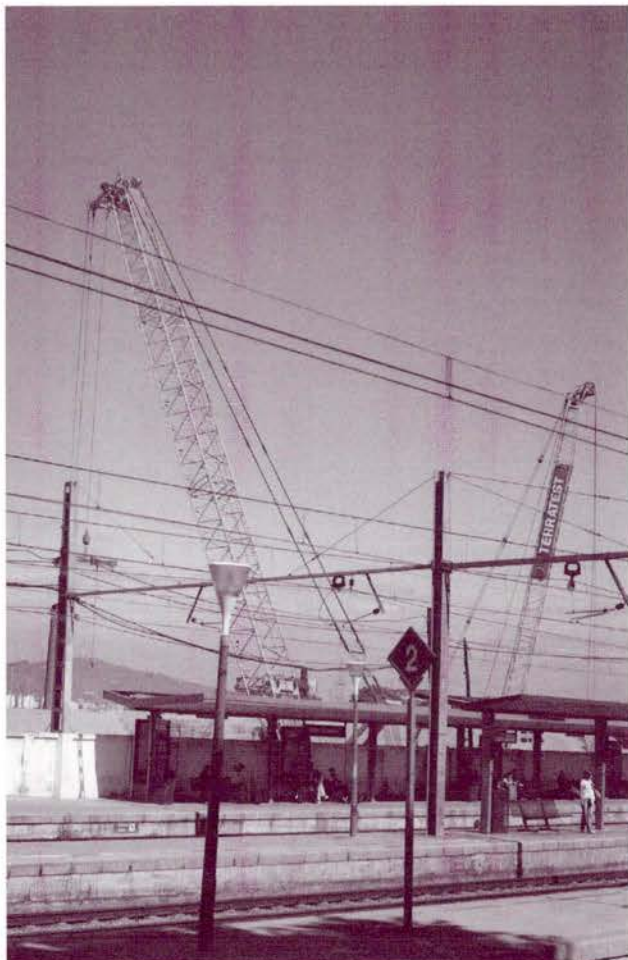
www.diba.es/parcsn/parcs/home.asp
www.gremiarids.com/



El Pla Delta aplega la concertació de les administracions implicades en sis actuacions de gran envergadura entre les quals destaquen les ampliacions del port i l'aeroport de Barcelona i el desviament del riu Llobregat. A mitjan any, el Departament de Medi Ambient i Habitatge impulsà la creació d'una comissió de seguiment i control ambiental de les obres del Pla Delta i el Ministeri de Foment, Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA) i l'Autoritat Portuària de Barcelona van signar un conveni de cooperació per a coordinar i fer un seguiment de les obres del delta del Llobregat. El 15 de setembre s'inaugurà la primera actuació finalitzada del Pla Delta: el desviament del Llobregat.

El Conveni de Cooperació en Infraestructures i Medi Ambient al Delta del Llobregat, anomenat Pla Delta, va ser signat i aprovat pel Govern central, la Generalitat de Catalunya i els ajuntaments de Barcelona i el Prat de Llobregat el 16 d'abril de 1994, després d'un llarg període de negociació i de concertació entre administracions que va durar anys. Posteriorment, l'Ajuntament del Prat ha aconseguit modificacions puntuals majoritàriament relacionades amb aspectes ambientals. Aquest procés de concertació ha estat considerat un exemple innovador en termes de governabilitat.

L'àmbit d'actuació del Pla Delta abraça unes 1.500 ha. Un 85% dels terrenys corresponen al terme municipal del Prat,



El Pla Delta s'haurà de coordinar amb altres obres que s'estan executant en el mateix territori com l'estació intermodal del Prat. En la imatge l'actual estació de ferrocarrils del Prat de Llobregat. Foto: Marta Casas

més d'un 10% al de Viladecans i la resta als municipis de Barcelona i Gavà. El Pla preveu sis grans actuacions: 1) l'ampliació de l'AEROPORT DE BARCELONA [7], 2) el DESVIAMENT DEL RIU LLOBREGAT [181], 3) la construcció de la DEPURADORA DEL BAIX LLOBREGAT [69], 4) l'ampliació del PORT DE BARCELONA [166] i 5) els accessos viaris i 6) ferroviaris a la plataforma logística del delta del Llobregat. En l'execució participen diversos organismes i societats, com ara AENA i Gestió d'Infraestructures Ferroviàries (GIF) (dependents del Ministeri de Foment), l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), l'empresa pública Depurbaix i les demarcacions de carreteres de l'Estat i la Generalitat de Catalunya. D'altra banda, el Pla Delta s'haurà de coordinar amb altres actuacions que no preveu i que es faran en aquest territori, com són la construcció del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [79], l'estació intermodal del Prat, el METRO [106] i la llançadora que connectarà el FAV amb l'AEROPORT [85].

L'encaix del Pla Delta en el Parc Agrari del Baix Llobregat

Un dels principals reptes que ha hagut d'afrontar el Pla Delta ha estat la integració de les infraestructures pesants en un espai molt transformat, estratègic per a les infraestructures, d'alt valor ecològic i agrícola i proper a una àrea urbana densament poblada. A primers de setembre, es va publicar al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOCG) l'aprovació definitiva del Pla especial de protecció i millora del Parc Agrari del Baix Llobregat, que incloïa una normativa complementària que reforça la protecció urbanística i assumia el desenvolupament urbanístic sostenible com a principi orientador. També recollia, de manera explícita, les afectacions de les infraestructures que preveu el Pla Delta sobre el Parc Agrari. En aquest sentit, Ramon Terricabras, gerent del Parc Agrari, va advertir que el Pla Delta provocaria la pèrdua de superfície agrícola útil, la partició de finques fins a deixar-les en dimensions no rendibles i la destrucció de les xarxes de camins, drenatge i reg que condicionarien la viabilitat del Parc.

Creació d'una comissió de control ambiental i aprovació d'un conveni per a coordinar les obres del Pla Delta

A mitjan juny, l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), a través del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), va demanar al Govern central la creació d'una comissió de seguiment i control ambiental de totes les obres vinculades al Pla Delta. Aquesta demanda va estar motivada per la sentència del Tribunal Suprem que anul·lava el projecte de desviament del riu Llobregat a la desembocadura. Després de diverses reunions, la ministra de Medi Ambient, Cristina Narbona, i el seu





homòleg a la Generalitat de Catalunya, Salvador Milà, van acordar impulsar la comissió.

D'altra banda, a principi de setembre, el Consell de Ministres va aprovar un conveni de cooperació entre la Secretaria d'Estat d'Infraestructures i Planificació del Ministeri de Foment, AENA i l'APB amb l'objectiu de coordinar i fer un seguiment de les obres del delta de Llobregat. Per això, es va preveure la destinació de 400.000 euros anuals, dels quals 280.000 els aportaria el Ministeri de Foment i la resta es repartirien entre AENA i el port de Barcelona.

Finalment, el 15 de setembre es va inaugurar el desviament del tram final del riu que permetrà l'ampliació del port de Barcelona i evitarà inundacions en cas de grans avingudes d'aigua.

JRL, XSR i XBR

Més informació:

www.aj-elprat.es/
www.diba.es/parcagrari/mar.htm
www.bcn.es/bibliotecageneral/WPAC/ENG/slinks/s004366.htm
www.amics21.com/
www.elbaixllobregat.net



Continuen els treballs previs a la redacció del Pla director territorial de l'Alt Penedès. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat proposa coordinar la redacció del Pla amb la del Pla Territorial Metropolità de Barcelona per assegurar l'encaix de la comarca en les dinàmiques metropolitanes. Diferents iniciatives d'origen públic i privat se succeeixen en paral·lel amb l'objectiu de preservar i dinamitzar els territoris penedesencs. El Consell Comarcal de l'Alt Penedès preveu que per al 2005 s'iniciïn els treballs definitius de redacció del Pla.

Antecedents | 2003:91

La comarca de l'Alt Penedès està situada a la plana del corredor prelitoral, entre les comarques del Garraf, el Baix Llobregat, l'Anoia i el Baix Penedès –que ja és província de Tarragona–, en l'àmbit d'influència de la regió metropolitana de Barcelona. El vi i el cava són el principal motor econòmic d'una zona que suporta, des de fa uns anys, una creixent pressió metropolitana sobre els usos del sòl.

El Consell Comarcal va demanar l'any 2002 a la Generalitat de Catalunya l'elaboració del Pla director territorial de l'Alt Penedès (PDTAP), amb l'objectiu de definir unes directrius de creixement i d'usos, evitar els impactes negatius de les transformacions i preservar la comarca de manera que es faci compatible el conreu de la vinya amb les dinàmiques metropolitanes.

A mitjan 2003 es va presentar un primer document de diagnòsi territorial, com a treball previ a la redacció del PDTAP. A final d'aquell any es va crear una comissió de seguiment i es va iniciar l'elaboració del Pla per part del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) de la Generalitat i amb la participació del Consell Comarcal i de bona part dels agents del territori. Durant el 2004 es va iniciar un cicle de debats públics organitzats pel Consell Comarcal sobre temes d'especial rellevància per a la comarca que serien incorporats al Pla.

Coordinació amb la redacció del Pla territorial metropolità de Barcelona

El 17 de febrer de 2004, el recentment nomenat secretari per a la Planificació Territorial, Oriol Nel·lo, va declarar que era necessari coordinar la redacció del Pla territorial metropolità de Barcelona (PTMB) amb la del PDTAP atès que el territori comarcal està integrat en l'àmbit metropolità. Nel·lo va defensar que tant la Generalitat com els ajuntaments i el Consell Comarcal havien de partir de la realitat actual i buscar fórmules proactives en relació amb les dinàmiques metropolitanes, més que no pas oposar-s'hi.

A final de març, Joan Raventós, diputat de CiU per l'Alt Penedès, va presentar al Parlament una proposició no de llei reclamant que la Generalitat signés un conveni amb el Consell d'Alcaldes que garantís la redacció del PDTAP, independentment de la redacció del PTMB.

Dinamisme local per a la preservació del territori

En paral·lel a l'impuls que s'estava donant al PDTAP, van sorgir iniciatives públiques i privades amb l'objectiu de minimitzar els impactes territorials i paisatgístics de les noves implantacions industrials, residencials i d'infraestructures, i de protegir la producció vitivinícola i el sòl no urbanitzable. El mes de maig es va presentar l'Estudi del paisatge vitivinícola de l'Alt Penedès que posava en relleu el potencial del sector, alhora que advertia del risc d'una per-

dua de competitivitat relacionada amb el deteriorament paisatgístic. L'estudi defensava la redacció de la CARTA DEL PAISATGE DE L'ALT PENEDEÈS [39]. També a final de maig es va anunciar la realització d'un estudi del sòl no urbanitzable als nou municipis que integren la Mancomunitat de l'Alt Penedès (MAP). Segons va explicar Joan Amat, president de la MAP i alcalde de Sant Sadurn d'Anoia (CiU), "servirà per a conèixer millor el territori i dinamitzar els entorns i no pretén ser cap contrapès al Pla director". Finançat al cinquanta per cent per la Generalitat i la Diputació de Barcelona, es preveia que estigués enllestit el primer trimestre de 2005.

El 9 de desembre, durant l'acte de signatura de la Carta del Paisatge de l'Alt Penedès, el director del Programa de Planejament Territorial de la Generalitat, Juli Esteban, va aprofitar per a defensar l'especificitat del PDTAP com un document separat del PTMB.

Joan Raventós va denunciar que l'objectiu de la Generalitat era "apartar la gent de la comarca del nou Pla director, amb el nomenament d'un equip redactor de Barcelona", i va lamentar que "la comarca perdrà força per decidir el seu futur".

D'altra banda, en el marc del DEBAT SOBRE L'ORGANITZACIÓ TERRITORIAL DE CATALUNYA [114] el 9 de juny va tenir lloc una reunió entre els representants polítics de les comarques del Garraf, l'Alt i el Baix Penedès i l'Anoia i els alcaldes de les quatre capitals, que va concloure amb la Declaració de Sant Martí. Aquest document reclamava més autonomia per decidir sobre el seu futur i la integració de totes les comarques en una única VEGUERIA DEL PENEDEÈS [120].

S'activa la redacció del Pla Director

Al mes de novembre, mitjançant un conveni signat amb la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), es va constituir un equip pluridisciplinari dirigit per l'arquitecta Isabel Castiñeira amb l'objectiu de redactar el Pla Director. A mitjan desembre es va aprovar el pressupost del Consell Comarcal de l'Alt Penedès per al 2005 amb el vot en contra de CiU i l'abstenció del PP. Els reptes plantejats eren l'elaboració del PDTAP, el seguiment de la Carta del Paisatge, a més del Pla d'integració dels polígons industrials en el paisatge vitivinícola.

MXA

Més informació:

www.ccapenedes.com/prespd.htm
www.ccapenedes.com/
www.webgipal.net/AltPenedes/download/Carta%20paisatge%20NOMS.pdf



136 PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ



Continuen els treballs d'elaboració del Pla director territorial de l'Empordà que ha de permetre coordinar l'ordenació territorial i urbanística dels municipis de l'Alt i el Baix Empordà i planificar-ne les infraestructures futures. El nou Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat assegura que el document tindrà una gran capacitat resolutiva incloent-hi normes d'obligat compliment pels ajuntaments, fet pel qual organitza unes breus sessions de participació ciutadana per a consultar els agents del territori. Salvem l'Empordà reclama que, mentre es redacta el Pla director territorial, es realitzi una moratòria dels projectes que puguin tenir un fort impacte ambiental i demana més participació ciutadana.

Antecedents | 2003:95



Des dels anys seixanta les comarques de l'Alt i el Baix Empordà, a l'extrem nord-oriental de Catalunya, havien experimentat un fort creixement urbanístic lligat a l'auge del turisme i la construcció de segones residències. En els últims anys aquesta situació va començar a generar una forta preocupació en sectors ecologistes que, el juny de 2002, van constituir la plataforma Salvem l'Empordà. Protestaven per diversos projectes previstos com ara urbanitzacions residencials en espais oberts (CAMP DE GOLF I URBANITZACIÓ A VILANERA [22] [2003:16], PLA URBANÍSTIC DE CAP RAS [146], PLA URBANÍSTIC DE FLUVIANÀUTIC [147] [2003:122], PLA URBANÍSTIC DE LA PINEDA D'EN GORI [149], PLA URBANÍSTIC DEL SECTOR INDUSTRIAL MOLI D'EN REIXAC [160], PLA URBANÍSTIC SAU 2 DE L'ARMENTERA [162], POUM DEL PORT DE LA SEIVA [176], URBANITZACIÓ CLUB MEDITERRANÉE DE CADAQUÈS [199]), granges de porcs, CAMPS DE GOLF [23], la LÍNIA DE MOLT ALTA TENSIÓ SENTMENAT-BESCANÓ-BAIXAS [102]) i demanaven la redacció d'un pla director urbanístic per a ordenar projectes com la construcció de CENTRALS EOLÍQUES A L'ALT EMPORDÀ [52] o el traçat d'infraestructures com ara el FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [90 i 91].



Una de les primeres reivindicacions fou l'elaboració d'un pla director territorial d'àmbit comarcal redactat a partir de criteris socials, econòmics, paisatgístics i culturals que garantissin la sostenibilitat de la comarca per a futures generacions.



El treball originari del Pla director territorial va néixer el setembre de 2002 amb la signatura d'un conveni entre el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Felip Puig (Convergència i Unió, CIU), i els presidents dels consells comarcals de l'Alt i el Baix Empordà, Jordi Cabezas i Josep Sala. L'objectiu del Pla era coordinar l'ordenació urbanística de les dues comarques i contenir les determinacions bàsiques pel que fa als espais oberts, les infraestructures i el desenvolupament urbà. Els treballs previs del document es van començar a elaborar el 2003.



El nou Govern revisa el funcionament del Pla

El mes de febrer de 2004 el secretari general per a la Planificació Territorial de la Generalitat de Catalunya, Oriol Nello (Ciutadans per Canvi, CpC), va reiterar l'aposta del nou Govern de la Generalitat per l'elaboració del Pla director territorial. A més, va afirmar que, a diferència del pla impulsat per l'anterior Govern, que segons ell només pretenia definir els criteris principals sobre el creixement urbanístic, el nou pla tindria major capacitat resolutiva, incloent-hi normes d'obligat compliment per part dels ajuntaments i l'Administració autonòmica. D'aquesta manera, afirmava que els ajuntaments s'haurien d'adaptar als criteris del Pla director territorial a l'hora de redactar el seu planejament o les revisions i, en casos excepcionals, es podrien modificar o anul·lar planejaments urbanístics vigents. Es preveia que es pogués disposar d'un primer

avenç del Pla a principi de 2005 i que s'aproves definitivament a mitjan any.

A final de març Salvem l'Empordà va organitzar la Marxa per l'Empordà que tenia com a objectiu reclamar al nou Govern que el Pla director territorial es realitzés amb la màxima participació ciutadana i que, mentre no estigués elaborat, es realitzés una moratòria per a aturar tots els projectes que poguessin tenir un fort impacte. La marxa va consistir en un recorregut de 50 km durant dos dies entre la Bisbal d'Empordà i Figueres en què van participar unes quatre-centes persones.

Durant els mesos de març i abril es va celebrar el DEBAT COSTA BRAVA [68], a les conclusions del qual apareixia la necessitat d'aturar el ritme de creixement d'urbanització del litoral i apostar per un nou MODEL TURÍSTIC [198] basat en la qualitat i el paisatge. El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va assegurar que el Govern assumia com a seves les conclusions del Debat i que la redacció del Pla director territorial de l'Empordà respondria a aquests criteris.

D'altra banda, a final de maig, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va aprovar inicialment el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER [138] que preveia la classificació de 24.500 ha del litoral català com a sòls no urbanitzables i que englobava la gran majoria de sòls qualificats anteriorment com a sòls no urbanitzables i sòls urbanitzables no delimitats. A l'Empordà aquest Pla protegia espais no només de primera línia de mar sinó també de segona línia com la serra d'Albera, els camps agrícoles de Sant Pere Pescador i l'Armentera, les planes de Palafrugell o les terrasses agrícoles entre Palamós i Calonge.

Salvem l'Empordà celebra un referèndum sobre el Pla director territorial

El 13 de juny Salvem l'Empordà va organitzar un referèndum a l'Alt i el Baix Empordà, coincidint amb la celebració de les eleccions europees, per tal de conèixer l'opinió dels ciutadans sobre el Pla director territorial. Es van instal·lar un total de cinquanta urnes en quaranta-quatre localitats de l'Empordà i la participació final fou de 5.749 persones. D'aquestes, un 97% considerava necessària la planificació global de l'Empordà a través del Pla director, un 98% creia que aquest s'havia de realitzar amb el màxim de participació ciutadana i un 97% es mostrava a favor de l'establiment d'una moratòria urbanística fins que no s'aproves definitivament el Pla.

Un dels portaveus de la plataforma, Lluís Benejam, va mostrar la seva satisfacció per la participació i va assegurar que els resultats serien enviats al DPTOP per tal d'aconseguir que es decidís «a suspendre les llicències urbanístiques durant la redacció del Pla direc-



La Pineda d'en Gori és un dels espais emblemàtics de l'Empordà sotmès a pressions urbanístiques. Foto: Marta Casas

tor». Com a mínim demanaven que no es poguessin modificar sols no urbanitzables i que s'aturessin les revisions dels plans que estaven en marxa.

El secretari de Planificació Territorial, Oriol Nel-lo, va descartar l'aplicació d'una moratòria en considerar-la inviable ja que, a parer seu, comportaria un cost econòmic molt elevat. No obstant això, assegurava que els projectes que fossin contradictoris amb la filosofia del Pla director es podrien frenar, de manera individualitzada, en passar per la Comissió d'Urbanisme. D'altra banda Nel-lo afirmava que la participació ciutadana en l'elaboració del Pla s'iniciaria amb els debats, que es desenvoluparen durant la tardor i que van ser encarregats a la Unitat de Geografia de la Universitat de Girona, als quals es convidà tots els sectors socials implicats.

S'inicien els debats de participació

El mes d'octubre van començar les sessions de participació dels debats territorials que estaven coordinats pels professors de geografia de la Universitat de Girona, Mita Castañer i Joan Vicente.

El primer debat es va realitzar a Palafrugell i va comptar amb la participació, entre altres, de Juli Esteban, director del Programa per al Planejament Territorial de la Generalitat; Joan Fortuny, coordinador del Pla director territorial; Salvador Calabuig, geògraf, i Xavier Canosa, arquitecte. Durant el debat van intervenir també membres d'entitats ecologistes que van reclamar que la participació ciutadana no es limités únicament a aquestes sessions participatives.

La segona sessió es va celebrar a Figueres el 13 d'octubre. Van parlar, entre altres, José Antonio Donaire, doctor en geografia per la Universitat de Girona; Josep Quer, historiador, i Joan Falgueras, ar-

quitecte. També hi va intervenir el director del Programa de planejament territorial, Juli Esteban, que va afirmar que el Pla director hauria de frenar la creació de segones residències i que caldria cercar alternatives com la reutilització d'habitatges desocupats. No obstant això, va remarcar que aspectes com noves línies elèctriques, presons o abocadors no estarien previstos en aquest Pla i que serien objecte d'altres estudis específics. Durant el debat, Salvem l'Empordà va reclamar que es fixessin quotes anuals de creixement urbanístic per a cada municipi, proposta que fou ben rebuda per Juli Esteban. Per la seva banda, la Cambra de Comerç de Girona va reclamar la potenciació i millora de les infraestructures i Unió de Pagesos va reivindicar el paper del pagès en la configuració del paisatge.

A part dels debats es va constituir també una comissió de participació local integrada per representats dels ajuntaments i dels consells comarcals que es va reunir el 3 de novembre de 2004 a Sant Feliu de Guíxols amb l'assistència dels alcaldes de les principals poblacions de l'Alt i el Baix Empordà. Malgrat que tots els alcaldes i regidors estaven a favor de limitar el creixement urbanístic a través del Pla director, es mostraven preocupats per la repercussió que aquest fet podria tenir sobre les finances municipals.

Salvem l'Empordà inicia una campanya de participació paral-lela

Paral·lelament, la plataforma Salvem l'Empordà va iniciar el 19 d'octubre un cicle de xerrades per tal de recollir opinions de la societat de l'Alt Empordà pel que fa al Pla director territorial de l'Empordà. La campanya de participació, amb el lema «Parla!», va consistir en vuit xerrades en diferents municipis i setze trobades amb diferents sectors de l'àmbit social, econòmic, polític i ambiental on van participar prop de cinc-centes persones. Salvem l'Empordà assegurava

SI PENSES QUE ENTRE TOTS NEM DE DECIDIR EL FUTUR DE LA NOSTRA COMARCA...

VOTA PER L'EMPORDÀ DE DEMÀ!



ORGANITZA: Col·legi de periodistes de Girona www.salvem-emporda.org

DIUMENGE
13
JUNY
2004

SALVEM L'EMPORDÀ

La plataforma Salvem l'Empordà va organitzar un referèndum per tal de conèixer l'opinió dels ciutadans sobre el Pla director territorial.

que els debats organitzats pel Departament de Política Territorial no havien tingut una veritable voluntat participativa.

La campanya va finalitzar el 3 de desembre, amb la creació d'una taula multisectorial que tenia com a objectiu discutir els diferents temes que havien preocupat més durant la campanya de participació. Hi van intervenir Xavier Canosa, de la delegació de l'Alt Empordà del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya; Josep Donès, secretari general del Gremi de Constructors i Promotors d'Edificis de Girona; Narcís Poch, d'Unió de Pagesos, i Anna Albó, de Salvem l'Empordà.

De tot aquest procés participatiu, en van sortir una sèrie de conclusions que van ser resumides en deu punts. Entre aquestes destacava la necessitat de marcar un llindar de creixement urbanístic per municipi, limitar les segones residències, afavorir els creixements a l'entorn del nucli urbà i potenciar la rehabilitació. També es reclamava que l'aigua i els residus fossin tractats com a elements fonamentals en el Pla director, que es potenciés l'activitat agrícola com a activitat econòmica i conservadora del territori i que es millorés el transport públic i el tren de rodalies. Salvem l'Empordà va afirmar que aquestes conclusions serien incloses en les al·legacions que faria al Pla director.

El Pla director del sistema costaner protegeix sòls urbanitzables de l'Empordà

D'altra banda, el mes de novembre el DPTOP va aprovar els objectius i criteris de la segona part del Pla director del sistema costaner que es referia als sòls urbanitzables delimitats sense pla par-

cial aprovat. De les 211 unitats estudiades, el Pla en protegia cinquanta, mentre que la resta mantenia la qualificació prèvia. D'aquests cinquanta un total de catorze se situaven a l'Empordà, en els municipis de Portbou, Llançà, Cadaqués, Sant Pere Pescador, Begur, Palafrugell, Calonge i Sant Feliu de Guíxols. Aquests sòls havien de «ser objecte d'una especial protecció establint la regulació normativa necessària per a la protecció i posada en valor de les condicions necessàries per al manteniment dels seus valors ambientals i paisatgístics».

El 30 de desembre el secretari per a la Planificació Territorial, Oriol Nel·lo, assegurava que a primers del 2005 es presentaria un avantprojecte del Pla director que es faria arribar als ajuntaments, consells comarcals, organismes, entitats i associacions, que disposarien de dos a tres mesos per fer-hi suggeriments. La intenció del Govern era aprovar inicialment el document el mes de juny i de manera definitiva a la tardor, després de deixar un període de dos a tres mesos per fer al·legacions. Salvem l'Empordà valorava positivament que la tramitació permetés aportar-hi suggeriments abans de l'aprovació inicial però reiterava que calia acompanyar-la de mesures concretes i provisionals per evitar que durant aquest procés es realitzessin actuacions contradictòries amb el Pla.

MJP

Més informació:

www.gencat.net/ptop
www.salvem-emporda.org

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE L'ACTUR SANTA MARIA DE GALLECS 137



Després de més de trenta anys de controvèrsia i reivindicacions, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona aprova inicialment el Pla director urbanístic de l'ACTUR de Santa Maria de Gallecs amb la intenció de preservar definitivament aquest espai rural de la urbanització. Diverses entitats vallesanes consideren insuficients les garanties que ofereix el PDU i hi presenten al·legacions.

Antecedents | 2003:44

Gallecs és un espai rural situat entre les comarques del Vallès Occidental i l'Oriental. Una bona part es troba al terme municipal de Mollet del Vallès, tot i que també afecta els municipis de Lliçà de Vall, Montcada i Reixac, Palau-Solità i Plegamans, Pareds del Vallès, Polinyà i Santa Perpètua de Mogoda.

El 1970, el Ministerio de la Vivienda del moment delimita l'espai de 1.472 ha amb l'objectiu de construir-hi una macrociutat per a una població de gairebé 130.000 persones, en el marc del programa d'Actuacions Urbanístiques Urgents (ACTUR). Tot i que el projecte inicial de ciutat satèl·lit no va prosperar, durant aquest darrer trenta-cinc anys se n'ha urbanitzat un 43,2% de la superfície total per a usos industrials i residencials.

Durant el 2003 es va presentar la proposta de l'Institut Català del Sòl (INCASOL), que n'era el propietari, de preservar el 85% de l'espai rural de Gallecs i edificar-ne la resta. La proposta va topar amb l'oposició de determinats sectors de la població local, que demana que es preservés íntegrament el que quedava d'espai rural.

DPTOP expressa la voluntat de preservar Gallecs

A l'inici d'any, els responsables del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) van exposar que un dels seus objectius prioritaris seria integrar l'espai de Gallecs en el sistema metropolità d'espais oberts, posant punt final a més de trenta anys de protestes de les entitats ecologistes. El 10 de gener el DPTOP, a través de la Secretaria per a la Planificació Territorial, es va fer públic que s'estava treballant amb els ajuntaments implicats per tal d'arribar als acords que haurien d'impulsar l'elaboració del Pla director urbanístic (PDU) de l'ACTUR Santa Maria de Gallecs.

Segons els responsables del DPTOP, l'objectiu del Pla director urbanístic era garantir la preservació de la pràctica totalitat de l'espai lliure de titularitat pública i alhora resoldre l'articulació de l'espai i els nuclis urbans.

Deu dies més tard, el secretari per a la Planificació Territorial, Oriol Nel·lo i el director general d'Urbanisme, Joan Llorc, es van reunir amb els alcaldes que comparteixen l'espai de Gallecs per a establir els criteris de la protecció de l'espai. A la reunió, tots els assistents van coincidir en els aspectes que havien de garantir el futur pla de Gallecs, entre els quals hi havia: preservar-lo com a espai obert al servei de les poblacions que l'envolten i al conjunt de la regió metropolitana, garantir el manteniment dels terrenys del domini públic a banda de la correcta connexió amb el sistema viari i els espais urbans i, alhora, aconseguir la unitat de gestió de l'espai. Al mateix temps, es va acordar constituir un consell de seguiment per a garantir una bona entesa i continuïtat del procés d'elaboració del Pla director de Gallecs.

L'Ajuntament de Mollet del Vallès vol recuperar els antics molins de vent

A final de juny, l'ajuntament de Mollet del Vallès va aprovar en el ple una declaració per a la recuperació dels antics molins de vent existents a la zona, com a element característic del paisatge rural de Gallecs i com a font d'energia renovable per a mantenir les explotacions de la zona. El projecte, que comptava amb el suport econòmic del programa europeu Life, tenia com a objectiu mostrar la utilització de l'energia eòlica per a ús agrícola a partir de l'extracció i bombament d'aigua d'un pou, per a subministrar aigua a una bassa on hi havia l'aigua per a regar els horts de la zo-



Imatge de l'espai rural de Gallecs. Amb l'aprovació del Pla director urbanístic, 774 ha queden protegides de la urbanització. Foto: Jornet-Llop-Pastor Arquitectes.

na. El pressupost previst era gairebé de 50.000 euros.

Gallecs, una de les cinquanta actuacions prioritàries del DPTOP

El 4 d'octubre de 2004, el DPTOP va fer públiques les seves 50 ACTUACIONS PRIORITÀRIES [12] per a la legislatura en política urbanística, planejament territorial, gestió paisatgística, mobilitat i obra pública arreu de Catalunya, entre les quals hi havia la protecció de l'espai de Gallecs.

Després de més de trenta anys de protestes i de reivindicacions per part dels ajuntaments afectats i per part de diverses entitats, per a preservar l'espai de la urbanització, el mes d'octubre de 2004 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona va aprovar inicialment el Pla director urbanístic de l'ACTUR Santa Maria de Gallecs: l'objectiu era preservar l'espai d'una possible urbanització.

El DPTOP i els ajuntaments presenten el PDU de Gallecs

El 20 d'octubre el Conseller de PTOU, Joaquim Nadal, i els alcaldes dels municipis que comparteixen el paratge de Gallecs en el seu terme municipal van presentar el document del Pla director urbanístic (PDU) de Gallecs, que preservava 774 ha de l'espai, en un acte institucional que es va celebrar a l'església de Santa Maria de Gallecs. El mateix dia, a la tarda, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona va aprovar inicialment el Pla, que seria sotmès a informació pública i institucional i que s'hauria d'aprovar definitivament el 2005.

El Pla tenia tres objectius principals: preservar l'espai central de Gallecs de la urbanització, ordenar les àrees de contacte entre l'espai construït i l'espai lliure i garantir la gestió de l'àmbit de Gallecs entre les administracions locals i la Generalitat.

Pel que fa a la preservació de l'espai, el Pla garantia la no urbanització de 774 ha, de les 1.471 ha inicials de l'espai, que configuraven

l'àrea central, amb un espai d'alt interès natural i agrícola que, des del punt de vista dels valors paisatgístics, era un dels pocs exemples de la plana vallesana que s'havia mantingut lliure d'urbanització.

Per a la gestió de l'espai es preveia la constitució d'un consorci, amb els municipis afectats, la Generalitat i altres institucions, que rebria el sòl protegit en règim de cessió i el gestionaria per a garantir la continuïtat de les activitats agrícoles, la preservació del paisatge i l'ús com a espai de lleure per part dels ciutadans. Finalment, el Pla preveia l'ordenació dels espais situats entre les àrees ja urbanitzades i la xarxa viària existent en l'entorn de l'àmbit preservat, de tal manera que el contacte entre el teixit urbà i l'espai tindria un caràcter harmònic i ordenat.

Set entitats vallesanes presenten les al·legacions al PDU de Gallecs

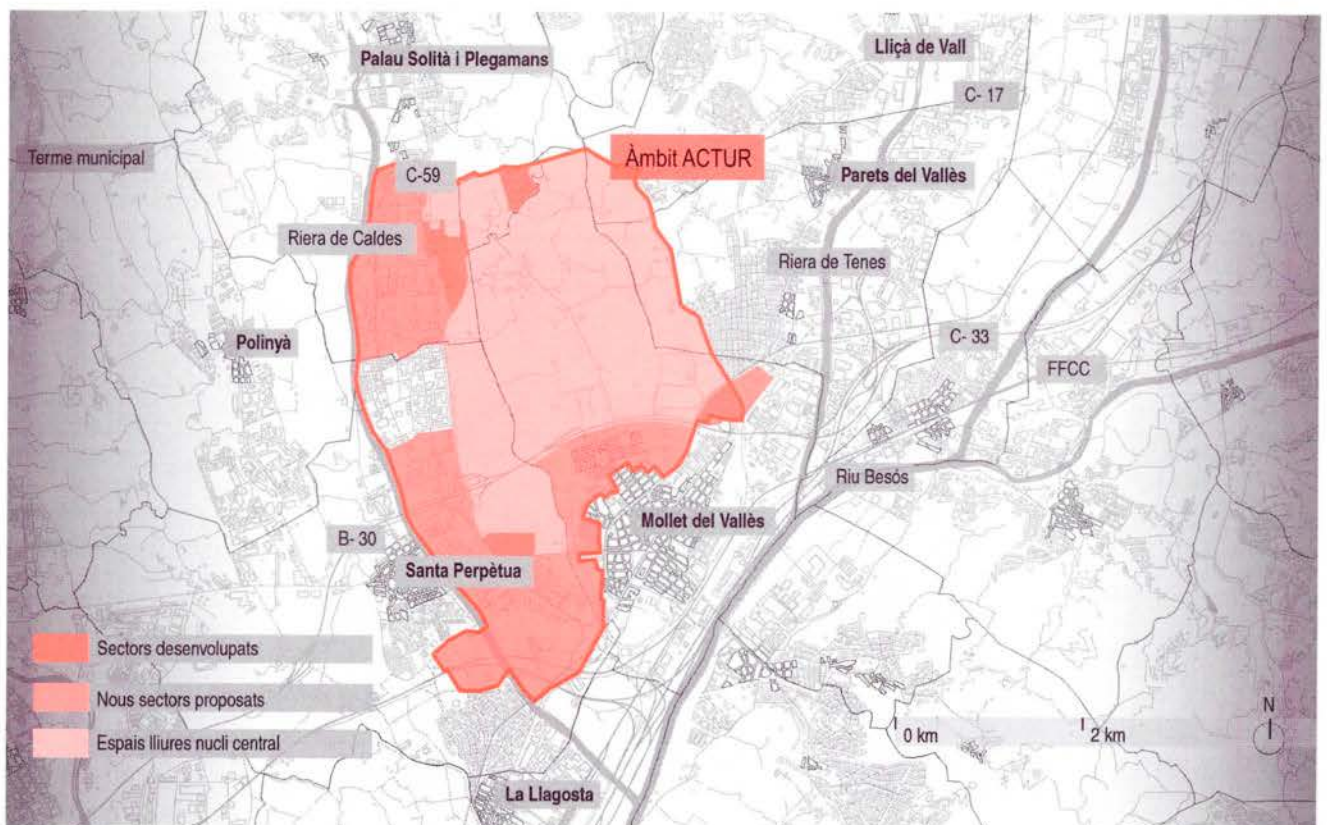
Un dia més tard, set entitats vallesanes –Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC), Associació de Veïns de Can Borrell, Associació de Veïns de Santa Rosa, Cànem, CiU Palau-Solità i Plegamans, ERC Santa Perpètua i Unió de Pagesos– van presentar conjuntament les al·legacions corresponents en el marc del tràmit d'exposició pública del PDU de Gallecs. Aquestes entitats al·legaven que el PDU no garantia la preservació de l'espai rural pel fet de no haver protegit tot l'espai que quedaria per urbanitzar i perquè establia una previsió de 60 noves ha urbanitzables.

S'espera, per al 2005, la resposta del DPTOP a les al·legacions presentades i l'aprovació definitiva del PDU.

AJF

Més informació:

www.espairuralgallecs.net
www.gencat.net/ptop





S'aprova inicialment el Pla director urbanístic del sistema costaner que té com a objectiu protegir els espais oberts del litoral situats a la franja de 500 m terra endins. El mes de maig s'aprova inicialment la primera part del Pla que preveu la transformació dels sòls no urbanitzables sense protecció específica i els sòls urbanitzables no delimitats en sòls no urbanitzables del sistema costaner, figura que faria incompatible la seva futura transformació urbanística. A final d'any s'aproven els objectius de la segona part del Pla, centrat en el sòl urbanitzable delimitat però sense pla parcial aprovat, que pretén garantir un desenvolupament urbanístic sostenible.

El fort creixement urbanístic del litoral català que es va iniciar a partir de la segona meitat del segle XX a causa del turisme i la proliferació de segones residències va provocar que, a principi del segle XXI, prop de la meitat del litoral català ja estigués urbanitzat. Diversos sectors socials, des de partits polítics 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.

L'any 2002 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) del Govern de la Generalitat, aleshores governada per Convergència i Unió, CiU, es va comprometre a elaborar en el termini d'un any un pla director urbanístic del sistema costaner, tot i que finalment no el van tenir enllestit abans de les eleccions del 2003. El 2004, el nou Govern de la Generalitat, constituït pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-els Verds (ICV), es va fixar també l'objectiu d'elaborar aquest pla.

Segons el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, l'any 2004, dels 627 km de la línia de costa a la franja de 500 m 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 urbanitzable sense protecció, i subjecte per tant a possibles reclassificacions 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%).

Es presenten els objectius del Pla

El mes de febrer de 2004 el DPTOP va presentar els objectius i propòsits del Pla director urbanístic del sistema costaner. 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". Els propòsits, per la seva banda, eren de tipus urbanístic (evitar la consolidació d'un continu edificat), patrimonial (preservar els valors paisatgístics, culturals i simbòlics dels espais costaners), ambiental (preservar un medi particularment fràgil i assegurar la connectivitat amb els espais de l'interior) i econòmic (entenen l'espai costaner com un recurs essencial per al desenvolupament econòmic, el turisme i la qualitat de vida).

L'àmbit d'aplicació del Pla eren els espais lliures situats en la franja de 500 m terra endins, a partir del límit interior de la ribera del

mar, de tal manera que afectava un total de setanta-cinc municipis catalans. El Pla director prenia com a determinacions convertir els 55 km de sòl no urbanitzable sense protecció específica en sòl no urbanitzable del sistema costaner, de tal manera que s'establí la incompatibilitat de la seva futura transformació a sòl urbanitzable. A més, el sòl urbanitzable no delimitat (calculat en un 2% del total d'urbanitzable) podria passar a ser sòl no urbanitzable del sistema costaner, tenint en compte l'opinió dels ajuntaments afectats. En el sòl no urbanitzable costaner només es permetrien, com a usos, construccions i instal·lacions pròpies d'una activitat agrícola, ramadera, forestal o d'explotació de recursos naturals. Pel que fa al sòl urbanitzable delimitat però sense pla parcial aprovat es preveia que es fixessin determinacions per a reduir-ne l'impacte ambiental i paisatgístic, com ara emplaçar els espais lliures al més a prop possible de la costa o adequar la tipologia de les edificacions al paisatge. La resta de sòls (l'urbà, el no urbanitzable protegit i l'urbanitzable delimitat amb pla parcial aprovat) mantindrien la seva classificació.

Aquest document fou tramès als ajuntaments implicats perquè fessin arribar al govern la seva opinió abans de l'aprovació inicial del Pla. Paral·lelament, i de manera preventiva, es va suspendre la tramitació de planejament urbanístic derivat (com els plans especials o els plans parcials) i de determinades llicències en sòl no urbanitzable i en sòl urbanitzable no delimitat.

A principi de març la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) va aplicar per primera vegada la suspensió de tramitacions derivada del Pla director. Es tractava d'un pla parcial de delimitació en sòl urbanitzable no delimitat per a construir-hi seixanta habitatges al sector de Montgó, a l'Escala. L'alcalde d'aquesta localitat de l'Alt Empordà, Josep Maria Guinart, de CiU, va lamentar la decisió de suspendre la tramitació i va assegurar que el projecte no tindria cap impacte ja que se situava en una zona ja consolidada urbanísticament. A més va advertir que, si la Generalitat frenava l'expansió urbanística en determinades zones del litoral, es corria el risc que els municipis que vivien de la construcció i el turisme entressin en regressió econòmica.

Durant aquest primer període de consulta, altres alcaldes, majoritàriament de CiU, van expressar la seva oposició al Pla ja que a parer seu restaria autonomia als municipis. No obstant això, el secretari per a la Planificació Territorial del DPTOP, Oriol Nel·lo, assegurava que la majoria d'alcaldes s'hi mostraven a favor, ja que els eliminava la pressió que tenien a l'hora de decidir sobre el futur de la seva costa.

S'aprova inicialment el Pla director

A final de maig, el DPTOP va aprovar inicialment la primera part del Pla director urbanístic del sistema costaner després de rebre les





Cap Ras de Llançà, en la imatge, és un dels espais inclosos en el PDUSC. Foto: Marta Casas

al·legacions d'alguns ajuntaments. El Pla mantenia l'objectiu de qualificar com a sòl no urbanitzable del sistema costaner els sòls no urbanitzables sense protecció i els sòls urbanitzables no delimitats. Així, per exemple, a la comarca del Maresme es definien espais de separació entre els municipis per a evitar que es consolidés un continu urbà. En alguns punts la franja protegida no es limitava únicament als 500 m respecte de la línia de la costa, sinó que entrava en la segona línia (fins a prop d'1 km) per tal d'assegurar la connexió d'espais naturals i preservar les planes agrícoles i els cursos fluvials. És el cas de la plana agrícola del Baix Ter, a Torroella de Montgrí, la desembocadura del Gaià, prop de Tarragona, o la connexió del cap de Creus amb la serra de l'Albera, a l'Alt Empordà.

En total es preveia que el Pla protegís 24.500 ha de les quals 17.400 serien sòl no urbanitzable del sistema costaner i 7.100 ja estaven protegides anteriorment mitjançant el Pla d'espais d'interès natural (PEIN). A aquesta superfície, s'hi podrien afegir 1.000 ha més que no requerien una protecció especial si els ajuntaments hi donaven la respectiva conformitat.

Amb l'aprovació inicial del Pla es procedia al període d'informació pública obert als ajuntaments, ciutadans i organismes competents perquè hi presentessin al·legacions. Es preveia que l'aprovació provisional i definitiva es pogués realitzar després de l'estiu, termini que finalment no es va poder complir.

D'altra banda, el Departament també va decidir iniciar la redacció d'un nou pla director urbanístic per al sòl urbanitzable delimitat situat a la franja de 500 m de la línia de costa que no disposava de planejament parcial aprovat. Segons el conseller Joaquim Nadal, calia estudiar detalladament cada un d'aquests espais, ja que, en cas de desenvolupar-se, podrien generar un impacte ambiental i paisatgís-

tic important. Fins que no s'aprovés el Pla i per a garantir-ne l'efectivitat, a mitjan juny es van suspendre les tramitacions i llicències en aquests sectors.

Reaccions a l'aprovació inicial

L'Associació Catalana de Municipis, que agrupava majoritàriament els ajuntaments governats per CiU, va presentar nombroses al·legacions contra el Pla director del sistema costaner. El consideraven un atemptat contra l'autonomia municipal i un obstacle per al desenvolupament social, econòmic i turístic dels municipis costaners. Afirment que la paralització del desenvolupament del sòl no urbanitzable i urbanitzable entrava en contradicció amb la MODIFICACIÓ DE LA LLEI D'URBANISME DE 2002 [105] i que envaïa competències municipals. Diversos ajuntaments asseguraven, a més, que els suposava un greuge comparatiu respecte a l'àrea metropolitana de Barcelona, on la costa ja estava saturada d'edificacions.

De la mateixa manera, CiU va demanar la retirada del Pla malgrat que va assegurar que coincidien amb l'objectiu de preservar el sòl no urbanitzable. El portaveu de la formació, Felip Puig, afirmava que el Pla s'havia fet "amb visió barcelonina metropolitana, sense comptar amb el territori, sense instruments de gestió ni de finançament i ignorant l'autonomia local". A més alertava que el Pla provocaria la concentració dels promotors sobre els terrenys situats just després dels 500 m des del mar.

El secretari per a la Planificació Territorial, Oriol Nel·lo, va avançar que el Pla no es retiraria i argumentava que la protecció del patrimoni natural seria un gran avantatge per als municipis ja que permetria fer que la seva riquesa fos "molt més perdurable". A més assegurava que nombrosos ajuntaments reclamaven que s'ampliés la franja de terreny protegit dins els respectius termes municipals.

Per la seva banda, els municipis inclosos al *PARC NATURAL DEL CAP DE CREUS* [125], situat a l'Alt Empordà, alertaven que el Pla director del sistema costaner tenia elements més restrictius que el Pla especial de protecció del medi natural i el paisatge del Parc Natural de la Serra de Rodes i el Cap de Creus, limitant diversos projectes com la creació d'una zona lúdica i d'educació ambiental a Roses. El conseller de Medi Ambient, Salvador Milà, va assegurar als ajuntaments que en el redactat definitiu primaria el que marqués la normativa del Parc.

Pel que fa als sectors econòmics, la Confederació Empresarial de la Província de Tarragona (CEPTA) i la Cambra de Comerç de Tarragona van criticar també el Pla director urbanístic en considerar que comportaria la pèrdua d'inversions immobiliàries, que anirien a altres comunitats autònomes, i que frenaria el creixement econòmic. Criticaven especialment la paralització dels projectes d'urbanització de l'entorn de Port Aventura, prop del cap de Salou, i de la Budejllera, una de les últimes reserves de sòl urbanitzable de la ciutat de Tarragona.

En canvi, entitats ecologistes com Greenpeace, Salvem l'Empordà o el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) van valorar positivament el Pla director urbanístic, tot i que demanaven que fos més ambiciós. Així, el GEPEC va presentar diverses al·legacions referides al litoral tarragoní i les Terres de l'Ebre on proposaven que el Pla actués també en els sòls urbanitzables delimitats amb pla parcial aprovat per tal de convertir-los en sòl no urbanitzables. Asseguraven que el fet que s'hagués aprovat un pla parcial no donava dret a indemnitzacions als propietaris donat cas que els terrenys fossin declarats no urbanitzables. El GEPEC demanava també la realització de plans de gestió per als espais no urbanitzables del sistema costaner.

S'aproven els objectius per al sòl urbanitzable delimitat sense pla parcial

El mes de novembre la Generalitat va aprovar els objectius i criteris de la segona part del Pla director urbanístic del sistema costaner, en aquest cas centrat en el sòl urbanitzable delimitat sense pla parcial aprovat. Finalment el Pla englobava cinquanta sectors que ocupaven 721 ha en vint-i-vuit municipis catalans, la urbanització dels quals podria comportar un impacte paisatgístic important. La resta dels cent seixanta-un sectors analitzats, també sense pla parcial aprovat, quedaven fora de l'àmbit del Pla, s'aixecava la suspensió cautelar i per tant seguien amb la mateixa qualificació urbanística.

Per a determinar quins sectors havien d'estar inclosos al Pla s'havien tingut en compte diversos criteris, com evitar la continuïtat dels fronts urbans al llarg de la costa, afavorir la connexió ecològica entre espais declarats d'interès natural o protegir els sistemes hidràulics. En els cinquanta sectors inclosos dins el Pla, l'objectiu seria aconseguir un desenvolupament urbanístic sostenible establint la regulació normativa necessària per a la protecció i posada en valor de

les condicions necessàries per al manteniment dels seus valors ambientals i paisatgístics. Oriol Nel·lo advertia, però, que en cap cas s'optaria per l'expropiació dels terrenys i que únicament es reclassificarien com a no urbanitzables aquelles parcel·les on no hi haguessin drets adquirits per part dels propietaris.

Entre els projectes inclosos a la llista destacaven el de Riumar a DELTEBRE [24], el Pla de les Pomes a Salou (PLA URBANÍSTIC DEL BARRANC DE BARENYS [156]), Mas Rabassa a Tarragona, Torre de l'Esquirol a Cambrils, LES MADRIGUERES [153] al Vendrell el Pla de Sant Simó a Mataró, Pineda Centre a Pineda de Mar, Càmping Globo Rojo a Canet de Mar, CALA BANYS [144] a Lloret de Mar, Vista Alegre a Sant Feliu de Guíxols, CAP RAS [146] a Llançà, o Coma Morisca a Portbou.

El document fou tramès als ajuntaments afectats per tal que en donessin a conèixer el parer respectiu abans de l'aprovació inicial. Alguns alcaldes, com els de Salou o Mataró, es van mostrar en contra d'aquest Pla i van defensar els projectes urbanístics existents als seus municipis, mentre que d'altres, per exemple els de Llançà o Canet de Mar, es mostraven favorables a la protecció, tot i que advertien que caldria indemnitzar els promotors.

D'altra banda, a final de desembre, el DPTOP va atorgar 790.000 euros en ajuts per a actuacions paisatgístiques en sòl no urbanitzable del sistema costaner. L'obertura de la convocatòria s'havia realitzat el mes de setembre i es dirigia al finançament d'intervencions paisatgístiques diverses com la construcció i manteniment de camins de ronda, adquisicions de sòl públic, itineraris paisatgístics i carrils bici, reconstrucció de terrasses i marges, millora de la coberta vegetal, prevenció d'incendis o enderroc d'edificacions il·legals. Les subvencions, d'un màxim de 180.000 euros, cobrien prop d'un 50% del cost de les actuacions, de tal manera que la inversió final seria aproximadament d'1,7 milions d'euros. Un total d'onze municipis, entre els quals Calella de Mar, Malgrat de Mar o Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, van rebre l'ajuda.

A final d'any el Pla director urbanístic del sistema costaner continuava en aprovació inicial, excepte el que es referia al sòl urbanitzable delimitat sense pla parcial, que només disposava dels objectius i propòsits. La Generalitat preveia que el Pla s'aproves definitivament durant el 2005.

MJP

Més informació:

www.gencat.net/ptop/plans/pcostaner.htm

www.salvem-emporda.org

<http://aeec.pangea.org/>

<http://www.gepec.org/>

http://custodiaterritori.org/uploads/revista/c30_num22.htm

139 PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DERA VAL D'ARAN



El conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, Joaquim Nadal, ha anunciat la redacció del Pla director de la Val d'Aran per tal de fer front als reptes de la comarca en matèria d'infraestructures, de mobilitat o de proveïment energètic entre altres. L'anunci es produeix poc després que els talls en el subministrament elèctric i els col·lapses en els accessos a les pistes d'esquí provoquin les crítiques d'usuaris i del sector turístic.



La comarca d'alta muntanya de la Val d'Aran, a l'extrem occidental dels Pirineus catalans, fronterera amb França, compta amb 8.800 habitants empadronats, però durant la temporada d'esquí es calcula que només L'ESTACIÓ D'ESQUÍ DE BAQUEIRA-BERET [75] rep més de 700.000 visitants. En les últimes dècades el nombre d'habitats de segona residència s'ha doblat, i també el nombre de comerços, restaurants i hotels, amb una ocupació estacional de caps de setmana i festes d'hivern.



Col·lapse circulatori i talls en el subministrament elèctric

L'augment accelerat de la pressió residencial en els darrers anys no ha anat acompanyat d'un increment o millora proporcional de les infraestructures i els serveis, fet que ha provocat col·lapses com els viscuts durant el Nadal de 2003. Els primers dies de l'any 2004 els 16 km de la carretera C-28 que dona accés a les pistes d'esquí de Baqueira-Beret es van col·lapsar i van afectar centenars d'esquiadors. Pocs dies abans, s'havien produït talls de subministrament elèctric que havien deixat a les fosques unes quaranta mil persones i van provocar importants pèrdues en l'hostaleria i el comerç.

Roberto Buil, portaveu de l'estació d'esquí, va responsabilitzar les autoritats locals per la manca de planificació envers el creixement de les segones residències. Compartia també aquesta tesi el president del gremi d'hotelers aranesos, Joan Antoni Serrano, que va criticar que "és molt fàcil atorgar llicències i fer nous habitatges sense preocupar-se després de les infraestructures necessàries per a cobrir les necessitats d'aquests nous veïns". Per la seva banda, el diputat socialista per Unitat d'Aran, principal grup de l'oposició al Conselh Generau, Francesc Boya, va recordar que el seu grup havia proposat l'elaboració d'un pla estratègic per a buscar solucions, proposta que havia estat refusada per la majoria del Conselh, de Convergència i Unió (CIU).

El Sindic del Conselh Generau d'Aran, Carles Barrera, va anunciar llavors mesures d'urgència per a doblar la capacitat de l'aparcament de l'estació d'esquí fins a mil quatre-cents places. D'altra banda, a final de novembre, l'empresa Fecsa-Endesa ja havia realitzat les obres necessàries per a augmentar la capacitat de consum elèctric fins els 40.000 kW.

S'anuncia la redacció del Pla director dera Val d'Aran

El 7 de gener, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal i Farreras, va anunciar la redacció d'un pla director urbanístic de la Val d'Aran (PDUVA) per tal d'ordenar usos i tendir cap a la "plena sostenibilitat de la zona".

El portaveu de l'executiu català va assenyalar que l'acord es va prendre amb el principal objectiu de donar resposta a les necessitats d'infraestructures i accessibilitat exterior i també a les comunicacions internes, el subministrament energètic, el desenvolupament estratègic del sector turístic, el model d'organització i les qüestions de tipus ambiental. El segon objectiu responia al fet d'establir noves perspectives de futur per al desenvolupament de la Val d'Aran. El conseller també va assegurar que l'objectiu era aprovar les actuacions de comú acord amb el Conselh Generau d'Aran i els ajuntaments, i "disposar d'un instrument que decideixi les funcions, l'ordenació i el creixement territorial". El Pla director dera Val d'Aran es va encomanar a un equip de redacció dirigit per Carles Llop a través d'un conveni de col·laboració amb la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC).

El 19 de gener, en un ple extraordinari del Conselh Generau d'Aran, es va decidir crear una comissió de seguiment del Pla, formada per tots els partits representats al Conselh i es va aprovar la redacció d'un pla de mobilitat per a la carretera C-28 i també la petició al Govern central d'un estudi sobre l'ús del transport públic per a accedir a les pistes.

Per la seva banda, l'Ajuntament de Vielha e Mijaran va encarregar a final de gener l'elaboració d'una enquesta al Departament d'Indústria, Comerç i Turisme de la Generalitat per tal que els veïns de la capital de la Val poguessin plantejar noves idees per a la redacció del Pla.

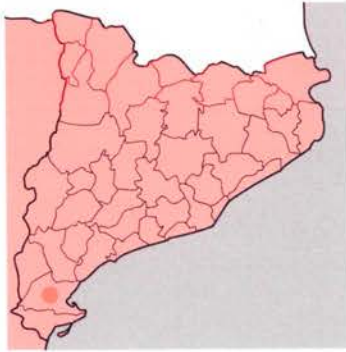
L'estratègia sobre els territoris de muntanya

Segons va declarar el secretari de Planificació Territorial del DPTOP Oriol Nel·lo, la redacció del PDUVA seria només el primer pas d'una estratègia molt més ambiciosa per fer front als reptes dels territoris de muntanya, que es veuria complementada amb el PLA TERRITORIAL PARCIAL DE L'ALT PIRINEU I ARAN [143] que el Govern de la Generalitat s'havia compromès a redactar.

MXA

Més informació:

www.gencat.net/ptop/plans/index.htm#pdf
<http://aran.ddl.net/>
www.pirineus.org/noticies/Not_20040107_01.html
www.pirineus.org/noticies/Noticies_index.html



El transvasament del riu Ebre previst al Pla hidrològic nacional aprovat l'any 2001 ha estat un dels temes més destacats de la campanya electoral de les eleccions generals celebrades al març. Una de les primeres mesures del nou Govern ha estat la derogació del transvasament i l'aprovació d'una sèrie de mesures alternatives recollides dins l'anomenat Programa AGUA. La derogació, que deixa en suspens la interconnexió de conques entre l'Ebre i el Llobregat, ha estat rebuda d'una manera diferent als diversos territoris de l'Estat.

Antecedents | 2003-97

L'any 2003 es va aprovar el projecte de transvasament del riu Ebre que preveia el Pla hidrològic nacional (PHN), plantejat l'any 2001 pel govern presidit per José María Aznar (Partit Popular, PP). Aquest projecte preveia transvasar del tram final de l'Ebre fins a 1.050 hm³ d'aigua cada any, repartits de la manera següent: 190 hm³ cap a les conques internes de Catalunya, 315 hm³ cap a la conca del Xúquer, 450 hm³ cap a la conca del Segura i 95 hm³ cap a la conca sud. El projecte va aixecar una forta oposició entre els col·lectius ecologistes, en l'àmbit acadèmic i entre un ampli sector de la població, especialment la que habitava les riberes de l'Ebre.

La proximitat de les eleccions atia el conflicte del transvasament

Durant les darreres setmanes de la legislatura governada pel PP a l'Estat espanyol, es va intensificar el conflicte del transvasament. Davant la proximitat de les eleccions generals del 14 de març, el Govern va fer una ofensiva final per demostrar que el transvasament tirava endavant malgrat l'oposició dels governs d'Aragó i Catalunya, i de la Plataforma en Defensa de l'Ebre (PDE). Segons aquesta entitat, l'objectiu del PP era rendibilitzar electoralment el PHN, especialment a la regió de Múrcia i a la Comunitat Valenciana, comunitats receptores de l'aigua de l'Ebre. Aquesta ofensiva va topar amb una forta oposició, tant des del territori afectat pel transvasament com des de l'àmbit polític. El Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE), per la seva banda, incloïa la derogació del transvasament entre les seves promeses electorals.

L'activitat política al voltant del transvasament va ser molt intensa durant les setmanes prèvies a les eleccions. Mentre que el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, reclamava al Govern central la paralització de qualsevol obra prevista al projecte de transvasament fins després de les eleccions generals, el PP no desaprovava cap ocasió per a defensar la necessitat del transvasament i col·locava les primeres pedres de les obres, a Múrcia i Almeria, alhora que aprovava la licitació de la fabricació dels 550 quilòmetres de canonades necessaris per a fer realitat el projecte.

Des del Govern català es van dur a terme diverses accions legals. D'una banda, es van presentar recursos davant el Tribunal Constitucional, entre els quals un contra la Llei d'acompanyament dels pressupostos de l'Estat de 2003, que introduïa un article que arrabassava les competències de la Generalitat per poder fixar el cabal ecològic de l'Ebre a través del CONSORCI PER A LA PROTECCIÓ INTEGRAL DEL DELTA DE L'EBRE (CPIDE) [62], considerat la clau de pas del transvasament. D'altra banda, es van presentar quatre denúncies a la Comissió Europea, per incompliment de directives comunitàries relacionades amb la gestió de l'aigua. A més, el conseller Salvador Milà i el seu homòleg aragonès, Alfredo Boné, van signar a Mequinensa (el Baix Cinca) una declaració contrària al

PHN i a favor del diàleg, la unitat de la conca de l'Ebre i el desenvolupament sostenible.

A mesura que les eleccions s'apropaven, les declaracions dels representants polítics pujaven de to. La ministra de Medi Ambient, Elvira Rodríguez, va assegurar que no renunciaria al transvasament d'aigua de l'Ebre a Barcelona digués el que digués el Govern de la Generalitat de Catalunya. Per la seva banda, el president català, Pasqual Maragall, va plantejar a les autoritats comunitàries el seu rebuig al transvasament cap a les conques internes de Catalunya. En aquest sentit, el president de la regió de Múrcia, Ramón Luís Valcárcel, va arribar a dir que "entendria l'oposició de Maragall [al transvasament de l'Ebre] si parléssim de vi, perquè en beu molts hectolitres al dia".

Aquesta lluita preelectoral també es va manifestar al territori, concretament als municipis d'Alcanar i Ulldecona (el Montsià), on van començar els treballs previs al transvasament. A Alcanar, uns 130 veïns estaven afectats directament per les expropiacions de les finques per on estava previst que passés la canalització del transvasament cap al sud. A Ulldecona, l'Ajuntament va decretar la paralització de les proves geològiques que s'estaven fent en diverses finques del terme municipal, però els treballs no es van aturar, atès que l'obra gaudia de la qualificació d'interès general.

Davant la possibilitat que el Govern de l'Estat posés la primera pedra del transvasament en territori català, la PDE va arribar a plantejar la convocatòria d'una vaga a tot Catalunya el mateix dia en què es col·loqués aquesta primera pedra. Finalment no se'n va col·locar cap a Catalunya, però sí que es va marcar el punt de captació d'aigua del transvasament, dos quilòmetres riu avall de Tortosa. Aquest punt va ser considerat l'epicentre de la resistència al transvasament i va ser l'escenari de diverses manifestacions i reivindicacions de la PDE, entre les quals va destacar la del 7 de març, que va aplegar, segons els organitzadors, fins a 10.000 persones.

Informes tècnics de la Comissió Europea es mostren contraris al transvasament

En plena campanya electoral, un dels pilars bàsics del transvasament –el finançament europeu– va trontollar amb l'aparició de tres informes tècnics de la Comissió Europea contraris al transvasament. Els fons de la Unió Europea (UE) eren considerats claus per tirar endavant el transvasament, ja que significaven el 30% dels 4.200 milions d'euros que, segons els càlculs oficials, costava l'obra.

Els informes que van transcendir provenien de la Comissió Europea, en concret de les direccions generals de Medi Ambient, Economia i Lliure Comerç. El document de la Direcció General de Medi Ambient sostenia que s'havien sobrevalorat els



avantatges del transvasament i que, al contrari, se n'havien subestimat els costos i no s'aclariria el preu que tindria l'aigua transvasada. Així mateix, es considerava que no s'havia provat que hi hagués prou aigua per cobrir l'extracció d'aigua de l'Ebre i es destacava l'oposició al projecte per part de la Generalitat de Catalunya. Tot i això, la Direcció General d'Agricultura en va emetre un informe favorable, mentre que un altre informe de la Direcció General de Consum no es posicionava clarament en cap dels dos sentits.

Tot i que els tres dictàmens tècnics negatius no implicaven necessàriament que Brussel·les acabés negant-ne el finançament, van provocar l'eufòria entre les administracions i els moviments contraris al transvasament i van fer que agafés més pes la possibilitat que no es fes l'obra.

La derogació del transvasament i el Programa AGUA

Pocs dies després de fer-se públics els informes tècnics de la Comissió Europea, el PSOE guanyava les eleccions generals del 14 de març. Tot i que el Govern en funcions del PP va mantenir el procés d'adjudicació de les obres del transvasament, el canvi de govern va provocar l'aturada de les obres del transvasament, i en el mateix debat d'investidura del nou president del Govern, José Luis Rodríguez Zapatero va reiterar la seva voluntat de paraitzar definitivament l'obra, tal com havia promès durant la campanya electoral.

El president de l'Associació Empresarial de l'Àrea del Mediterrani, Miguel del Toro, va sol·licitar al nou Govern socialista que mantingués l'execució del PHN "pels avantatges econòmics i socials que comportava i per la major oportunitat de finançament que representava". En aquest sentit, el president de la Generalitat valenciana, Francisco Camps (PP), va demanar una reunió del Consejo Nacional del Agua i del Consell General de les Comunitats Autònomes al Senat abans que el Govern estatal prengués una decisió definitiva sobre el transvasament de l'Ebre.

Aquestes reunions van tenir lloc durant la primera quinzena de juny. El 18 d'aquest mateix mes el Consell de Ministres aprovava el Decret llei 2/2004 que modificava la Llei 10/2001 del PHN, i que derogava definitivament el transvasament de l'Ebre. El Decret llei incloïa un pla de mesures alternatives, amb noves plantes dessalinitzadores i actuacions diverses per millorar la gestió i la reutilització de l'aigua. Amb aquestes mesures es pretenia proporcionar uns 1.000 hm³ a Catalunya, València, Múrcia i Andalusia, a un preu més baix del que s'aconseguiria, segons l'executiu, amb el transvasament. Es va xifrar en 8 milions d'euros les indemnitzacions que el Govern hauria de pagar a les empreses adjudicatàries del transvasament.

Unes setmanes després, al Congrés dels Diputats es va aprovar la convalidació del Decret llei, amb 185 vots a favor i 141 en contra i es va acordar que es tramitaria parlamentàriament com a projecte de llei, durant la primera meitat de 2005. Va ser un debat marcat per la polèmica. En començar la intervenció de la ministra de Medi Ambient, Cristina Narbona, els diputats del PP van protestar amb uns cartells on es llegia "Aigua per a tots", i fins i tot hi va haver un fort enfrontament verbal entre el diputat José Antonio Labordeta, diputat per la Chunta Aragonesista, i Carlos Aragonés, un diputat Popular.

Al principi de setembre, Cristina Narbona va presentar l'anomenat Programa d'Actuacions per a la Gestió i Utilització de l'Aigua (Programa AGUA), que aplegava les alternatives d'estalvi, reutilització i dessalinització que substituirien el transvasament de l'Ebre. Aquest programa preveia per a Catalunya l'abastament de 145 hm³

d'aigua a l'any (davant dels 190 hm³ que plantejava el transvasament) i 1.110 milions d'euros d'inversió a tot Catalunya (848 milions a l'Àrea Metropolitana de Barcelona). Entre les obres confirmades destacava una planta dessalinitzadora a l'àrea de Barcelona. Pel que fa a la protecció del Parc Natural del Delta de l'Ebre [126], es van reservar prop de 38 milions d'euros destinats, entre altres programes, a evitar la regressió del delta, a fer controls de qualitat de l'aigua i, de manera especial, al projecte per a resoldre el greu problema de Contaminació del riu Ebre a Flix [64]. També es van preveure 25 milions per a modernitzar els sistemes de reg al voltant del riu Ebre.

El Programa AGUA posava èmfasi en la millora de la qualitat de l'aigua, destinant-hi dues terceres parts del pressupost, mentre que el terç restant es dedicava a l'obtenció de nous recursos hídrics. En contraposició a l'anterior PHN, el Programa AGUA basava principalment l'obtenció d'aigua en l'ús de dessaladores. Aquesta proposta va rebre crítiques de l'entitat ecologista Greenpeace, que argumentava que les dessaladores consumeixen una gran quantitat d'energia. Concretament, Greenpeace considerava que s'haurien de promoure prioritàriament les mesures d'estalvi i eficiència en l'ús de l'aigua, i plantejar el dessalatge com la darrera alternativa per al consum humà d'aigua potable. El PP i els governs de Múrcia i València també van criticar durament el Programa AGUA. Per la seva part, el Govern català i l'aragonès, així com els grups socialistes a l'oposició en tot el llevant mediterrani van valorar positivament la nova política de l'aigua de Cristina Narbona.

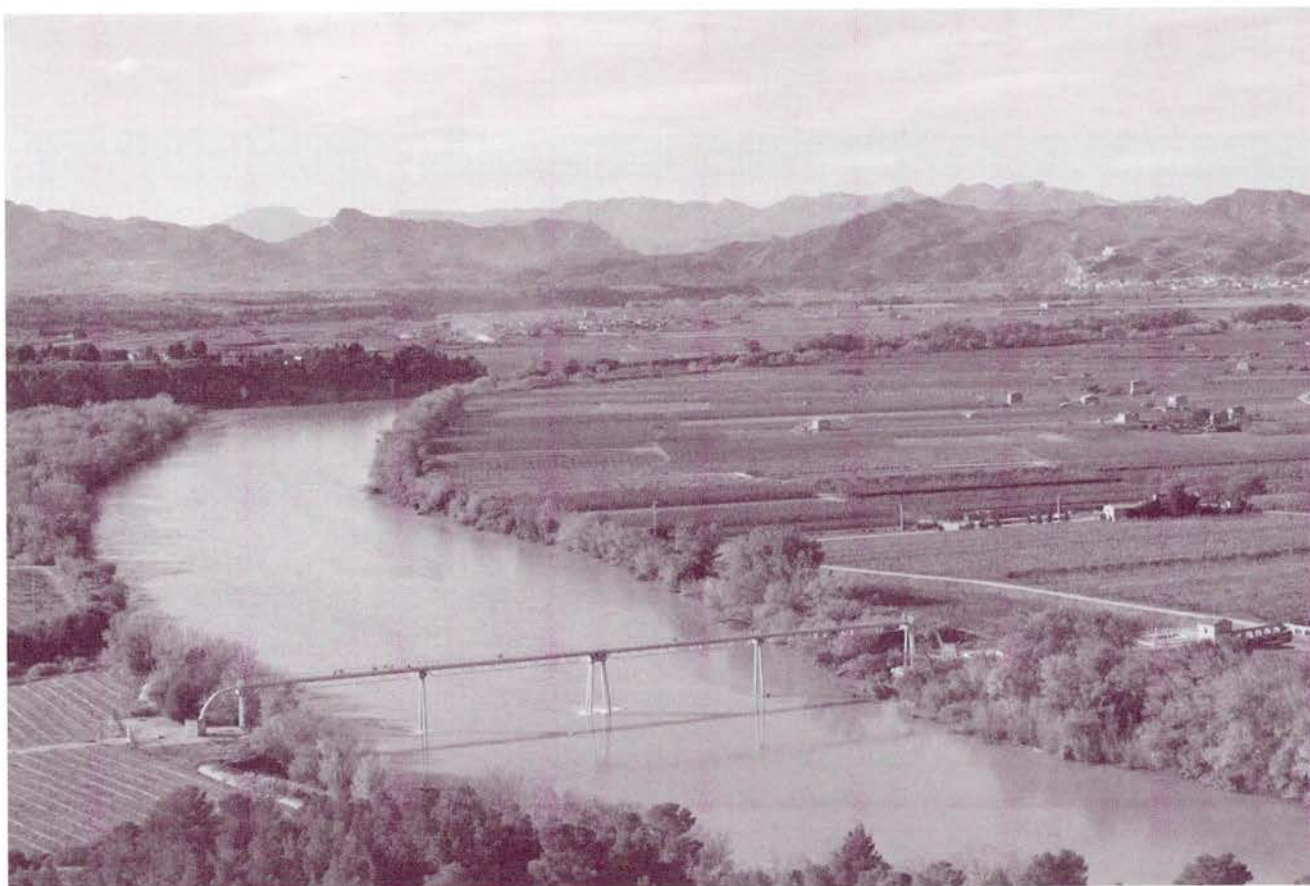
Com a conseqüència de la derogació del transvasament, el CPIDE, que es va crear l'any 2002 arran de les negociacions per a l'aprovació de la Llei del PHN, va patir diversos canvis d'orientació, fins que a la darrera d'any el Govern català i el Ministeri de Medi Ambient en van acordar la dissolució.

D'altra banda, la ministra va assegurar que el transvasament d'aigües des del riu Roine, plantejat per l'anterior Govern català, estava "completament apartat" i va qüestionar la viabilitat econòmica, financera i ambiental d'aquesta opció.

València i Múrcia duen la derogació del transvasament al Tribunal Constitucional

La reacció de les conques receptores del transvasament no es va fer esperar. Els governs de València i Múrcia van mantenir la seva lluita a favor del transvasament i van presentar recursos a la Comissió Europea i al Tribunal Constitucional. El PP també va presentar un recurs d'inconstitucionalitat contra la derogació del transvasament de l'Ebre, ja que considerava que vulnerava 8 articles de la Constitució Espanyola, així com la Llei d'aigües i la normativa de la Unió Europea. D'altra banda, els governs de València i Múrcia i la Diputació d'Almeria van fer una petició a Cristina Narbona per fer el transvasament de l'Ebre pel seu compte, proposta que va ser rebutjada pel Ministeri de Medi Ambient.

A Múrcia es va celebrar una concentració multitudinària convocada per la Plataforma Agua para Todos, a la qual van assistir unes 15.000 persones (segons la policia local), per a exigir una solució urgent a la manca d'aigua que pateix la regió. A Madrid, alcaldes murcians van interrompre un ple del Congrés dels Diputats, just quan intervenia la ministra de Medi Ambient, amb crits contra la derogació del transvasament i la consigna "aigua per a tothom". Les reivindicacions de les regions afectades per la derogació del transvasament es van mantenir, amb menor intensitat, durant la resta de l'any 2004.



L'Ebre al seu pas per la cubeta de Móra. Foto: Àlex Tarroja

El futur del finançament europeu

Entre el maig i el juliol, Cristina Narbona es va reunir diverses vegades amb la comissària de Medi Ambient de la Unió Europea, Margot Wallstrom, per comunicar la renúncia del Govern espanyol al transvasament de l'Ebre i per presentar 160 projectes alternatius al transvasament, previstos al Programa AGUA, a fi de no perdre els 1.262 milions d'euros sol·licitats per l'anterior Govern del PP.

Des d'instàncies europees es va admetre que l'executiu comunitari considerava "molt millor, des del punt de vista ecològic", la reforma del PHN que havia fet el Govern socialista que el pla anterior. Es va assegurar que la Comissió n'analitzaria minuciosament la modificació. A l'acabament de l'any, la Comissió Europea encara no s'havia pronunciat sobre el futur finançament de les obres alternatives al transvasament.

La interconnexió de conques entre l'Ebre i el Llobregat

El Decret llei de derogació del transvasament no va derogar la connexió de la xarxa del Consorci d'Aigües de Tarragona (CAT) amb la planta potabilitzadora d'Abrera, que pertany a la xarxa d'Aigües Ter Llobregat (ATLL). Aquest projecte estava inclòs a l'Annex II de la Llei del PHN, i era considerat per la PDE com un transvasament intern encobert: la interconnexió entre les xarxes CAT i ATLL suposaria la cessió de fins a 50 hm³ a l'any d'aigües de l'Ebre a les comarques de Barcelona, quan el transvasament derogat preveia una cessió de fins a 190 hm³ a l'any.

Davant la inquietud que van mostrar alguns col·lectius i partits polítics sobre el fet que aquesta possible connexió no fos derogada, des de diverses instàncies de la Generalitat es va reiterar el rebuig de la interconnexió de conques.

Amb tot, el projecte va restar vigent tot l'any, en espera de la tramitació parlamentària del Decret llei que havia de derogar el transvasament, previst pel 2005. A l'inici de setembre, el conseller Salvador Milà va donar a conèixer les esmenes que el Departament de Medi Ambient i Habitatge presentaria durant aquesta tramitació parlamentària. En aquestes esmenes es reiterava la renúncia a la interconnexió de les xarxes CAT i ATLL i es proposava un seguit d'obres per a substituir la inversió i no perdre els fons europeus ja previstos per a aquesta finalitat. A més, es demanava que les actuacions cofinançades pel Ministeri de Medi Ambient i per les comunitats autònomes fossin executades, i, si esqueia, explotades, per aquestes últimes i que hi hagués capacitat pròpia a l'hora de determinar el cabal ecològic del delta de l'Ebre, entre altres mesures.

No obstant això, al final de setembre, l'alcalde de Tarragona, Joan Miquel Nadal (Convergència i Unió, CiU), va tornar a posar sobre la taula la interconnexió de xarxes, arran de la sortida a la llum pública dels estudis sobre la contaminació del riu Ebre a Flix. Davant la possibilitat que s'afectés greument la salubritat del riu Ebre, l'alcalde va plantejar que la interconnexió no només significaria enviar aigua de l'Ebre a Barcelona, sinó que la del riu Ter s'enviaria també a Tarragona en cas de necessitat.

La crisi interna de la Plataforma en Defensa de l'Ebre

La PDE, principal artífex de la mobilització ciutadana en contra del transvasament, va patir al llarg de l'any dues grans crisis internes que van contrastar amb els diversos èxits que havia assolit, especialment la derogació del transvasament que n'havia justificat la creació feia quatre anys.

La PDE patia des de feia temps una divisió interna, entre un sector majoritari liderat per Manolo Tomàs, de caràcter més reivindicatiu, i un sector crític liderat per Àngel Aznar, considerat pròxim al Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC). Ambdós líders havien estat els principals portaveus de la PDE fins aleshores. Uns dies abans de les eleccions generals, el sector que liderava Àngel Aznar va desautoritzar la representativitat de Manolo Tomàs com a portaveu de la PDE. Aquest enfrontament va tenir lloc després que es fes públic el cicle de reunions que Manolo Tomàs havia mantingut a la darreria de 2002 amb Joaquim Fabra (PP), director del CPIDE.

Davant aquesta crisi i la imminència de les eleccions generals, la PDE va fer una crida a la unitat. Tot i que els informes tècnics de la Comissió Europea i la derogació del transvasament van tenir un efecte balsàmic sobre la divisió interna de la PDE, poc temps després es va reobrir la fractura. El punt àlgid es va assolir l'11 d'agost, quan un grup de 6 plataformes locals de les 18 que integren el moviment van llegir un document que desautoritzava Manolo Tomàs com a portaveu de la PDE, pel fet d'haver actuat al marge dels acords presos per les assemblees intercomarcals.

Durant la segona meitat de l'any, el debat intern es va centrar en la necessitat de formular de nou el futur de la PDE, un cop el transvasament havia estat derogat. Els dos grups principals tenien visions enfrontades: mentre que el grup liderat per Àngel Aznar creia que la PDE ja havia complert el seu objectiu i que, per tant, s'havia de dissoldre o canviar de nom, el sector liderat per Manolo Tomàs considerava que la lluita per l'Ebre no havia acabat i que calia mantenir la mobilització i reorientar-la cap a la reivindicació d'una millora de la qualitat de l'aigua. A més, la interconnexió de conques entre ATLL i CAT i el redimensionament del CANAL XERTA-LA SÈNIA [27] eren uns dels temes que encara es mantenien oberts i que justificaven el manteniment de l'activitat de la plataforma. Tomàs acusava els socialistes d'estar darrere del sector crític, amb l'objectiu de desactivar la plataforma durant les legislatures governades per aquest partit.

Durant la darrera assemblea general de la PDE de l'any, celebrada el 13 de novembre, i sota el lema "qualitat i quantitat", el moviment social de l'Ebre va posar de manifest que encara continuava actiu i es van rebaixar les tensions de fractura. Era la primera assemblea que es feia des de la derogació del transvasament i, malgrat que no va aconseguir convocar tantes persones com les assemblees prèvies, hi van participar més de 200 persones. Es va aprovar la integració de la PDE dins la comissió de seguiment que hauria de decidir el destí dels residus de Flix, es va decidir participar de manera activa en el debat parlamentari de la derogació del transvasament que es faria durant el 2005 i es van marcar altres objectius de futur.

D'altra banda, el 29 de juny la Fundación Ecología y Desarrollo va atorgar a la PDE el premi Desenvolupament Sostenible per la seva tasca d'oposició al PHN i al transvasament de l'Ebre.

El IV Congrés Ibèric de Gestió i Planificació de l'Aigua

Tortosa va acollir durant la segona setmana de desembre el IV CONGRÉS IBÈRIC DE GESTIÓ I PLANIFICACIÓ DE L'AIGUA [61], organitzat per la Fundació Nova Cultura de l'Aigua (FNCA) i que va reunir més de 600 persones, entre científics, polítics i artistes. Segons el president de la FNCA, Pedro Arrojo, aquest congrés va servir per constatar "tècnicament" que "no tenia sentit parlar de transvasaments perquè els costos doblaven i arribaven a triplicar les despeses de les plantes dessalinitzadores". Una altra de les conclusions importants va ser la necessitat de buscar mecanismes de participació per a l'aplicació de la nova cultura de l'aigua.

Durant el Congrés es va reconèixer la importància de la PDE i d'altres col·lectius en el procés per a implantar una nova política hidrològica a l'Estat espanyol, així com les dificultats que tenia el Govern de l'Estat per tirar endavant el programa alternatiu al transvasament. Un altre punt sensible del Congrés va ser la necessitat d'aplicar correctament la Directiva marc d'aigua i, per tant, d'ajustar la planificació estatal a la legislació comunitària.

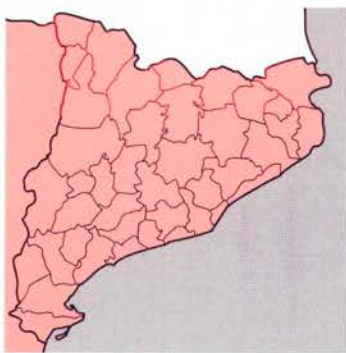
El fet que la celebració d'aquest IV Congrés tingués lloc a Tortosa, després de la derogació del transvasament, va tenir una elevada càrrega simbòlica. Es va posar de manifest l'important paper que va tenir la comunitat científica en relació amb la defensa d'una nova cultura de l'aigua i pel que fa al suport als moviments d'oposició al projecte de transvasament. En aquest sentit, el Ministeri de Medi Ambient va fer públics la darrera setmana de 2004 els 84 informes sobre el transvasament de l'Ebre que l'anterior Govern havia encarregat a diferents experts, i que fins llavors s'havien considerat confidencials. Dels 84 informes, 46 eren clarament contraris al transvasament.

Malgrat que les administracions liderades pel PP no descartaven la recuperació del projecte inicial de transvasament, a final d'any s'estava en espera de fer-ne la tramitació efectiva de la derogació.

XSR, JRL i XBR

Més informació:

www.agua-debate.org
www.ebre.net
www.mma.es/agua
 Llei 10/2001: www.agua-debate.org/html/biblioteca/doc/ly102001.pdf
www.mma.es/rec_hid/plan_hidro/derogacion_trasvase.pdf
 Nel·lo, Oriol (Ed.), 2003, *Aquí no! Els conflictes territorials a Catalunya*, Barcelona, Editorial Empúries.
 Arrojo, Pedro, 2003, *El Plan Hidrológico Nacional: una cita frustrada con la historia*, Barcelona, RBA Libros.



El mes de setembre el Ministeri de Medi Ambient aprova el Pla nacional d'assignació d'emissions, dins del marc de les accions del Govern espanyol per a l'aplicació efectiva del Protocol de Kyoto. El Pla distribueix entre les principals instal·lacions industrials i energètiques del país drets per a emetre gratuïtament a l'atmosfera unes quantitats específiques de gasos causants de l'efecte hivernacle. Superats aquests límits, les empreses poden comprar drets d'emissions a altres empreses que no exerceixin els seus. L'anunci el mes de novembre de la ratificació de Protocol per part de Rússia permet complir els requisits necessaris per a l'entrada en vigor del tractat el febrer de 2005, set anys després de l'aprovació.

La lluita contra el canvi climàtic i el Protocol de Kyoto

El primer reconeixement internacional del problema del canvi climàtic i de la necessitat d'actuar-hi va tenir lloc l'any 1992, en el marc de la Cimera de la Terra celebrada a Rio de Janeiro, quan es va aprovar el Conveni marc de les Nacions Unides (ONU) sobre el canvi climàtic. Aquest conveni va acordar instituir la Conferència de les Parts com a òrgan suprem del mateix, amb l'objectiu d'examinar regularment l'aplicació del Conveni i la posada en marxa dels seus instruments jurídics. Ben aviat la Conferència de les Parts va observar que el Conveni resultava clarament insuficient i que calia adoptar mesures més específiques que establissin obligacions als països desenvolupats més enllà de l'any 2000.

La III Conferència de les Parts es va celebrar a Kyoto (Japó) el desembre de 1997. Després de llargues negociacions, es va aprovar el Protocol de Kyoto, una fita històrica, ja que per primera vegada els països desenvolupats aprovaven objectius de reducció d'emissions jurídicament vinculants. El Protocol imposava a 39 països desenvolupats normes de reducció o estabilització de les emissions dels gasos amb efecte hivernacle, de manera que en conjunt les seves emissions per al període 2008-2012 fossin un 5,2% inferiors respecte a les de l'any base (el 1990). Els països en vies de desenvolupaments (l'anomenat Grup 77 més la Xina) restaven exempts de percentatges de contenció o reducció de les emissions. Els gasos amb efecte hivernacle són el diòxid de carboni, (CO_2), el metà (CH_4), l'òxid nítrós (N_2O) i tres gasos més que s'emeten en quantitats molt inferiors. Per a facilitar els càlculs, totes les emissions de gasos d'efecte hivernacle es tradueixen al seu equivalent en tones de CO_2 .

L'objectiu de reducció d'un 5,2% era una mitjana mundial, de manera que els compromisos no afectaven d'igual manera tots els països desenvolupats. Fins i tot, hi havia països on es permetia augmentar les emissions fins al 2012. La Unió Europea es va comprometre a reduir les seves emissions en conjunt un 8%, si bé es podia repartir les càrregues internament. Dins la Unió, països com Espanya, Grècia o Portugal podien augmentar les emissions fins a un 15%, un 25% i un 27%, respectivament.

El Protocol de Kyoto estableix tres mecanismes flexibles per a facilitar als països la reducció o l'estabilització de les emissions de gasos. El primer és el mercat per a la compravenda de drets d'emissió, de manera que un país que assoleixi la data límit amb menys emissions que les que li autoritza el Protocol pot vendre les tones que li sobren a altres països que les necessitin per a complir amb el seu límit. El segon permet a un país desenvolupat dur a terme projectes de cooperació en països en vies de desenvolupament per a la construcció d'instal·lacions energèti-

ques poc contaminants. Les tones equivalents de CO_2 estalviades s'anoten al compte del país desenvolupat que ha impulsat el projecte. El tercer i darrer mecanisme és similar a l'anterior, però en aquest cas el projectes es realitzen entre països desenvolupats i els beneficis obtinguts de reducció d'emissions es reparteixen entre els participants.

El 2005, any d'entrada en vigor del Protocol de Kyoto gràcies a Rússia

Després de l'aprovació del Protocol de Kyoto l'any 1997, van caldre quatre anys més per obrir el procés de ratificació per part dels Estats. La Unió Europea en bloc va ratificar-lo el maig de 2002, i altres països importants com el Japó, el Canadà o Brasil ho van fer poc després. En canvi, països com els Estats Units o Austràlia es van negar a ratificar-lo. La negativa dels Estats Units era molt significativa, ja que aquest país sol emetia una quarta part de les emissions de CO_2 dels països desenvolupats.

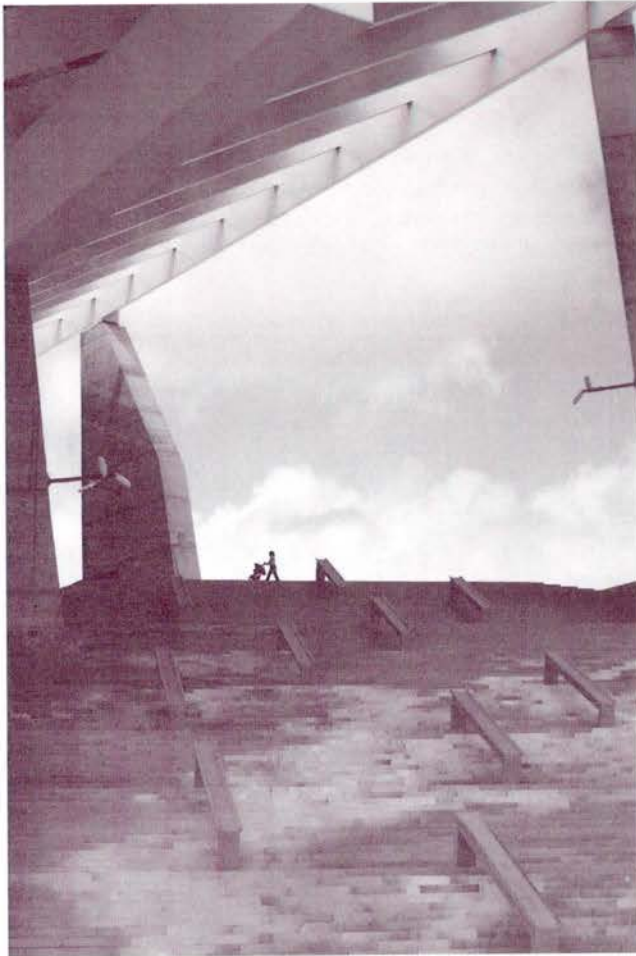
Les exigències per tal que el Protocol entrés en vigor establien que el ratifiquessin almenys 55 països i, entre aquests, prou països desenvolupats per a sumar, com a mínim, el 55% del total de les emissions. Fins al mes de setembre de 2004, 126 països havien ratificat el Protocol, però no podia entrar en vigor perquè només significaven el 44% de les emissions dels països desenvolupats. El 18 de novembre, Rússia va fer oficial la ratificació del Protocol de Kyoto, de manera que s'arribava al 61,6% d'emissions. Després que el representant permanent de Rússia a l'ONU lliurés els documents oficials de ratificació, Kofi Annan, secretari general de l'ONU, va anunciar que el Protocol de Kyoto entraria en vigor el 16 de febrer de 2005.

D'altra banda, entre el 6 i el 17 de desembre, va tenir lloc a Buenos Aires la desena conferència de les parts. Els dos temes clau que es van tractar van ser la necessitat de començar a aplicar mesures d'adaptació als efectes del canvi climàtic i la preparació de les futures accions a emprendre després del primer període de compliment del Protocol de Kyoto (2008-2012). Malgrat les llargues negociacions, no es va aconseguir arribar a cap acord específic.

Estudis científics alerten sobre els efectes del canvi climàtic i l'augment de les emissions a l'Estat espanyol

A final de febrer, es van presentar els primers resultats d'un estudi sobre el canvi climàtic i els seus possibles efectes a Catalunya. Aquest estudi va ser promogut pel Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible de Catalunya i elaborat per una cinquantena de científics, sota la coordinació de Josep Enric Llebot, catedràtic de la Universitat Autònoma de Barcelona. Malgrat que l'informe considerava que les incerteses





El foment de les energies renovables contribueix a la reducció de les emissions de gasos amb efecte hivernacle. En la imatge, la placa fotovoltaica del Fòrum a Barcelona. Foto: Marta Casas

eren moltes i l'anàlisi dels impactes a escala regional (catalana) era difícil, aconsellava diverses mesures per a minimitzar els efectes del canvi climàtic. Entre altres, l'estudi aconsellava la revisió dels criteris de disseny i construcció de les infraestructures, en especial les de transports i comunicacions, i les del litoral, davant d'un possible augment de la freqüència de fenòmens meteorològics extrems (com les pluges torrencials), o de l'increment del nivell del mar.

A mitjan maig, es va presentar l'informe *Evolució de les emissions de gasos d'efecte hivernacle a Espanya 1990-2003*, elaborat pel Secretariat de Medi Ambient de Comissions Obreres i l'edició espanyola de la revista *World Watch*. Segons aquest estudi, les emissions de gasos d'efecte hivernacle havien augmentat a l'Estat espanyol un 40,4% des de l'any 1990. Espanya es convertia així en l'Estat de la Unió Europea que més s'allunyava dels objectius previstos al Protocol de Kyoto.

Finalment, un altre estudi presentat el mes d'agost per l'Agència Europea de Medi Ambient va alertar que el continent europeu s'escalfava més que la resta del planeta. Si es continuava amb el mateix ritme, a final de segle la temperatura mitjana a Europa hauria augmentat entre 2 i 6,3 graus centígrads. Catalunya se situava en una de les àrees europees on més havia pujat la temperatura (un grau i mig entre els anys 1961 i 1990). Aquest augment comportaria més tempestes i inundacions, més pluja al nord d'Europa i més sequera al sud del continent, amb el resultat de més persones mortes per les onades de calor i més perjudicis econòmics.

La normativa europea derivada del Protocol de Kyoto

La Unió Europea s'havia distingit des de sempre com l'autèntic líder mundial per a la implementació del Protocol de Kyoto i la lluita contra el canvi climàtic. Internament, el primer pas important va tenir lloc l'any 2000 amb la presentació del Programa Europeu sobre el Canvi Climàtic, l'objectiu del qual era aconseguir el compromís europeu de reduir l'any 2012 un 8% de les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

Des del punt de vista normatiu, l'any 2003 es va aprovar la Directiva 2003/87/CE per la qual s'estableix un règim per al comerç dels drets d'emissió de gasos d'efecte hivernacle a l'interior de la Unió Europea. Cada dret d'emissió correspon a una tona de CO₂ equivalent emesa durant un any. Aquesta directiva es basava en el primer dels tres mecanismes flexibles previstos pel Protocol de Kyoto.

La posada en funcionament del comerç de drets d'emissió al territori europeu exigia com a pas previ l'elaboració, per part de cada Estat, d'un pla nacional d'assignació de drets d'emissió. Aquests plans fixarien les quotes de gasos causants de l'efecte hivernacle que podrien llançar a l'atmosfera les instal·lacions industrials i energètiques. El càlcul i el seguiment de les emissions generades per les instal·lacions d'aquests sectors s'hauria de realitzar a partir d'unes directrius aprovades el 29 de gener de 2004 mitjançant la Decisió 2004/156/CE de la Comissió.

Els plans nacionals s'havien d'elaborar per a dos períodes: de l'any 2005 al 2007 i de l'any 2008 al 2012, essent aquest darrer període quan es concedirien menys drets d'emissions a les empreses. El mercat estava previst que comencés a funcionar l'1 de gener de 2005, moment en el qual tots els països de la Unió havien de tenir aprovats els respectius plans d'assignació d'emissions.

S'aprova el Pla nacional d'assignació d'emissions, primer pas important per al compliment del Protocol de Kyoto

Per a complir amb el Protocol de Kyoto, l'Estat espanyol havia d'arribar l'any 2012 amb unes emissions de gasos d'efecte hivernacle que no superessin un increment del 15% respecte de les del 1990. Tanmateix, i tenint en compte els mecanismes flexibles fixats pel Protocol, a aquest 15% es podia afegir el 2% com a compensació per haver incrementat els anomenats embornals o captadors de diòxid de carboni (amb l'augment de les zones forestals, per exemple). I també es podia incrementar un 7% més pels crèdits que l'Estat espanyol pretenia acordar amb països sud-americans on no s'han produït increments de les emissions. Com que al 2004 les emissions de l'Estat espanyol ja eren un 40% superiors a les del 1990, l'esforç real per a complir amb el Protocol suposaria aconseguir un increment l'any 2012 de només un 24%.

El primer pas emprès pel Govern central va ser la transposició de la Directiva europea 2003/87/CE mitjançant el Reial decret llei 5/2004, de 27 d'agost, pel qual es regula el règim del comerç de drets d'emissió de gasos d'efecte hivernacle. Aquesta norma va fixar les instal·lacions industrials i energètiques, les emissions de les quals s'haurien de sotmetre a autorització. Eren les de producció i cogeneració elèctrica, les refineries d'hidrocarburs, les productores de carbó de coc, les siderúrgiques (productores i transformadores de metalls fèrrics), les fàbriques de ciment, les instal·lacions de fabricació de vidre, les fàbriques de productes ceràmics i, finalment, les fàbriques de paper i cartró.

A mitjan juny, es va iniciar la posada a exposició pública del Pla nacional d'assignació de drets d'emissió per al període 2005-2007, que va ser aprovat dos mesos després, a principi de setembre, a través del Reial decret 1866/2004. Aquest pla va assignar a cadascun dels grans sectors industrials descrits prèviament un màxim anual d'emissions de gasos hivernacle, de manera que si a partir del 2005 superaven el llistó, haurien d'acudir al mercat a comprar drets d'emissió a altres indústries que no els utilitzessin, o bé instal·lar millores tecnològiques per a reduir les emissions.

Durant el període 2005-2007, el Pla aprovat proposava congelar les emissions i invertir la tendència de fort augment de les emissions dels anys anteriors. Així, es fixava l'objectiu d'assolir unes emissions globals a Espanya de 400,7 tones equivalents de CO₂ per any, fet que suposava una modesta reducció del 0,2% respecte a les emissions de l'any 2002. El Pla també assumia un increment addicional de les emissions d'un 3,5% per a noves instal·lacions entrants. L'esforç més important d'estalvi i eficiència, per tant, s'hauria de produir durant el segon període, del 2008 al 2012.

L'actuació més important per a començar a aplicar el Pla era la distribució del nombre de drets d'emissió (en tones equivalents de CO₂) que les diverses instal·lacions industrials podrien emetre de manera gratuïta durant el període 2005-2007. El 30 de setembre va finalitzar el termini que tenien les empreses per a presentar les corresponents demandes d'autoritzacions d'emissions de les seves instal·lacions. L'assignació es va fer pública a final de novembre, però en acabar l'any restava pendent d'aprovació. Aquestes assignacions individuals afectaven 927 instal·lacions, 139 menys de les previstes en el moment en què es va aprovar el Pla. Segons el Ministeri de Medi Ambient, el preu de les mesures derivades del Pla suposaria al conjunt de les empreses un cost màxim d'uns 85 milions d'euros anuals, si bé la xifra es multiplicava per 50 en estudis elaborats per part d'alguns sectors industrials. El Ministeri va considerar que aquest era un cost perfectament assumible.

Dels 400 milions de tones equivalents de CO₂ que es podrien emetre durant el període 2005-2007, una part important (86,4 milions per any) es va assignar a les centrals elèctriques. El repartiment entre les diferents empreses generadores d'electricitat va apostar per l'

ús del gas natural en detriment del carbó. Aquesta decisió va afavorir fonamentalment l'empresa Iberdrola, que té la proporció més gran d'energies renovables en la producció elèctrica, i Gas Natural, que produeix electricitat en les anomenades centrals de cycle combinat, basades en l'ús de gas natural. En canvi, Endesa, que utilitzava com a font principal el carbó, en va sortir perjudicada.

El Ministeri d'Indústria va assenyalar que aquest repartiment no afectaria l'evolució de les tarifes elèctriques ni tampoc hauria d'influir en el compte de resultats de les empreses. Tanmateix, sindicats com els de les mines de carbó van demanar la retirada del Pla nacional d'assignació d'emissions perquè consideraven que l'aplicació suposaria la desaparició de la mineria del carbó l'any 2007.

La posada en marxa del mercat d'emissions estava prevista per a l'1 de gener de 2005. Prèviament, però van ser necessàries dues actuacions més. La primera va ser la creació del Registre Nacional de Drets d'Emissió de Gasos d'Efecte Hivernacle, la gestió del qual es va encomanar a l'empresa Iberclear. Aquest Registre és un suport informàtic per a fer el seguiment administratiu de l'assignació dels drets d'emissió i de les transaccions posteriors entre empreses. L'altre actuació important, que va quedar pendent de concretar-se en acabar l'any, va ser la creació d'un mercat (en el sentit físic del terme) on es negociarien i es produirien les operacions de compravenda dels drets d'emissió. La ciutat de Barcelona va optar a ser la seu d'aquest mercat, una proposta que comptava amb el suport dels departaments d'Economia i Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya.

XBR, XSR i JRL

Més informació:

http://mediambient.gencat.net/cat/el_medi/C_climatic/inici.jsp
www.mma.es/oecc
www.europa.eu.int/comm/environment/climat/home_en.htm
www.mma.es/oecc/pdf/nota_aplicacion_ce.pdf
http://mediambient.gencat.net/Images/43_46111.pdf
 Doñate, I. (2002). "El Protocol de Kyoto; un instrument de futur". A: Medi Ambient, Tecnologia y Cultura, núm. 32. (revista monogràfica dedicada al canvi climàtic)

142 PLA SECTORIAL DE CABALS DE MANTENIMENT



En compliment del Pla hidrològic de les conques internes de Catalunya, i seguint les directrius de la Directiva marc de l'aigua, l'Agència Catalana de l'Aigua aprova inicialment el Pla sectorial de cabals de manteniment a les conques internes de Catalunya. Aquest Pla determina els cabals d'aigua necessaris per a mantenir un bon estat ecològic dels rius. Quan els rius es trobin per sota d'aquests cabals, no se'n permetrà l'extracció d'aigua per a usos humans.



La fi del conflicte del PLA HIDROLÒGIC NACIONAL [140] i esdeveniments com el CONGRÉS IBERIC DE GESTIÓ I PLANIFICACIÓ DE L'AIGUA [61] van posar de manifest que els rius, a més de proveir aigua per al sosteniment de l'activitat humana, compleixen una sèrie de funcions ambientals que cal mantenir, i que l'extracció d'aigua per als diversos usos humans comportava una pèrdua de la qualitat ambiental dels ecosistemes fluvials. L'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) va comprovar que en alguns rius de Catalunya s'arribava a situacions extremes, en les quals les extraccions arribaven a deixar sense aigua fins a cent noranta trams de riu. Les principals causes eren les minicentrals hidràuliques, seguides dels canals d'irrigació i els usos d'abastament, industrials i lúdics. Les zones que patien les situacions més crítiques eren la conca alta del Ter i el conjunt de la conca del Llobregat.

El cabal de manteniment, una mesura per a garantir el bon estat ecològic dels rius

L'any 2001 l'Estat espanyol va transposar a la seva legislació la Directiva marc de l'aigua (DMA) (2000/60/CE), que va establir un marc comú d'actuació en política d'aigües per a Europa. La DMA definia l'anomenat bon estat ecològic, com a referent de qualitat ambiental dels rius. Segons la DMA, el bon estat ecològic d'un riu és quan les característiques hidrològiques i químiques del riu, i també les comunitats vives, s'assemblen a les condicions que tindria un riu lliure de la influència humana.

Per tal de garantir el bon estat ecològic dels rius, la DMA instava a ordenar els usos humans de l'aigua. Aquesta ordenació s'hauria de fer a partir de les característiques del riu, i no de la demanda d'aigua per a activitats humanes. Així, cada riu tindria un cabal de manteniment per sota del qual els usos humans no serien permesos. La DMA va preveure que a la darrera de 2009 les autoritats competents de les diferents conques hidrogràfiques comptarien amb un programa de mesures per tal d'aconseguir el bon estat ecològic dels rius abans de 2016.

El Pla sectorial de cabals de manteniment

El Pla hidrològic de les conques internes de Catalunya, aprovat l'any 1998, va preveure la redacció d'un pla sectorial que determinés els cabals de manteniment que caldria aplicar a cada riu que circulés íntegrament per Catalunya. La conca de l'Ebre restava fora de l'ordenació, ja que és competència de la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE), dependent de l'Administració central.

A mitjan juliol de 2004, després d'una primavera i un estiu plujosos, i amb els embassaments en uns nivells alts, l'ACA va presentar una proposta de Pla sectorial de cabals de manteniment a les conques internes de Catalunya (PSCM). El Consell d'Administració de l'ACA va aprovar inicialment aquest pla el 7 d'octubre, amb les úniques abstencions dels representants de Foment del Treball i d'Unió de Pagesos.

L'objectiu del PSCM era garantir un bon estat ecològic de les masses d'aigua. El PSCM es va basar en treballs realitzats des del DMAH, les universitats de Barcelona, Lleida i Girona i el Consell Superior d'Investigacions Científiques. Durant els treballs es van analitzar dades històriques per a conèixer la fluctuació del cabal de 320 trams fluvials de la xarxa. Així, per a cada riu i per a cada tram de riu, el PSCM va definir els cabals de manteniment, tenint en compte la variació mensual dels cabals. Per exemple, les dades històriques indicaven que el riu Llobregat, quan passa per la Pobla de Lillet, tenia un cabal mitjà d'1,43 m³/s. En aquest tram, els tècnics van establir que el cabal de manteniment seria de 0,39 m³/s, és a dir, el 27% del cabal mitjà. El PSCM també va preveure condicions especials de protecció per als trams fluvials que afectaven les aigües subterrànies, que nodrien les zones humides i que tenien cabals molt petits.

Un dels primers objectius del Pla seria elaborar plans zonals, que concretarien les actuacions que calia realitzar als rius per a garantir el cabal de manteniment. Aquests plans s'haurien de començar a redactar l'any 2005 per tal de completar-los l'any 2008, un any abans que el que establia la DMA. A partir d'aquests plans zonals, es podria retirar o modificar concessions d'aigua en el cas que possessin en perill els cabals de manteniment establerts. En qualsevol cas, les actuacions sobre les concessions només es farien en casos on això fos tècnicament i econòmicament possible, així com ambientalment i socialment viable.

El PSCM no va despertar reaccions de rebuig. Només els regants del Ter van mostrar temor que el PSCM els perjudicqués i reclamaven el retorn del cabal del Ter que es transvasa a Barcelona (8 m³/s). D'altra banda, les agrupacions ecologistes i les associacions de pescadors veien satisfeta una de les seves reclamacions històriques. A l'acabament de l'any el PSCM encara no s'havia aprovat de manera definitiva, però el director de l'ACA, Jaume Solà, va anunciar que s'havien mantingut contactes amb la CHE per a elaborar un pla de característiques similars que protegís els trams fluvials de la conca de l'Ebre a Catalunya.

XSR, JRL i XBR

Més informació:

http://mediambient.gencat.net/aca/documents/ca/planificacio/eco-sistemes/pla_sectorial_cabals_ambientals_oct_2004.pdf
http://europa.eu.int/comm/environment/water/water-framework/index_en.html
http://mediambient.gencat.net/aca/documents/ca/legislacio/edictes/edictes_16031999.htm



El Departament de Política Territorial i Obres Públiques presenta el mes d'octubre a la Seu d'Urgell un avanç del Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran davant les autoritats de les sis comarques implicades. Poc després es constitueix la Comissió de Participació Local per tal de debatre i definir el contingut de les propostes. Es preveu que el Pla estigui aprovat inicialment a l'inici del 2005.

L'any 1983 la Llei 23/1983, de 21 de novembre de política territorial va crear la figura del Pla territorial general de Catalunya (PTGC), dels plans territorials parcials (PTP) i dels plans territorials sectorials; més tard, s'hi va afegir la dels plans directores territorials. El 1995, es va aprovar el PTGC al Parlament, i quedava pendent el planejament territorial parcial dels subàmbits funcionals d'intervenció que es definien. El 2001, després de cinc anys, va ser aprovat el Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre. El Govern de la Generalitat té l'objectiu, segons consta en un dels punts de l'ACORD DE GOVERN [2003:5], d'elaborar i aprovar tots els que falten en el termini més breu possible.

Durant el 2004, el Govern de la Generalitat va reemprendre la redacció dels PTP pendents dels diversos àmbits del territori català, essent el primer el de l'Alt Pirineu i Aran. Poc després es va iniciar també la redacció dels PTP de les comarques centrals, de la plana de Lleida, de les comarques gironines, del Camp de Tarragona i de l'àmbit metropolità de Barcelona.

La regió de l'Alt Pirineu i Aran, que comprèn les comarques pirinenques de la Val d'Aran, l'Alta Ribagorça, el Pallars Sobirà, el Pallars Jussà, l'Alt Urgell i la Cerdanya, va ser reconeguda com a àmbit funcional diferenciat per la Llei 24/2001, de 31 de desembre.

L'augment de les xifres de construcció residencial al Pirineu en els darrers anys, lligat principalment al turisme d'hivern i a la proliferació de segones residències, va despertar inquietud en diferents sectors de la societat pirinenca per l'impacte i el deteriorament paisatgístic que consideraven suposaria per al territori. A final d'any es va crear, des de l'Institut d'Estudis Ceretans, la plataforma Salvem el Pirineu que coordinava les plataformes ceretanes de Salvem Pedra i Salvem Puigcerdà i estava integrada per una dotzena d'entitats de diferents comarques pirinenques, amb l'objectiu d'alertar sobre la pressió urbanística de les zones de muntanya. Es van realitzar campanyes per a protestar per la permissivitat d'algunes administracions locals davant d'aquests projectes d'urbanització com ara el cas del dels PLANS URBANÍSTICS DEL PALLARS [164] O EL DEL PLA DEL CIRERER I LA PASTORAL DE PEDRA [159] a Bellver de Cerdanya.

Contingut de l'avanç del Pla

L'1 d'octubre es va presentar a la Seu d'Urgell un avanç del PTP de l'Alt Pirineu i l'Aran davant les autoritats de les sis comarques implicades.

L'objectiu principal del Pla era dotar d'un marc de referència el planejament urbanístic municipal i l'actuació de l'Administració en la regió de l'Alt Pirineu. Així, està previst que inclogui directius en tres àmbits específics: els sistema dels espais oberts, les

previsions per als desenvolupaments urbans i les previsions d'infraestructures.

Segons va explicar el secretari de Planificació Territorial de la Generalitat, Oriol Nel-lo, amb aquest PTP el Govern apostava per mantenir l'activitat agrícola i la biodiversitat, per un creixement demogràfic concentrat al voltant dels nuclis principals de població i per una reordenació del mercat immobiliari capaç d'aturar l'augment de segones residències i de desestacionalitzar la pressió antropològica del turisme.

Nel-lo va afirmar que el Govern elaborava un PTP de l'Alt Pirineu i Aran que incidia en el planejament urbanístic, en el tractament de les segones residències, en la prioritització de les inversions en infraestructures i en l'orientació del sector de l'esquí perquè "el Govern està fermament convençut de la necessitat de dotar la societat pirinenca de nous instruments per a ordenar el territori i potenciar el desenvolupament futur". Respecte a l'esquí, Nel-lo va afirmar que s'estaven plantejant la necessitat d'anar transformant a poc a poc les estacions d'esquí en estacions de muntanya, amb esports d'aventura i activitats de lleure i familiars que permetessin desestacionalitzar la demanda i afrontar els reptes derivats del canvi climàtic.

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va encarregar a un equip d'economistes de l'Institut d'Estudis Territorials i la Universitat Pompeu Fabra (UPF) la redacció d'un estudi comparatiu sobre la fiscalitat diferencial de la segona residència a Europa i la possibilitat d'implantar un impost sobre la residència secundària que en regulés el creixement i revertís en el territori. Depenent dels resultats d'aquest estudi, la Generalitat sospesaria establir una fiscalitat diferenciada per a cada tipus d'habitatge, en funció del tipus de residència.

Elements de participació en l'elaboració del PTP

Amb l'objectiu d'incorporar al PTP les estratègies i actuacions que els agents del Pirineu consideraven necessàries es va constituir la Comissió de Participació Local, integrada per representants dels consells comarcals i dels ajuntaments. Tanmateix es va impulsar un conjunt de debats oberts als ciutadans. Es van realitzar un total de cinc sessions de participació entre juliol de 2004 i gener de 2005, dos de les quals van ser organitzades a través d'un conveni entre el DPTOP i la Universitat de Lleida. Els actes es van celebrar a Vielha, la Seu d'Urgell, Tremp, Puigcerdà i Sort.

El 28 d'octubre, durant una d'aquestes sessions celebrada a Tremp, es va destacar la necessitat que el Pla regulés les edificacions de segones residències i promogués la construcció d'hotels i altres activitats que diversifiquessin l'economia de l'Alt Pirineu. Desde Barcelona Oriol Nel-lo va argumentar que "el desenvolupa-



ment hoteler permet estalviar consum de sòl, la dotació d'infraestructures i augmenta de manera extraordinària el nombre i la durada dels llocs de treball creats, la despesa induïda i també el nombre de pernотacions". Juli Esteban, director del PROGRAMA DE PLANEJAMENT TERRITORIAL [177], va afegir que "caldrà analitzar població a població per a determinar la capacitat de creixement de cada nucli."

Altres plans en marxa amb incidència a l'Alt Pirineu i Aran

Durant el 2004 el Govern va iniciar l'elaboració de tres plans directors urbanístics per a les tres comarques del Pirineu amb una dinàmica de transformació més accentuada: la VAL D'ARAN [139], el Pallars Sobirà i la Cerdanya. L'objectiu d'aquests plans, que s'haurien d'elaborar en estreta col·laboració amb les administracions locals i amb la participació de la societat pirinenca, era concretar les previsions i els compromisos establerts al Pla territorial parcial i donar les directrius bàsiques per als plans d'ordenació urbanística municipal.

Paral·lelament, a través d'una comissió interdepartamental presidida pel conseller Joaquim Nadal, el Govern de la Generalitat va iniciar la redacció d'un pla director de les estacions d'esquí i de muntanya, amb dos objectius centrals: establir quina hauria de ser l'evolució del domini esquiable en el futur, d'acord amb els requeriments econòmics i ambientals i amb les previsions de la demanda. I, en segon lloc, establir les estratègies d'actuació de l'Administració en relació

amb el suport a aquests equipaments esportius. Finalment, també es va avançar en la concreció de les Normes complementàries en matèria d'arquitectura i urbanisme d'aplicació en les comarques de muntanya, amb l'objectiu de dotar els municipis dels instruments necessaris a l'hora de regular la tipologia de les edificacions i el tractament arquitectònic.

Oriol Nel·lo, que va destacar la importància d'elaborar plans territorials participats per les administracions locals, les entitats i la ciutadania en general, va anunciar a la primeria de novembre que el 2005 estarien enllestits els avantprojectes del Pla i amb aprovació inicial tant el Pla territorial de l'Alt Pirineu i l'Aran com el Pla director de l'esquí. Després el Pla seria explicat i debatut, tant amb els ajuntaments i consells comarcals com amb les entitats i persones interessades.

MXA

Més informació:

www.gencat.net/ptop/basica/descarrega/pirineuaran.pdf
www.gencat.net/ptop/plans/norma.htm
www.depana.org
www.pirineus.org/aim/arxiu/debats/4Berga.pdf
www.depana.org/pirineuforum



La seu del Conselh Generau d'Aran a Vielha. Foto: Àlex Tarroja

PLA URBANÍSTIC DE CALA BANYS, CALA MARCONA I SANT QUIRZE (LLORET DE MAR) 144



L'Ajuntament de Lloret aprova la desclassificació quasi total dels sòls urbanitzables de Cala Banys, Cala Marcona i Sant Quirze on s'hi preveïen més de mil habitatges. El Pla director del sistema costaner també inclou Cala Banys dins els sectors susceptibles de protecció.

Antecedents | 2003: 121

Lloret de Mar està situat al sud de la Costa Brava, a la comarca de la Selva, a 70 km de Barcelona. El seu terme municipal té 47 km² i cinc platges principals amb un total de 7 km de costa. Lloret tenia 26.000 habitants el 2004, però la seva població augmenta notablement durant la temporada d'estiu, ja que està considerada la primera destinació turística de Catalunya i té una important concentració d'establiments hotelers i allotjaments, bàsicament per a turisme d'operador turístic.

La urbanització dels espais de Cala Banys, Cala Marcona i Sant Quirze estava prevista al Pla general de l'any 1985 de Lloret de Mar. A Cala Banys, un sòl urbanitzable programat de 5,8 ha situat al sud-oest del nucli urbà, s'hi podien construir cinquanta-sis habitatges; a Sant Quirze, un sòl urbanitzable programat de 32,7 ha, amb pla parcial aprovat, situat al nord-oest del nucli urbà, se'n podien fer aproximadament nou-cents vint, i a Cala Marcona, un sòl urbanitzable no programat de 46,1 ha situat al peu de la carretera de Lloret a Tossa de Mar, se'n hi podien realitzar cent trenta-nou més, cinc hotels i un camp de golf.

La creixent pressió social, de caràcter civí i ambiental, en contra del creixement urbanístic de la ciutat i en contra del desenvolupament va fer que el febrer de 2003 l'Ajuntament de Lloret suspengués cautelarment la tramitació d'aquests sectors. Pocs mesos després es constituïa la plataforma SOS Lloret per a defensar la protecció d'aquests espais.

Finalment el març de 2004 el ple de l'Ajuntament de Lloret va aprovar per unanimitat la desclassificació quasi total dels tres

sòls urbanitzables. Així, la major part dels sòls quedarien protegits, si bé es preveïen 10 ha urbanitzables (8 a Sant Quirze, 1 a Cala Banys i 1 a Cala Marcona) per a diversos usos com ara hotels de categoria, geriàtrics, activitats de lleure o equipaments culturals.

La plataforma SOS Lloret es va mostrar satisfeta de la decisió de l'Ajuntament, tot i que demanava que se'n milloressin determinats aspectes. A Sant Quirze reclamaven que es limités l'alçada i es regulés l'estètica de les edificacions previstes i, a Cala Banys i Cala Marcona, que no s'hi pogués construir cap tipus d'equipament perquè es considerava que eren els últims corredors biològics que comunicaven la franja costanera amb els espais PEIN (Pla d'espais d'interès natural) interiors de les Gavarres i l'Ardenya.

L'estiu de 2004 al debat sobre la urbanització d'aquests sectors es va sumar al DEBAT SOBRE EL MODEL TURÍSTIC [198], aparegut com a conseqüència dels aldarulls que van tenir-hi lloc durant l'estiu. L'any 2005 s'havia d'aprovar de manera definitiva el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER [138], fet que podria comportar una major protecció d'aquests sectors.

MJP

Més informació:

www.lloret.org
www.soslloret.org



145 PLA URBANÍSTIC DE CAN BUSQUETS (SANT CUGAT DEL VALLÈS)



L'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès proposa la urbanització d'un sector forestal que toca amb el parc de Collserola, tot aprofitant la legalització de noranta habitatges fora d'ordenació. La proposta, que implica una modificació de Pla general metropolità, és rebutjada per una part dels veïns, per les associacions ecologistes i pels socis de govern de l'Ajuntament i bona part de l'oposició. La Fundació Sant Cugat anuncia que presentarà una proposta alternativa per a trobar una sortida al conflicte.



Can Busquets és un sector forestal d'unes 17 ha que es troba a la capçalera de la vall de la Rierada, a la zona perimetral del parc de Collserola, a la Floresta (Sant Cugat del Vallès). Es tracta d'una zona d'elevat interès natural i paisatgístic, malgrat que hi ha uns noranta habitatges que es troben fora d'ordenació.



L'any 1976, amb l'aprovació del Pla general metropolità (PGM), aquesta àrea fou qualificada com a sòl urbanitzable no programat (clau 21) de desenvolupament opcional. Aquesta classificació comporta la consideració del sòl com a susceptible de ser urbanitzat, però obliga a un tràmit previ –que en requereix la programació per a justificar-ne la necessitat– per a iniciar la urbanització efectiva. La ubicació de Can Busquets fa que aquest indret es trobi sotmès, com altres espais oberts com ara l'ESPAI OBERT TORRE NEGRA [2003:46], una altra zona amb clau 21 al mateix municipi, a la pressió immobiliària associada al creixement urbà, i a les demandes socials de preservació dels espais lliures i de manteniment dels paisatges.



L'Ajuntament va proposar legalitzar els noranta habitatges que es trobaven fora d'ordenació per mitjà d'una modificació del PGM al sector de la Floresta que permetria construir seixanta-cinc nous habitatges unifamiliars. La proposta va despertar una important reacció de rebuig veïnal i de les associacions ecologistes. Es va crear la Plataforma Cívica per la Defensa de Can Busquets, que va recollir durant nou mesos més de cinc mil cent signatures a favor d'un manifest que es va lliurar el mes de juliol a l'Ajuntament de Sant Cugat i al Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat. Aquest manifest considerava que la urbanització era una agressió al parc de Collserola i demanava que no es permetessin noves construccions al sector. La Plataforma va organitzar diversos actes, com una caminada de més de dues-centes persones a favor de la protecció de l'espai.

La Plataforma també argumentava que el projecte de modificació del PGM i la proposta d'urbanització era contrària al Pla d'acció de

l'Agenda 21 local del municipi, validat pel Fòrum Sant Cugat Sostenible, i proposava iniciar un procés de protecció de la zona de can Busquets per tal d'incloure-la dins de l'àmbit del Pla especial de protecció de Collserola i del Pla d'espais d'interès natural.

A l'Ajuntament, el conflicte va fer trontollar l'estabilitat de l'equip de govern format per Convergència i Unió (CiU) en coalició amb Esquerra Republicana de Catalunya (ERC). CiU pretenia aprovar el projecte amb els vots del Partit Popular (PP), malgrat els vots en contra de la resta de partits, inclòs ERC, que es va posar clarament en contra de la urbanització de Can Busquets. La tensió a l'Ajuntament es va reflectir en les dues mocions presentades per grups de l'oposició per tal d'aturar el procés en tràmit, unes mocions que no es van aprovar a causa dels vots contraris de CiU i PP.

A la darrerria de l'any, la Fundació Sant Cugat, que des d'un principi havia mostrat una voluntat mediatadora en el conflicte, es va oferir a preparar una proposta urbanística alternativa. Aquesta hauria de permetre legalitzar els habitatges existents al sector sense haver de construir-hi res de nou i a la vegada reconèixer els drets dels propietaris i oferir-los alguna proposta. L'any va acabar sense que encara no s'hagués presentat aquesta alternativa i sense que s'hagués aprovat definitivament el pla urbanístic de Can Busquets.

XSR, XBR i JRL

Més informació:

www.laforesta.org/canbusquets/index.htm

www.laforesta.org/mussol/

Jaume Busquets i Albert Cortina (2003) "La Torre Negra. Planejament metropolità, paisatge i pressió immobiliària". A: Oriol Nel·lo (ed.), *Aquí, no! Els conflictes territorials a Catalunya*. Barcelona: Editorial Empúries.



El Pla director urbanístic del sistema costaner fixa la protecció de l'espai de cap Ras, a Llançà, on el Pla d'ordenació urbanística municipal havia projectat la construcció de trenta-cinc habitatges i un hotel. L'entitat ecologista Salvem l'Empordà es mostra satisfeta per aquesta mesura però lamenta que la reclassificació pugui comportar el pagament d'indemnitzacions.

El cap Ras 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.

El març de 2002 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona va aprovar definitivament el POUM i poc després la plataforma Salvem l'Empordà va interposar un recurs contenciós administratiu contra aquesta aprovació. El setembre d'aquell mateix any es va crear la plataforma cívica Salvem Cap Ras que també demanava la reclassificació d'aquest espai com a sòl no urbanitzable i la redacció d'un pla per a preservar-lo.

El febrer de 2004 Salvem Cap Ras va demanar al conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, que el nou Departament impedis la urbanització de cap Ras. El mes de maig, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va aprovar inicialment el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER [138], que protegia els sòls no urbanitzables i els sòls urbanitzables no delimitats, i per tant incloïa el sector de cap Ras situat a Colera però no el de Llançà, classificat com a sòl urbanitzable delimitat. Amb tot, el DPTOP es va comprometre a elaborar un segon pla director específic pel sòl urbanitzable delimitat sense pla parcial aprovat –que en cercles professionals es va començar a anomenar Segon pla director urbanístic del sistema costaner– i, fins que aquest no s'aprovés, va suspendre les tramitacions i llicències en tots els sectors afectats, entre els quals cap Ras.

El mes de juliol Salvem l'Empordà va organitzar el segon aniversari de la plataforma a Llançà per tal de recordar que la re-

qualificació de cap Ras n'era un dels objectius prioritaris. Malgrat valorar positivament que s'haguessin suspès les llicències, asseguraven que la protecció de l'espai encara no estava garantida.

El Pla director urbanístic del sistema costaner inclou cap Ras

El mes de novembre el Departament de Política Territorial aprovava els objectius i criteris del Segon pla director urbanístic del sistema costaner, centrat en el sòl urbanitzable delimitat sense pla parcial aprovat, que englobava cinquanta espais, entre els quals cap Ras. L'objectiu en aquests sectors era aconseguir un desenvolupament urbanístic sostenible, sense excloure la possibilitat de requalificar alguns dels espais com a no urbanitzables si així es requeria. Pocs dies després el DPTOP va assegurar que no es permetria urbanitzar a cap Ras i es van iniciar les converses per pactar les compensacions als propietaris. Salvem l'Empordà va celebrar la decisió del Govern però va lamentar que la possible reclassificació comportés un cost econòmic. La portaveu de la plataforma, Marta Ball-llosera, argumentava que els propietaris no tenien drets adquirits, ja que el pla parcial no havia estat aprovat i, per tant, no calia indemnitzar-los. L'alcalde de Llançà, Pere Vila i Fulcarà, de Convergència i Unió (CiU) es mostrava favorable a la protecció de l'espai tot i que advertia que l'Ajuntament no estava disposat a assumir el cost de la indemnització.

Per al 2005 es preveia que es decidís quin seria el futur definitiu de cap Ras un cop es resolguessin les negociacions entre propietaris i Generalitat i s'aprovés definitivament el Segon Pla director urbanístic del sistema costaner.

MJP

Més informació:

www.llanca.net
www.carajillo.net/salvemcapras
www.salvem-emporda.org



147 PLA URBANÍSTIC DE FLUVIANÀUTIC (SANT PERE PESCADOR)



Es manté el litigi judicial entre els promotors de la urbanització de Fluvianàutic i la Generalitat, que, pels valors ecològics que té, havia declarat els terrenys no urbanitzables. Mentrestant el Departament de Política Territorial i Obres Públiques compra una part dels terrenys i es planteja enderrocar l'edifici mig construït existent.

Antecedents | 2003:122



El Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Sant Pere Pescador (Alt Empordà) autoritzava des del 1975 la urbanització d'un sector de 15 ha situat a la desembocadura del Fluvià, a primera línia de mar. El 1976 es van iniciar les obres que, tot i que no es van poder acabar, hi van deixar l'estructura d'un edifici de sis plantes i una xarxa de canals de navegació.



A partir del 2001 l'empresa VLV Immuebles, S.L. va iniciar els tràmits per a executar una urbanització que inclouria entre cincents i set-cents apartaments, sis nous edificis de tres plantes i un club nàutic, fet que va aixecar fortes crítiques en sectors ecologistes. El 2003 el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Felip Puig, va decidir 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 i el perill d'inundació. VLV va presentar un contenciós administratiu per a obtenir una indemnització pel fet de la requalificació dels terrenys.

El mes de novembre de 2004 l'alcalde de Sant Pere Pescador, Florenci Bosch (Convergència i Unió, CiU), va assegurar que el

Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) havia ofert als promotors de Fluvianàutic finques urbanitzables en altres municipis com a fórmula de compensació per a tancar el litigi judicial, extrem que fou negat per fonts del Departament. D'altra banda Bosch reclamava que l'Ajuntament fos compensat pels diners que deixaria de rebre en no fer-se la urbanització.

A final de desembre el DPTOP va comprar, per 20.000 euros, una de les parcel·les de Fluvianàutic, de 1.375 m², on hi havia l'edifici de sis plantes mig construït i se'n van iniciar els tràmits per a l'enderrocament. Per a la resta de l'espai, tot i que encara no s'havia resolt el contenciós, les administracions apostaven perquè passés també a ser públic i es vinculés al Parc Natural.

MJP

Més informació:

www.salvem-emporda.org



El Departament de Política Territorial i Obres Públiques va adquirir una parcel·la de Fluvianàutic per procedir a l'enderroc de l'edifici a mig construir. Foto: Àlex Tarroja

PLA URBANÍSTIC DE LA CIUTAT ESPORTIVA DEL RCD ESPANYOL (CORNELLÀ DE LLOBREGAT I EL PRAT DE LLOBREGAT) 148



S'aprova i s'inicia definitivament la construcció del nou estadi de futbol del Reial Club Esportiu Espanyol en uns terrenys entre el Prat de Llobregat i Cornellà de Llobregat. Per a l'aprovació del projecte, que es finançarà amb la creació d'un complex terciari, lúdic i comercial ha estat necessari tramitar una modificació puntual de Pla general metropolità i aprovar, via llei d'acompanyament de pressupostos, d'una disposició addicional a la Llei d'equipaments comercials.

L'any 1997 el Reial Club Esportiu Espanyol (RCD Espanyol) va enderrocar el seu camp de futbol situat a tocar de l'avinguda de Sarrià de Barcelona. Els terrenys, classificats inicialment com a equipament esportiu, van ser reclassificats com a residencials. Després de vendre's l'àmbit, el Club es va instal·lar temporalment a l'Estadi Olímpic de Montjuïc, propietat de l'Ajuntament de Barcelona, mentre buscava una localització per a construir-hi un nou camp.

El lloc escollit per a construir el nou estadi va ser un terreny conegut amb el nom de Plana del Galet, de 35.000 m² d'extensió, situat entre els municipis de Cornellà del Llobregat (53%) i el Prat de Llobregat (47%), prop del riu Llobregat. L'àrea era el resultat de la dessecació l'any 1974 d'un antic meandre del riu, amb la finalitat d'evitar les inundacions periòdiques que s'hi patien.

El solar, qualificat parcialment com a zona verda i parcialment com a industrial pel Pla general metropolità (PGM), propietat de diverses institucions, particulars i del club de futbol mateix, havia estat ocupat els darrers anys per una fàbrica de grava i altres activitats residuals periurbanes. Més tard, la construcció del cinturó del litoral va dificultar molt l'accés a aquesta zona des del nucli urbà del Prat. Per la banda de Cornellà, aquests terrenys tocaven al recinte firal, l'auditori i el *World Trade Center*.

El març de 2003 el conseller de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP) d'aleshores, Felip Puig, l'alcalde de Cornellà, Josep Montilla, i el del Prat de Llobregat, Lluís Tejedor, junt amb el president del RCD Espanyol Daniel Sánchez Llibre van signar un conveni de cooperació per a posar en marxa el projecte de nou estadi. El mes de maig es va col·locar la primera pedra de l'equipament.

El projecte del Nou Estadi de Cornellà-el Prat

El projecte preveia la construcció d'un estadi amb un aforament per a 40.000 persones, ampliable a 42.000, amb zona VIP i de premsa. El 98% de les grades estarien cobertes, seguint el model anglès, i es preveia també la instal·lació de plaques fotovoltaiques a la coberta. Adjacent al camp de futbol, hi hauria una zona de 55.000 m², definida com a lúdica i familiar, que acolliria activitats esportives i comercials de diversa mena. El recinte tindria també una zona verda de 7 ha i més de 3.500 places d'aparcament.

El projecte, dissenyat pel grup Gasulla, Fenwick i Arup, es formalitzaria en un triangle en planta amb dues places principals: la de l'esport, en la qual es durien a terme activitats durant el dia; i la de lleure, que donaria accés a la zona lúdica i familiar, on hi hauria botigues, bars, restaurants, cinemes, un hotel, circuits de ciclisme,

un mur d'escalada, pistes de patinatge, un gimnàs, una pista de bitlles i un jardí.

El nou complex espanyolista també comportaria una millora dels accessos en transport públic i viaris a la zona: es crearien diverses parades d'autobús al voltant, s'incrementaria el pas dels Ferrocarrils de la Generalitat i s'estudiava també la possibilitat de localitzar una parada del TRAMBAIX [183] per a connectar la ciutat i les localitats veïnes amb el camp. També es preveia construir una passarel·la per a vianants i bicicletes que permetés l'accés dels veïns del Prat al complex.



Imatge dels terrenys de la Plana del Galet, entre el Prat de Llobregat i Cornellà, on es construeix la ciutat esportiva del RCD Espanyol. Foto: Marta Casas

El cost de construcció de l'Estadi de Cornellà-el Prat estava presupostat en 39 milions d'euros i les obres d'urbanització dels terrenys, en 23 milions d'euros. El Club preveia finançar el projecte amb la venda de tota la promoció terciària del complex. L'empresa

escollida per a l'execució de les obres va ser Fomento de Construcciones y Contratas (FCC).

S'aprova la modificació de Pla general metropolità

Per a obtenir-ne l'aprovació urbanística va caldre que el RCD Espanyol gestionés la permuta dels usos del sòl previstos a la zona amb un solar de 7,6 ha que posseeix a la riera de Can Solé, a l'entorn de la Colònia Güell, entre Santa Coloma de Cervelló i Sant Boi de Llobregat, que es destinarien a zona verda i, en part, a activitats industrials i terciàries.

Finalment, a la primeria de febrer de 2004, el Govern de la Generalitat va aprovar la modificació del Pla general metropolità que donava per vàlida la nova qualificació d'usos i la construcció del nou complex lúdic i comercial.

Polèmica per l'àrea comercial inclosa en el projecte

Un cop coneguda la modificació del PGM, els alcaldes de Cornellà i el Prat van coincidir a assenyalar que "aquest projecte aportarà un gran valor afegit a una zona molt degradada, que es convertirà en una nova àrea de centralitat metropolitana".

A principi de juny, el grup d'ERC al consistori de Cornellà va criticar els riscos que el futur complex lúdic i esportiu de l'Espanyol podria comportar per al comerç de la ciutat i van anunciar que presentarien una proposta al Parlament perquè s'estudiés la conveniència del projecte. Cap associació de comerciants del municipi va donar suport a les crítiques.

La Llei 17/2002, de 19 de desembre, d'equipaments comercials limitava, en termes generals, la possibilitat que en els propers anys es

construïssin a Catalunya noves instal·lacions comercials i de lleure. Això, que d'entrada podria ser un obstacle a la construcció del centre comercial previst pel RCD Espanyol, va deixar de ser-ho amb l'aprovació de la Llei d'acompanyament dels pressupostos de la Generalitat de Catalunya, de 13 de juliol de 2004, que afegia una disposició addicional a la Llei 17/2002, segons la qual s'establien excepcions a la construcció de nous centres comercials com en el cas de les instal·lacions comercials de tipus esportiu i amb capacitat d'aforament per a més de 30.000 espectadors.

Inici definitiu de les obres

El 22 de desembre de 2004, Daniel Sánchez Llibre, president del RCD Espanyol, va inaugurar la primera fase de les obres, que consistia en la urbanització del terreny. La fase següent s'iniciaria, segons les previsions del Club, el juliol de 2005, quan es començaria la construcció del recinte esportiu. El Club preveia poder utilitzar el nou estadi el 2007.

Els governs municipals del Prat i de Cornellà preveuen la constitució d'un òrgan únic de gestió a fi de garantir la coordinació, el manteniment i el funcionament adequats del sector.

MXA

Més informació:

www.rcdespanyol.com
www.aj-elprat.es/
www.cornellaweb.com/
<http://usuarios.lycos.es/granperico/Club.html>
<http://www.parlament-cat.net/activitat/bopc/07b085.pdf>



L'equip de govern de l'Ajuntament de Palamós discrepa sobre el futur de la Pineda d'en Gori, un espai urbanitzable amb pla parcial aprovat. Mentre Esquerra Republicana de Catalunya i Partit dels Socialistes de Catalunya es mostren favorables a reduir l'edificabilitat i protegir la primera línia de mar per a no haver d'indemnitzar els propietaris, l'Entesa-ICV demana la protecció integral de l'espai. Per aquest i altres motius, a final d'any es trenca el pacte de govern i PSC i ERC queden en minoria.

La Pineda d'en Gori és un espai situat entre les cales de la Fosca i de s'Alguer, a l'extrem nord del terme municipal de Palamós, al Baix Empordà. La urbanització d'aquest sector estava prevista al Pla General d'Ordenació Urbana (PGOU) de 1992 i havia de suposar la continuació cap a l'est del creixement del nucli turístic de la Fosca.

El març de 2002 es va aprovar definitivament el pla parcial que preveia construir vuitanta habitatges distribuïts en quatre blocs de planta baixa i tres pisos, tocant un extrem de la pineda, mentre que la resta, especialment la part que donava a primera línia de mar, passaria a ser de propietat municipal. També es preveia protegir un dels extrems del sector que afectava la cala s'Alguer, declarada l'any 1996 Bé Cultural d'Interès Nacional (BCIN) per les tradicionals barraques de pescadors de la platja que hi havia, que dataven del segle XVI. No obstant això, uns mesos després de l'aprovació, l'Ajuntament de Palamós va descobrir que una sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) de l'any 2000 havia resolt suspendre aquesta declaració, ja que no se n'havien demanat els informes preceptius. D'aquesta manera la cala restava desprotegida i calia aturar el projecte urbanístic mentre es realitzaven els tràmits per a catalogar-la de nou.

L'equip de govern discrepa sobre el futur de l'espai

Les eleccions municipals del maig de 2003 van donar lloc a un nou equip de govern integrat pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), que tenia l'alcaldia, l'Entesa de Palamós-Iniciativa per Catalunya Verds (Entesa-ICV) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC). Els diversos grups tenien posicions diferents respecte del futur de la Pineda d'en Gori. L'Entesa-ICV era partidària de protegir tot l'espai i advertia que abandonaria l'equip de govern si s'hi deixava construir. En canvi, PSC i ERC asseguraven que desclassificar el sector comportaria un elevat cost econòmic per a l'Ajuntament i apostaven per reduir el nombre d'habitatges a canvi de compensacions en altres terrenys. El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, assegurava que s'estava treballant per a protegir l'espai, tot i que va advertir que no

seria possible fer-ho «a cop de talonari», tal com l'anterior govern havia fet a l'ESPai D'INTERÉS NATURAL CASTELL-CAP ROIG [70].

El març de 2004 les plataformes Salvem Castell i Salvem l'Empordà van realitzar un acte públic a favor de la preservació de la Pineda d'en Gori que va reunir unes cinc-centes persones i on demanaven l'ampliació del PEIN Castell-Cap Roig fins a aquest espai.

S'aprova el BCIN i comencen les negociacions

El mes d'abril la Generalitat va declarar la cala de s'Alguer BCIN, fet que assegurava la protecció del sector de la Pineda d'en Gori inclòs dins l'espai. A partir de llavors van començar les negociacions entre l'Ajuntament de Palamós i els promotors dels habitatges. L'alcaldessa, Maria Teresa Ferrés, assegurava el mes d'octubre que la solució final passaria per deixar construir únicament una part dels quatre blocs de pisos a la Pineda d'en Gori i la resta, a l'antic càmping Vilarromà, a l'avinguda de Catalunya, després que els promotors es neguessin a traslladar en aquest punt tota l'edificabilitat.

Aquesta possible solució no va agradar gens a l'Entesa-ICV que va reiterar la necessitat de protegir tot l'espai. Aquesta i altres desavinences van propiciar la sortida a final d'any del grup Entesa-ICV de l'equip de govern. D'aquesta manera PSC i ERC es quedaven en minoria.

Per al 2005 l'equip de govern de l'Ajuntament havia de tirar endavant la revisió del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM), fet que podria resoldre definitivament el futur de la Pineda d'en Gori.

MJP

Més informació:

www.palamos.org

www.salvem-emporda.org



150 PLA URBANÍSTIC DE LA PLATJA LLARGA (VILANOVA I LA GELTRÚ)



El Pla especial de reforma interior de la Platja Llarga de Vilanova i la Geltrú proposa la urbanització d'un dels darrers espais lliures del litoral barceloní. El Pla estableix per a aquesta zona d'aiguamolls la construcció de dos-cents cinquanta-nou habitatges concentrats a la meitat interior del sector i un pla especial de protecció de l'espai litoral que queda lliure. La iniciativa suscita l'oposició d'un conjunt de ciutadans i entitats i l'Ajuntament inicia una negociació amb la promotora. El mes de juliol, la Junta de Govern Local atura el Pla pel risc d'inundació que té el sector.



Vilanova i la Geltrú és la capital de la comarca del Garraf, és situada a la costa, a mig camí entre les àrees metropolitanes de Barcelona i Tarragona. El terme municipal té una extensió de 33,5 km² i una població de quasi seixanta mil habitants el 2004. La ciutat organitza un entorn territorial més ampli i actualment manté una certa activitat agrícola, una flota pesquera de les més importants de Catalunya, un sector industrial que s'ha anat transformant al llarg dels darrers anys, a més d'un creixent sector de serveis.



El sector de la Platja Llarga és un espai d'aiguamolls situat a ponent del terme de Vilanova i la Geltrú, sobre la plana deltaica del riu Foix, on als anys seixanta s'havia començat una urbanització en continuïtat amb la franja adjacent densament construïda anomenada Ibersol.

El Pla general de l'any 1983 va classificar aquest àmbit, que englobava també Ibersol i abraçava 10'36 ha, com a sòl urbà sotmès a la redacció d'un pla especial que concretés en el futur les característiques de la continuació de la urbanització. La proposta esquemàtica prevista al pla apuntava a urbanitzar el sector sencer, a crear-hi una zona de parc urbà i a prolongar-hi el passeig marítim a primera línia de mar.

El Pla especial de reforma interior (PERI), que havia de desenvolupar i definir formalment els paràmetres urbanístics fixats pel Pla general, es va redactar el 1989 i, tot i mantenir l'edificabilitat del sector prevista en el Pla general, que comportava la construcció de dos-cents cinquanta nou habitatges, la concentrava en la banda interior per a permetre un augment del sòl lliure públic un cop s'executés el PERI. El 1997 es va redactar el projecte d'urbanització que definia els carrers de la franja construïda i també l'espai lliure com a futur espai natural protegit de 5'09 ha, les mesures de protecció i gestió del qual van ser definides per un pla especial de restauració i protecció (PERP) redactat per l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona (ETSAB), de la Universitat Politècnica de Catalunya.

El 2001, en aprovar-se la revisió del Pla general de Vilanova i la Geltrú, no es van introduir canvis al sector, atès que es va entendre que el fet que el Pla de l'any 1983 definís el sector com a urbanitzable ja generava drets adquirits als propietaris que estaven tirant endavant la urbanització, als quals caldria indemnitzar si es classificava el sòl com a no urbanitzable.

El projecte d'urbanització que s'havia començat a tramitar el 1997 no va obtenir l'informe favorable de la Direcció General de Costes del Ministeri de Medi ambient fins el 2002 quan, seguint les seves prescripcions, la promotora va fer-se càrrec de la construcció d'espigons a la platja, per tal de garantir l'estabilitat de la línia de costa, erosionada permanentment per l'efecte del port de Vilanova.

El 2003, després de les eleccions autonòmiques, el nou govern va engegar la redacció del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER [138] en una aposta per la preservació dels darrers espais no urbanitzats del litoral català, però aquest no afectava el sector de la Platja Llarga perquè ja comptava amb un pla especial en sòl urbà aprovat que hauria obligat a afrontar indemnitzacions molt elevades.

L'aprovació del PERP, procés difícil

Després d'un llarg procés de tramitació que va començar el 2001, el PERP de la Platja Llarga de Vilanova i la Geltrú va ser aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) el 19 de maig de 2004. El PERP tenia com a objectius garantir que l'espai lliure del PERI, així com els equipaments i les infraestructures, respectarien el criteri de recuperar la zona humida en l'espai lliure públic previst al sector de la Platja Llarga, articular la relació de l'espai natural amb la zona edificada, protegir i restaurar el cordó de dunes i les comunitats vegetals i restringir els usos permesos entre els edificis i la platja.

L'octubre de 2003 es van iniciar les obres de vialitat a la zona construïble i de restauració de la zona humida a l'àmbit d'espai lliure. El desembre del mateix any, la constructora va demanar una modificació puntual del Pla general per a permetre la construcció d'un hotel en el sector i una modificació en la tramitació de l'expedient. Paral·lelament, la CTUB va demanar un informe a l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) sobre la inundabilitat del sector.

La plataforma Salvem Platja Llarga, que integrava disset entitats, considerava que el planejament vigent s'havia originat en una època de menor sensibilitat ambiental i que continuava apostant per un model obsolet de turisme de sol i platja. Així, va demanar, al llarg de 2004, la suspensió definitiva de les llicències d'obra existents o en tràmit, la reclassificació de tot el sector de la Platja Llarga a sòl no urbanitzable protegit, la creació d'un nou espai d'interès natural i la seva regulació per a preservar els valors naturals d'una de les dues últimes platges sense urbanitzar que quedaven entre el delta del Llobregat i el Vendrell, juntament amb la platja de LES MADRIGUERES [153], a la desembocadura de la riera de la Bisbal.

Per la seva banda, Greenpeace va incloure aquest espai entre els punts negres recollits en el seu informe "Destrucció a toda costa 2004".

Segons informava la premsa comarcal durant l'estiu de 2004, les mobilitzacions empreses per la plataforma Salvem Platja Llarga van suscitar l'adhesió de sis-cents tretze entitats i ciutadans i van incloure diversos contactes amb el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, el Departament de Medi Ambient i Habitatge i els responsables del consistori. Els representants de la pla-

taforma van presentar als serveis tècnics de l'Ajuntament un informe elaborat pel Departament de Geodinàmica i Geofísica de la Facultat de Geologia de la Universitat de Barcelona, que determinava que la zona era inundable i, a final d'any, van lliurar al Registre de l'Ajuntament les cinc mil signatures recollides durant la campanya, acompanyades d'un document que demanava formalment la desclassificació dels terrenys.

Des d'abans de l'estiu els responsables municipals van iniciar contactes amb l'empresa promotora, el Grup Subirats Berenguer, per a estudiar fórmules que evitessin la construcció de l'àmbit de la Platja Llarga. Entre les possibilitats sospesades per a evitar una indemnització mínima de 30 milions d'euros, s'apuntava la permuta per altres terrenys de propietat municipal.

El portaveu de l'oposició, Esteve Orriols (Convergència i Unió, CiU), es va queixar de la manca de discussió sobre les negociacions en els organismes interns de l'Ajuntament i del trencament del consens en matèria de planificació urbanística, mentre que els representants de l'equip de govern, del Partit dels Socialistes de Catalunya, (PSC), asseguraven haver mantingut informada en tot moment la Comissió d'Acció Territorial de l'equip municipal. La promotora, al seu torn, defensava la legalitat de les actuacions previstes i afirmava que la protecció de l'espai natural era compatible amb l'edificació i quedava garantida pel PERP, i recordava, tanmateix, que amb els treballs de protecció i regeneració marítima que

havia efectuat a través de la Junta de Compensació s'havia millorat l'estat de degradació de la platja en relació amb l'estat que tenia l'any 2001.

El mes de juliol la Junta de Govern Local va decidir la suspensió de la primera llicència d'obres concedida al grup perquè l'informe de l'ACA plantejava la possibilitat que, efectivament, la zona fos inundable i demanava un estudi a la promotora. L'estudi realitzat per la promotora va negar l'existència d'aquest perill d'inundació. Però la plataforma Salvem Platja Llarga va fer arribar a l'ACA l'informe de la Universitat de Barcelona, que afirmava el contrari, i hi va adjuntar referències històriques, documentació i articles de premsa.

A final d'any es continuava parlant de negociacions entre l'Ajuntament i l'empresa promotora, Subirats Berenguer, mentre que l'ACA encara no s'havia pronunciat respecte a la inundabilitat del sector.

JRT

Més informació

www.depana.org/platjallarga

www.greenpeace.org/espana/reports/catalu-a-destrucci-n-a-to-da-c

<http://www.vilanova.org>



El pla d'urbanització de la Platja Llarga ha quedat aturat pel possible risc d'inundació del sector. Foto: Tere Belmonte

151 PLA URBANÍSTIC DE LA VALL DE SANT JUST (SANT JUST DESVERN)



L'Ajuntament de Sant Just Desvern acorda amb una part dels propietaris de la Vall de Sant Just la permuta de l'edificabilitat d'aquest àmbit a altres indrets dins i fora del municipi. La Vall de Sant Just està situada dins del Parc de Collserola però classificada pel Pla general metropolità com a 21, urbanitzable no programat. El procés obligarà a tramitar una nova modificació del Pla general metropolità i a negociar amb els municipis veïns en un termini de set anys la possibilitat de preservar sense edificar aquesta vall



El municipi de Sant Just Desvern, a la comarca del Baix Llobregat, se situa a la falda occidental de la serra de Collserola, disposa d'una àmplia extensió de bosc, té una àmplia perspectiva del pla de Barcelona i del delta del Llobregat i una part del terme municipal és inclòs dins del Parc de Collserola. Sant Just té una morfologia urbana de densitats moderades, on es conserven edificis i masies modernistes emblemàtiques, tant a l'interior de la zona urbana com a la vall forestal. L'any 2004 tenia quasi quinze mil habitants.



L'Ajuntament de Sant Just Desvern és membre del Consorci del Parc de Collserola i participa també en la gestió dels espais oberts del parc de Torreblanca, la muntanya de Sant Pere Màrtir i el turó de la Penya del Moro –on es localitzen restes d'un poblat ibèric– amb els ajuntaments d'Esplugues del Llobregat, de Sant Joan Despí i de Sant Feliu del Llobregat.

Un urbanitzable no programat dins els límits del Parc de Collserola

Dins el terme municipal de Sant Just Desvern, la Vall de Sant Just segueix la conca fluvial de la riera Pahissa i és una de les portes d'entrada al Parc de Collserola. Fins a l'actualitat la part més baixa de la Vall de Sant Just estava ocupada per conreus, especialment d'arbres fruiters, amb un sector extens de brolles i màquies, una hípica, una àrea de lleure infantil i un establiment de restauració. La resta de la Vall estava formada per conjunts vegetals diversos, entre els quals hi havia boscos d'alzines i de pins.

La Vall de Sant Just té espais classificats pel Pla general metropolità (PGM) com a 21, és a dir, urbanitzables no programats, malgrat estar situada dins els límits del Parc de Collserola. El Parc de Collserola és espai natural Peri-urbà inclòs al Pla d'espais d'interès natural (PEIN). El Pla especial d'ordenació i protecció del medi natural del Parc de Collserola de l'any 1988, és una norma subordinada al PGM que inclou l'àmbit de la Vall de Sant Just.

Les àrees classificades com a 21 pel PGM es consideraven espais de reserva per a edificar en cas d'un gran creixement de la població, i la seva urbanització definitiva requereix d'un estudi que en justifiqui la necessitat. De fet, bona part dels 21 metropolitans han estat objecte de conflictes veïnals que n'han demanat la protecció com a espais oberts, com per exemple el cas de Torre Negra [2003:46] i el del Pla Urbanístic de Can Busquets [145], o bé s'han anat consolidant com a espais oberts en rebre la classificació de parc urbà que corresponia a altres àmbits metropolitans.

La Vall és, doncs, un àmbit de reserva de PGM de fins a 120.000 m² de sostre entre Collserola i el nucli urbà de Sant Just. Les zones qualificades com a zones 21 en el PGM són: can Biosca, can Carbonell, can Vilà, ca n'Oliveres i la Miranda, classificades com a

sòl urbanitzable no programat residencial, i l'espai comprès entre can Gelabert i can Solanes, classificat com a zona d'equipaments, no programats també. Des de fa anys, la quinzena de propietaris d'aquests terrenys tenia intenció de construir-hi 1.220 habitatges.

Mobilitzacions per a preservar l'espai.

L'ajuntament suspèn temporalment les llicències

L'any 2002 la Plataforma Cívica en Defensa de la Vall de Sant Just (PCDV), creada amb l'objectiu de preservar la vall de l'edificació i de pressionar l'Ajuntament perquè evités la urbanització de la Vall, va publicar un manifest on argumentava que les zones classificades dins el PGM com a 21 no haurien de generar automàticament drets d'urbanització si no s'havien desenvolupat. La Plataforma demanava que no es construïssin noves vies de comunicació a la Vall i la declaració de l'àmbit del Parc de Collserola com a parc natural, per a garantir-ne la protecció de l'espai.

Tot i les demandes dels propietaris per a desenvolupar l'àmbit, davant les protestes dels veïns i entitats per a preservar la Vall de Sant Just, l'Ajuntament de Sant Just va aprovar en ple el febrer de 2002 suspendre temporalment la tramitació de planejament derivat i dels projectes de gestió urbanística i es va comprometre a obrir un procés participatiu amb els veïns en relació amb el model de creixement del municipi.

A partir d'aquest moment, els propietaris dels terrenys afectats que havien demanat el desenvolupament de l'àmbit van interposar demandes judicials contra el consistori per la suspensió de llicències. L'alcalde de Sant Just, Josep Perpinyà (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va admetre l'any 2004 que moltes d'aquestes demandes s'estaven perdent però que les estaven recurrent.

El 22 de febrer de 2004 la Plataforma Cívica en Defensa de la Vall de Sant Just va convocar una manifestació que va aplegar mig miler de persones sota el lema "Salvem la Vall, és Collserola". La plataforma criticava l'actitud "poc decidida" de l'Ajuntament de Sant Just Desvern pel que feia a la preservació de la falda de Collserola i demanava l'ampliació de tota la vall a ser protegida com a parc.

Acord per a la modificació puntual del PGM.

Reubicació dels terrenys a edificar

El 15 de març de 2004 acabava la moratòria interposada pel consistori municipal de Sant Just, que suspenia la tramitació de planejament derivat. Aquell mateix dia, en un ple extraordinari, i després de converses amb els propietaris, l'Ajuntament va aprovar, per unanimitat dels cinc partits amb representació municipal, que es redactaria i sol·licitaria una modificació puntual del PGM entre el Parc de Collserola i el nucli urbà.

La modificació acordada al ple preveia reduir els 120.000 m² que reservava el PGM com a urbanitzables opcionals a 80.000 m². D'aquests, se'n van acordar distribuir 34.000 m² a zones sense ús definit dins del municipi i els 46.000 m² restants es permutarien amb altres municipis en un termini de set anys, per la qual cosa Sant Just havia de començar un procés de negociació amb altres ajuntaments. Per altra banda, l'acord també obligava els propietaris afectats que haurien d'aportar 1,2 milions d'euros a la restauració de la riera de Pahissa i traslladarien els habitatges de Can Biosca, a més de desestimar els contenciosos que havien interposat al consistori.

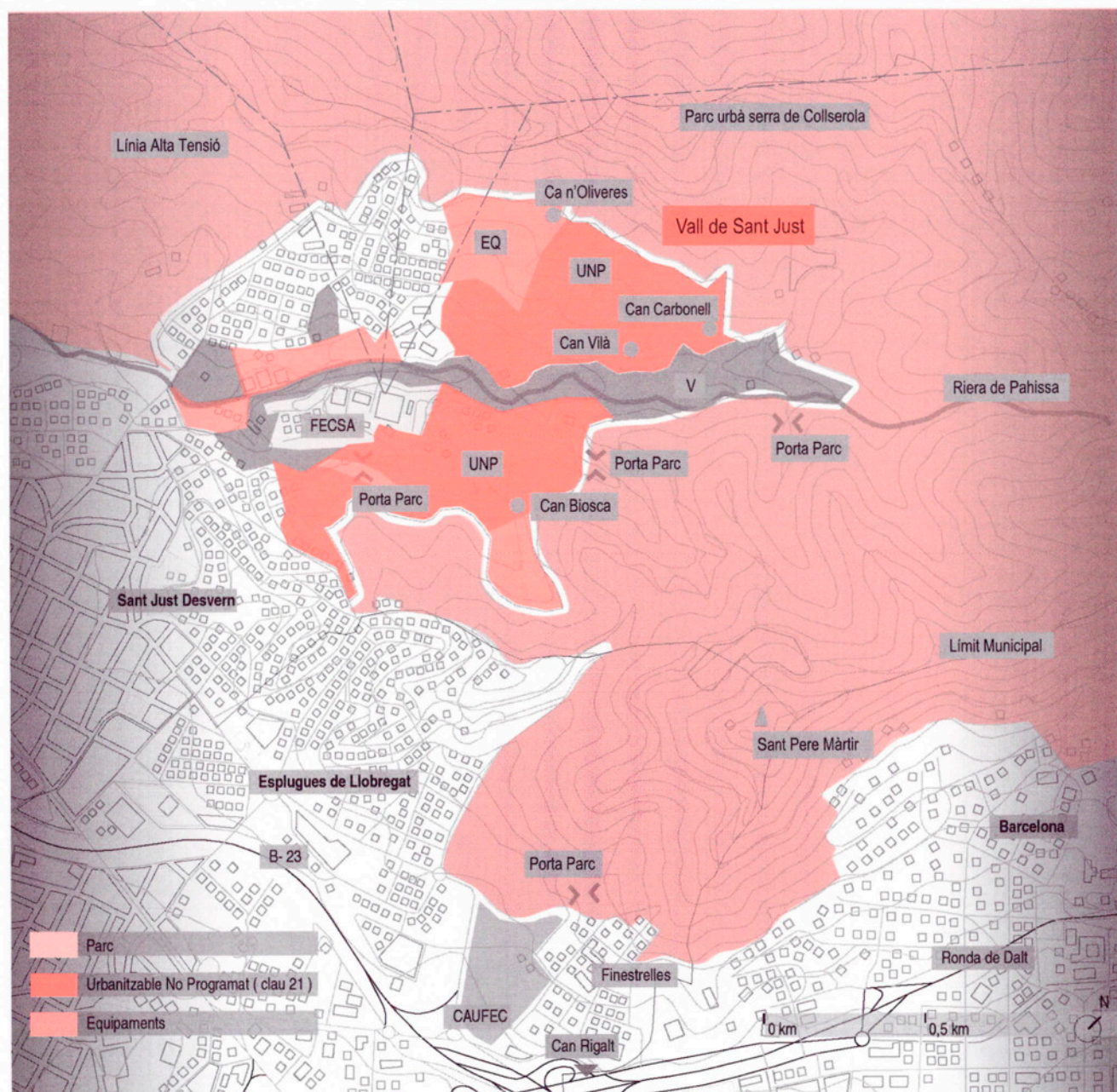
Queixes de les entitats de la zona

El text finalment aprovat pel ple, titulat "Aprovació inicial de la modificació del Pla general metropolità (PGM) a l'àrea de contacte entre el Parc de Collserola i el nucli urbà de Sant Just, de l'estudi ambiental i del programa de participació ciutadana", no va satisfer la PCDV. En un document signat a l'abril la PCDV criticava que l'Ajuntament supeditava la modificació del PGM al possible acord a

què s'havia d'arribar amb els propietaris. També denunciava que l'acord exauria el sòl urbanitzable del municipi per satisfer les expectatives de negoci dels promotors i propietaris.

L'estratègia de l'Ajuntament de negociar amb els propietaris un canvi d'ubicació de l'edificació fou simultània i similar a l'adoptada per altres equips de govern locals de municipis veïns, com és el projecte de TRANSFORMACIÓ URBANA DE CAN RIGALT [185], a l'Hospitalet de Llobregat, o el PLA URBANÍSTIC PORTA DE BARCELONA-CAUFEC [161], a Esplugues de Llobregat.

A final de maig, la plataforma Diagonal-Ponent que agrupa setze associacions de Barcelona, Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat i Sant Just Desvern (Associació de Veïns de Can Vidalet, de Collblanc-Torrassa, de Pubilla Casas, del Camp Nou, de les Corts, d'avinguda de Xile, del Racó de les Corts, del barri de la Mercè, SOS Monuments, la Plataforma Ciutadana contra el Projecte Barça 2000, la Plataforma Cívica en Defensa de la Vall de Sant Just, la Plataforma d'Entitats de les Corts, la Federació d'Associacions de





La vall de Sant Just en primer pla, amb el corredor del Llobregat al fons. Foto: Marta Casas

Veïns de Barcelona i la Federació d'Associacions de Veïns de l'Hospitalet), van presentar un manifest per a exigir una moratòria de tots els projectes, que com el de la Vall de Sant Just, afectaven el sector de ponent del continu urbà barceloní. Des del col·lectiu de plataformes Diagonal Ponent es denunciava que el conjunt de projectes que s'estaven preparant simultàniament i sense cap coordinació a l'àrea de ponent (la transformació urbana de Can Rigalt a l'Hospitalet, la de Finestrelles, i la de Porta de Barcelona CAUFEC a Esplugues) necessitaven una planificació conjunta perquè podien arribar a significar la construcció de més de quatre mil habitatges, a més d'oficines i centres comercials, en una àrea especialment densa.

L'acord signat per l'Ajuntament no obté el suport de tots els propietaris

A final de novembre, dos propietaris no havien signat l'acord a què s'havia arribat el mes de març perquè volien, a canvi de renunciar als drets d'urbanització a la Vall, aconseguir més superfície edificable. La regidora d'Urbanisme de Sant Just, Anna Hernández (PSC), va manifestar que una alternativa era "tirar endavant el conveni malgrat aquests dos propietaris, que tenen menys de la meitat de la superfície total, i que ells s'espavilin amb la junta de compensació". La re-

gidora va recordar que el consistori tenia set anys per endavant per a negociar el trasllat dels 46.000 m² i que, en cas de no arribar a cap acord, s'intentaria traslladar l'edificabilitat a altres zones del municipi, però en cap cas es construiria a la Vall.

Finalment, el 27 de desembre, durant l'últim ple municipal de l'any, es va ratificar l'acord amb el consens de tots els grups polítics de l'Ajuntament, tot i que el conveni només havia estat signat pels propietaris d'un 60% de l'àmbit i van adoptar el compromís d'agilitar la tramitació amb l'objectiu de preservar la Vall. El consistori es va donar tres mesos per redactar la modificació del PGM.

MXA

Més informació:

www.santjust.com/index.htm
www.pangea.org/alnus
<http://aeec.pangea.org>
<http://collserola.org>
http://viaverda.dhs.org/vall_SantJustDesvern.html

PLA URBANÍSTIC DE L'AIGUAMOLL DE CAN PONSIC (SANT QUIRZE DEL VALLÈS) 152



El paratge de Can Ponsic, situat a Sant Quirze del Vallès, és una mostra del paisatge agroforestal propi de fa uns anys de la plana del Vallès. Aquest indret, anteriorment, era un aiguamoll, i ara forma part de l'anomenada Via Verda que connecta Collserola i Sant Llorenç del Munt i l'Obac. El mes de juliol s'aprova inicialment un pla especial que proposa la urbanització d'una part del paratge. Per aturar-lo, el mes d'agost es constitueix Sant Quirze del Vallès Natura, una entitat que poc temps després presenta 5.500 signatures de suport a un projecte de recuperació ambiental de Can Ponsic. Finalment, l'Ajuntament de Sant Quirze accedeix a estudiar una proposta de la Fundació Territori i Paisatge per a desenvolupar el projecte de recuperació.

La zona anomenada Can Ponsic està situada al municipi de Sant Quirze del Vallès (Vallès Occidental), a l'oest del nucli urbà. Aquesta zona es troba al vessant nord de la serra de Galliners i configura un mosaic agroforestal de prats naturals, torrents amb vegetació de ribera, camps de conreu i uns antics aiguamolls coberts de runes i terres.

Aquest espai es troba en un àmbit estratègic tant des de la perspectiva de la connectivitat dels espais oberts del Vallès, com des de l'òptica del poblament: al nord d'aquest àmbit hi ha Sabadell i Terrassa, a orient Badia i Bellaterra, al sud Sant Cugat i a l'oest Rubí, és a dir, està envoltat d'una àrea poblada per més de 500.000 persones.

La serra de Galliners i la zona de Can Ponsic formen part de l'anomenada Via Verda que ha de connectar a través d'espais oberts de la plana el Parc de Collserola i el Parc Natural de la Sant Llorenç del Munt i Serra de l'Obac. Aquesta via verda és una proposta efectuada l'any 1996 pel Fòrum Terrassenc per a la Protecció i Ordenació del Medi Natural i del Paisatge, inclosa parcialment en el document l'Anella Verda de la Diputació de Barcelona, però que no disposa de cap tipus de protecció legal específica. La plana de Can Ponsic, a més, és una àrea de descans i alimentació per a ocells migratoris i acull el conjunt arqueològic de la Balma Neolítica de Can Pallàs, que data de l'any 4.500 aC.

El juliol de 2004, l'Ajuntament de Sant Quirze del Vallès va aprovar inicialment el Pla especial de Can Ponsic, un instrument previst en el Pla general d'ordenació urbana del municipi aprovat l'any 2000. El Pla especial havia estat promogut per Heredad Torres del Pla, S. A., una empresa que representa l'Ordre dels Freres Menors Caputxins de Catalunya, el principal propietari del paratge de Can Ponsic. Les actuacions més destacables incloses en el Pla eren la urbanització de 2,8 ha d'habitatges unifamiliars i plurifamiliars, la previsió de 10 ha destinades a equipaments privats d'ús assistencial, sanitari i religiós i la construcció d'un vial de circumval·lació amb una secció d'11,5 metres que passava per sobre de la zona dels aiguamolls i la balma neolítica.

L'aprovació inicial del Pla especial de Can Ponsic va mobilitzar la ciutadania i el 9 d'agost es va constituir l'associació Sant Quirze

del Vallès Natura per a aturar l'execució del Pla i proposar un projecte alternatiu per a la zona. Aquesta entitat, integrada inicialment per cent cinquanta persones, va presentar al·legacions al Pla especial perquè considerava que l'ordenació urbanística que s'hi proposava vulnerava la legislació d'aigües –afectava uns aiguamolls propers a un curs fluvial– i la directiva europea d'habitats en alternar un hàbitat de ribera.

A més de les al·legacions, les actuacions de Sant Quirze del Vallès Natura van anar més enllà. El 9 de setembre, l'entitat va presentar en un acte que va reunir més de dues-centes cinquanta persones el Projecte agroforestal i dels aiguamolls de Can Ponsic. Aquest estudi era una proposta per a la millora ambiental del paratge de Can Ponsic que incorporava diverses actuacions com ara la recuperació dels aiguamolls i del bosc de ribera, la creació d'un observatori per a les aus migratòries, la rehabilitació de l'antiga masia de Can Ponsic com a centre d'interpretació de la natura i la creació de conreus ecològics per a la gent gran. Un mes més tard, l'entitat va presentar a l'Ajuntament 5.500 signatures d'adhesió al projecte de recuperació de Can Ponsic.

A final d'octubre, l'Ajuntament i diverses entitats conservacionistes encapçalades per Sant Quirze del Vallès Natura van arribar a un primer acord per a recuperar els aiguamolls de Can Ponsic, el qual implicava la Fundació Territori i Paisatge de Caixa Catalunya. L'Ajuntament es va comprometre a estudiar una proposta que elaboraria la Fundació per a desenvolupar el projecte de recuperació de Can Ponsic redactat per Sant Quirze del Vallès Natura. Aquest compromís estava previst que es materialitzés posteriorment en un conveni de col·laboració entre les tres institucions. D'altra banda, restava pendent la possible modificació del Pla especial de Can Ponsic.

XBR, JRL i XSR

Més informació:

www.stqv.org/
www.stqv.org/MENU2/PONSIC.PDF
<http://obrasocial.caixacatalunya.es>



153 PLA URBANÍSTIC DE LES MADRIGUERES (EL VENDRELL)



El 9 de juny de 2003 l'equip de govern municipal del Vendrell format llavors per Convergència i Unió i el Partit Popular va aprovar inicialment el Pla parcial que permetia edificar en un terç de l'àrea d'aiguamolls de les Madrigueres, últim espai sense urbanitzar de la costa del Baix Penedès. Finalment, el 5 de novembre de 2004, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques protegeix aquesta àrea d'aiguamolls en incloure-la en la llista provisional de terrenys inclosos en el Pla director urbanístic del sistema costaner per sectors de sòl urbanitzable delimitat, però sense pla parcial aprovat definitivament.



Les Madrigueres s'ha convertit en l'última àrea sense urbanitzar de la costa del Baix Penedès i en l'últim reducte d'espècies i hàbitats representatius del seu paisatge. Es tracta d'una àrea de 25 ha d'aiguamolls, dins del terme municipal del Vendrell, formada per l'acció d'un antic delta de la riera de la Bisbal i situada al barri marítim de Sant Salvador. L'espai està qualificat com a sòl urbanitzable no programat des de 1984 i, actualment, la meitat de la superfície ja està ocupada per la urbanització Pascual Mitjavila, construïda a final dels anys vuitanta.



El 9 de juny de 2003, l'equip de govern de l'Ajuntament del Vendrell format aleshores per Convergència i Unió (CIU) i el Partit Popular (PP) i l'alcalde d'aquell moment, Benet Jané, van aprovar inicialment el Pla parcial de la zona que comprèn els aiguamolls de les Madrigueres. El Pla fou presentat per la promotora Compañia Española de Viviendas de Alquiler (Cevasa), i proposava edificar en un terç dels terrenys 1.481 habitatges, dels quals 600 estarien dins de les 25 ha d'aiguamolls que es pretenia protegir. La resta de l'àrea es volia convertir en un parc amb llacunes.

El Grup Ecologista del Vendrell i del Baix Penedès (GEVEN) va alertar de la perillositat que suposaria edificar en una zona inundable com les Madrigueres. També va denunciar l'anterior equip de govern del Vendrell d'haver aprovat el text refós del pla parcial només cinc dies abans que la nova alcaldessa, Helena Arribas, del Partit Socialista de Catalunya (PSC), prengué possessió del cà-

rrec. El nou equip de govern format pel PSC i el PP va anunciar que estudiaria les condicions de possible inundabilitat. La proposta presentada pels ecologistes del GEVEN passava per la protecció de tot el sector, a fi de convertir-lo en una zona d'inundació protegida i de poder evitar la inundació del barri de Sant Salvador en cas que la riera baixés desbordada.

Finalment, el 5 de novembre de 2004 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va publicar al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC) una revisió del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER [138] per a protegir aquells àmbits del sistema costaner integrats pels sectors de sòl urbanitzable delimitat, però sense plans parcials definitivament aprovats, com era el cas de l'àmbit de les Madrigueres. Aquest nou Pla incloïa una llista provisional dels terrenys afectats, entre els quals hi havia el sector de les Madrigueres. Tal com va assegurar el secretari per a la Planificació Territorial del DPTOP, Oriol Nel-lo, la llista d'àmbits, juntament amb la resta de la documentació, seria sotmesa a la consideració dels ajuntaments afectats. D'aquella manera, es va iniciar el tràmit de consulta als ajuntaments afectats abans de fer-ne l'aprovació inicial.

JRL, XSR i XBR

Més informació:

www.stormpages.com/geven/madrigueres/index.htm

PLA URBANÍSTIC DE MONTSIANELL RESIDENCIAL (AMPOSTA) 154



El Pla parcial de la urbanització de Montsianell Residencial, a Amposta, és desestimat per la Comissió Territorial d'Urbanisme de les Terres de l'Ebre, malgrat que la presentació del document no està acompanyada d'informes desfavorables. La resolució de la Comissió d'Urbanisme satisfà les demandes dels grups ecologistes i de l'oposició municipal, però l'Ajuntament hi interposa un recurs contenciós administratiu.

L'Ajuntament d'Amposta va recolzar a la darrera de 2002 la redacció d'un pla parcial per a construir una urbanització de noranta habitatges aïllats als peus de la serra del Montsià. La urbanització, d'uns cent seixanta-cinc habitatges i amb una extensió de 8 ha, s'ubicaria davant de la ja existent urbanització Favaret, a un quilòmetre i mig del nucli urbà. La construcció significaria, segons el document presentat, una inversió de més de 20 milions d'euros.

El Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), el grup ecologista Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) i un col·lectiu integrat per tretze arquitectes d'Amposta van presentar al·legacions en contra de la urbanització a principi d'any. Aquestes al·legacions asseguraven que la urbanització no era sostenible i assenyalaven que la zona ja patia massa pressió urbanística.

L'equip redactor del Pla parcial de la urbanització promoguda per Montsianell Residencial SL i liderat per l'arquitecte Antoni Espona va replicar que l'espai urbanitzable no afectava l'Espai d'Interès Natural del Montsià i va assegurar que la urbanització incorporaria un sistema de reutilització d'aigües residuals. A més, destacava que el Pla havia arribat al final de la seva tramitació amb tots els informes favorables.

El dia que s'havia d'aprovar definitivament, el 24 de gener, la Comissió Territorial d'Urbanisme de les Terres de l'Ebre (CTU-

TE) en va suspendre l'aprovació per manca d'uns informes, i dos mesos després va desestimar definitivament el Pla. Segons Joan Llorc, director general d'Urbanisme, la urbanització entra en contradicció amb la filosofia del desenvolupament continu al nucli urbà proposada en la LLEI 2/2002, D'URBANISME [105]. Segons la CTUTE, el Pla parcial preveia un creixement urbanístic dispers i no resolía cap demanda de sòl urbà de segona residència.

Segons l'Ajuntament d'Amposta, governat per Convergència i Unió (CiU), la negativa responia a criteris més polítics que tècnics, i era conseqüència del canvi de govern a la Generalitat de Catalunya i al Departament de Política Territorial i Obres Públiques a la darrera de 2003. L'Ajuntament va interposar un recurs d'alçada al conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal. Després de tres mesos sense obtenir-ne resposta, l'Ajuntament va interposar un recurs contenciós administratiu que a la darrera de 2004 es trobava en mans del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya.

XSR, XBR i JRL

Més informació:

<http://aeec.pangea.org/modules.php?name=News&file=article&sid=64>



155 PLA URBANÍSTIC DE TERRES CAVADES (TARRAGONA)



Esclata la polèmica entorn del projecte d'urbanització impulsat per l'ajuntament de Tarragona a Terres Cavades. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques anul·la el projecte, que havia de suposar la construcció de prop de 5.000 habitatges, en considerar que s'han produït irregularitats en el procés d'aprovació. La Fiscalia de Tarragona obre una investigació en relació amb les presumptes irregularitats.



Antecedents

Terres Cavades és el nom d'una zona del municipi de Tarragona situada al nord del cementiri, que ocupa una superfície de més de 100 ha i connecta els barris de Ponent i de Llevant de la ciutat. Terres Cavades és a més un dels últims espais sense urbanitzar del municipi.



El gener de l'any 1995, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) de la Generalitat de Catalunya va aprovar la tercera revisió del Pla general de Tarragona que reclassifica la zona de Terres Cavades com a urbanitzable.

Uns anys més tard, el juliol de 2002, el ple de l'Ajuntament de Tarragona va aprovar inicialment per majoria absoluta la modificació puntual del Pla general per a Terres Cavades, amb els vots a favor de l'equip de govern format per Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP), els vots en contra d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) i l'abstenció del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC). Un any més tard, es va realitzar l'aprovació provisional del projecte al ple del mateix consistori i es va trametre a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona. El mes de maig de 2004, la Comissió va condicionar l'aprovació del Pla a l'ampliació dels vials interns i dels accessos.

L'Ajuntament aprova el projecte

El 28 de juny de 2003, el ple de l'Ajuntament de Tarragona va aprovar provisionalment el projecte de creació del nou barri de Terres Cavades. El projecte, aprovat fora de l'ordre del dia i amb la prèvia declaració d'urgència, era un text refós de la modificació puntual del Pla general a l'àmbit de sòl urbanitzable no programat PAU 2, per a ser delimitat, resultant del Pla parcial urbanístic 41, sector Terres Cavades. L'aprovació del projecte va comptar també amb els vots a favor de l'equip de govern, format per CiU i el PP, els vots en contra d'ERC i ICV i les abstencions del PSC.

El text aprovat incloïa diversos informes que la Generalitat havia requerit per a aprovar el Pla. Amb l'aportació d'aquests informes, com ara el projecte per a la xarxa d'abastament d'aigua, l'estudi de les connexions viàries i el pla de mobilitat, es va trametre de nou el Pla a la Comissió que havia de donar el vist-i-plau per a aprovar-lo.

El projecte preveia la construcció de 4.872 habitatges, gairebé un miler dels quals serien de protecció oficial, en edificis de cinc plantes com a màxim, que suposarien un augment de població d'entre 15.000 i 20.000 persones. L'equip de govern de l'Ajuntament format per CiU i PP va defensar el Pla de les crítiques rebudes per part de l'oposició i l'Associació de Veïns del Camí del Llorito al·legant que donava resposta a la demanda de mil nous habitatges que

es rebien cada any a la ciutat, segons va afirmar el regidor d'urbanisme, Àngel Fernández Gutiérrez.

L'esmentada Associació, formada per un grup de cinquanta-cinc propietaris de la zona afectada pel projecte, va denunciar des d'un primer moment el "moviment especulatiu" que consideraven representava la iniciativa, amb la compra-venda de finques per part de les diferents empreses constructores.

Les primeres veus crítiques

Els grups municipals d'ERC i ICV van declarar que consideraven que es tractava d'un projecte dens, desproporcionat, poc sostenible i que estava generant processos de mobing immobiliari. El grup del PSC es va afegir a les crítiques denunciant l'alta edificabilitat del projecte i juntament amb la resta de grups de l'oposició van reclamar la necessitat de debat.

Segons el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC), el cas Terres Cavades era un exemple d'urbanisme especulatiu i insostenible al municipi de Tarragona, del tot contrari a la Llei d'urbanisme 2/2002. El GEPEC havia denunciat des d'un principi que a la zona de Terres Cavades hi havia exemplars de parelles d'Abellerol (*Merops apiaster*), un dels ocells més representatius dels ambients agrícoles mediterranis, protegit per la Llei de protecció dels animals (Llei 22/2003, de 4 de juliol) i per diferents directives europees, els quals podien sortir afectats pel projecte.

Per la seva banda, el grup ecologista l'Escrucó també va criticar el projecte d'urbanització de Terres Cavades, ja que, segons l'entitat, destruiria l'entorn i un dels últims pulmons verds del terme.

Urbanisme de la Generalitat dona llum verd al projecte

A final de juliol, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona va emetre un informe favorable sobre el projecte Terres Cavades. Tot i l'informe favorable, els grups a l'oposició de l'Ajuntament de Tarragona continuaven mostrant el seu desacord amb el projecte.

L'oposició demana la dimissió del regidor d'urbanisme

La polèmica va esclatar a principi d'agost quan es va fer públic que Juan Fernández, germà del regidor d'Urbanisme del consistori, Àngel Fernández, era un dels promotors de la nova zona residencial.

Les reaccions no es van fer esperar. Per una banda, el grup del PSC de Tarragona va demanar a l'alcalde que destituís el regidor d'Urbanisme per la relació que el seu germà tenia amb la promotora encarregada del projecte immobiliari.

Per l'altra, el portaveu del grup d'ERC, Xavier Almagro, va demanar responsabilitats a l'alcalde Joan Miquel Nadal basant-se en el Reglament orgànic municipal (ROM), que indicava a l'article 19 que les autoritats s'han d'abstenir d'actuar en determinades circumstàncies com per exemple si es té "parentiu de consanguinitat dins del quart grau o d'afinitat, amb qualsevol dels interessats, amb els administradors d'entitats o societats interessades". I marcava que en aquests supòsits, el Superior hauria de resoldre la qüestió.

En definitiva, Almagro denunciava que els vots emesos pel regidor al llarg del procés d'aprovació del projecte vulneraven la Llei municipal i de règim local de Catalunya motiu pel qual reclamava que es repetís el procés amb l'abstenció del regidor d'urbanisme. ERC considerava que en una nova votació l'equip de govern no tindria majoria absoluta.

Un informe jurídic encarregat per l'Ajuntament dictamina la legalitat de l'actuació del regidor

Davant de la polèmica, l'alcalde de Tarragona, Joan Miquel Nadal, va encarregar un informe jurídic al Col·legi de Secretaris de l'Administració Local de Tarragona per a dictaminar si l'actuació del regidor era contrària a la llei. L'informe dictaminava la legalitat de l'actuació del regidor d'Urbanisme, argumentant que la Llei de règim jurídic de les administracions públiques, que marca els supòsits en què un regidor s'ha d'abstenir quan té interessos en un projecte, no seria aplicable en el cas d'actuacions municipals que afectessin el conjunt de la població, com era el cas d'una modificació d'un pla d'ordenació urbana municipal.

El president del Col·legi, Joan Anton Font, es va remetre a sentències anteriors del Tribunal Suprem per a assenyalar que l'Ajuntament podria emparar-se en aquesta excepció per defensar l'actuació del regidor en relació amb els tràmits realitzats fins al moment. En paral·lel s'estaven esperant els resultats d'un segon informe encarregat a tècnics municipals.

Els grups del PSC i d'ICV van demanar la dimissió de l'alcalde Nadal, mentre que el grup d'ERC i l'Associació de Veïns del Camí del Llorito van presentar, a final del mes d'agost, un recurs contenciós administratiu al Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) on requerien la nul·litat del vot de l'edil en el Pla urbanístic.

L'Associació Administrativa de Cooperació del Pla parcial 41, entitat que agrupava el 76% dels propietaris de Terres Cavades i que alhora promovia el projecte, també es va sumar a les crítiques. No obstant això, el portaveu de l'entitat, José Luis García, creia que encara que es repetís tota la tramitació del projecte, no es podria aturar, ja que s'havia fet d'acord amb la llei. A més, segons el constructor, l'aturada del pla provocaria un encariment dels preus de l'habitatge a la ciutat, opinió, aquesta última, compartida per l'alcalde Nadal.

Dimissió del regidor d'Urbanisme

El 29 d'agost, el regidor d'Urbanisme de l'Ajuntament de Tarragona, Àngel Fernández, va presentar la dimissió a través d'una carta dirigida a l'alcalde Joan Miquel Nadal, que la va fer pública posteriorment.

Fernández va comparèixer públicament per primer cop a final del mes d'agost per donar la seva versió sobre l'afer i per defensar-se, al·legant que la seva actuació havia estat correcta, i per denunciar que estava essent víctima d'un "linxament polític". Tot i això, en un

primer moment, l'alcalde no li va acceptar la dimissió i li va concedir un marge de temps per pronunciar-se.

Finalment el 8 de setembre l'alcalde va anunciar en roda de premsa que acceptava la renúncia del regidor d'Urbanisme, que havia estat la seva mà dreta des de l'any 1989. El seu lloc fou ocupat per Santiago Pallàs, cap de Convergència Democràtica de Catalunya (CDC) al Tarragonès i antic regidor de l'Ajuntament.

D'altra banda, les competències de l'antic regidor, principalment Urbanisme i Contractació, i la Coordinació de l'àrea de Territori (que també englobava Medi Ambient, Disciplina Urbanística i la gestió del Pla d'ordenació urbana) passarien a mans de Jordi Miquel Sendra, fins aleshores regidor de Llicències i Servis Públics a l'Ajuntament.

En paral·lel, els serveis territorials del Departament de Governació van començar a elaborar un informe sobre l'afer Terres Cavades, després de rebre una petició del grup d'ERC. Governació ja havia rebut del consistori els dos informes municipals sobre el projecte, l'últim dels quals també avalava l'actuació del regidor Àngel Fernández en el procés.

A principi de setembre la Cambra de Comerç de Tarragona també es va definir en la polèmica generada entorn de la urbanització de Terres Cavades. La comissió d'infraestructures de la Cambra es va pronunciar a favor del Pla, al·legant la manca de sòl a la zona, l'encariment dels habitatges i les poques opcions de sòl públic, tal com havia defensat l'alcalde anteriorment per a executar el Pla.

Per la seva banda, la Federació d'Associacions de Veïns de Tarragona (FAVT) va criticar el suport públic que havien expressat diversos dirigents veïnals a Fernández, durant la compareixença que havia fet per a donar explicacions sobre Terres Cavades.

La polèmica puja de to i s'escampa a més responsables polítics

La polèmica, que inicialment s'havia limitat a la necessitat que Fernández s'hagués abstenut o no durant la tramitació del projecte, va pujar de to quan pocs dies després de la dimissió d'Àngel Fernández va transcendir que l'exregidor tenia, juntament amb el seu germà, el 50 % de les accions d'una de les societats promotores de Terres Cavades, que significava el 9,8% del total del polígon.

Poc després, el senador i expresident de l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT), Lluís Badia (CiU), va reconèixer haver guanyat 4,4 milions d'euros en una operació de compra-venda en una finca de Terres Cavades. Badia hauria concedit també, sense previ concurs públic, la construcció del centre de negocis del Port a una empresa propietat del germà de l'exregidor Àngel Fernández i del constructor José Luis García, un dels principals promotors de Terres Cavades.

Davant dels fets, els grups de l'oposició van endurir les crítiques i van demanar la dimissió de Joan Miquel Nadal. El fiscal de Tarragona, José María Parra Llonch, va anunciar que obriria diligències informatives per a investigar l'escàndol polític i urbanístic del cas Terres Cavades. En paral·lel es continuaven esperant els informes que estaven elaborant, per una banda, des del Departament de Governació i, per l'altra, des del departament de PTOP, per a determinar si el projecte s'ajustava a la legalitat, a més de la resposta del TSJC al recurs contenciós administratiu presentat pel grup d'ERC sol·licitant l'anul·lació de tot el procés urbanístic.

Mentrestant, l'alcalde Nadal va anunciar que iniciaria una ronda de contactes amb els principals afectats per a introduir canvis al Pla urbanístic. L'alcalde va anunciar també que Àngel Fernández deixaria pròximament la presidència de l'Empresa Municipal d'Aigües de Tarragona (EMATSA) i el seu lloc en el consell d'administració de l'APT com a representant de l'Ajuntament.

El regidor d'Esports i Trànsit a l'Ajuntament tarragoní, Raül Font (CDC), va reconèixer que també tenia una finca a la zona. Va deixar clar, però, que era fruit de la divisió entre cosins d'una herència d'un familiar i que "en cap cas" havia intentat fer negoci amb els terrenys. Per aquest motiu el regidor va manifestar que s'abstindria en les pròximes votacions per a la tramitació del projecte.

El president de la Intercomarcal d'Unió Democràtica de Catalunya (UDC) a Tarragona, Albert Vallvé, va demanar als seus socis de coalició, CDC, la depuració de responsabilitats i si fos necessari la reestructuració del govern tant a l'Ajuntament com a la Diputació, per tornar la confiança dels ciutadans. Per la seva banda, el president d'UDC, Josep Antoni Duran i Lleida, també es va referir al tema puntualitzant que l'assumpte havia quedat tancat amb la dimissió d'Àngel Fernández.

Reaccions a l'informe de Governació

A final de setembre es va conèixer l'informe no vinculant elaborat pel Departament de Governació de la Generalitat on s'establia que l'exregidor de l'Ajuntament, Àngel Fernández, s'hauria d'haver abstingut de votar en el procediment que va aprovar el projecte de Terres Cavades. Governació, tot i no tenir competències per a imposar el dictamen, recomanava en el seu informe l'anul·lació del procés.

Tot i que l'alcalde, Joan Miquel Nadal, havia admès poc temps abans la possibilitat de revisar el projecte de Terres Cavades, va continuar defensant que Fernández tenia dret a participar en les votacions pel fet de ser un representant elegit democràticament. I va recordar que la darrera paraula la tenia el DPTOP.

Davant dels fets, l'oposició formada pel PSC, ERC i ICV va reclamar que l'alcalde prengués la iniciativa i liderés la revisió del projecte que hauria de començar paralitzant-lo.

El PP, davant la contradicció entre els dos informes, per una banda el presentat a principi d'agost, en què els serveis jurídics de l'Ajuntament havien avalat la legalitat del procés, i per l'altra l'informe de Governació, que en recomanava l'anul·lació, va demanar la participació d'un arbitratge des de l'àmbit judicial per a resoldre la manca de definició del projecte.

En paral·lel l'Associació de Veïns del Camí del Llorito, que integrava ara gairebé uns seixanta propietaris afectats pel projecte urbanístic, va denunciar a final de setembre davant la fiscalia de Tarragona les irregularitats que consideraven que s'havien produït en relació amb el projecte Terres Cavades, entre les quals hi havia

els guanys de les empreses de Lluís Badia i de José Luis García. A més reclamaven una investigació sobre els béns dels implicats.

Els veïns de Terres Cavades van enviar a la Fiscalia de Tarragona els rebuts que demostraven que pagaven les seves finques com si fossin rústiques, tot i que aquestes estaven catalogades com a urbanes. D'aquesta manera, les promotores interessades a urbanitzar la zona hi haurien comprat diverses finques a un preu inferior al real. Tot i això, l'Ajuntament de Tarragona va negar la irregularitat, basant-se en el fet que els terrenys urbanitzables eren no programats i tributaven com si fossin rústics.

El DPTOP atura el projecte de Terres Cavades

El 6 d'octubre, el conseller de PTO, Joaquim Nadal, va fer oficial l'anul·lació del procés urbanístic de Terres Cavades, sobre l'aprovació definitiva de la modificació del Pla general que donava llum verd a la urbanització. L'informe qüestionava la forma del projecte i també la participació de l'exregidor amb vinculacions privades, tal com s'especificava a l'informe de Governació.

El DPTOP proposava reconduir el projecte i dividir-lo en fases a mesura que Tarragona anés incorporant al teixit urbà els habitatges. Així, el DPTOP volia evitar perjudicar les persones que no volien ser expropiades i que la remodelació de la zona de Terres Cavades els permetés continuar en les seves parcel·les.

Els veïns de Terres Cavades van denunciar que el consistori havia contribuït a reduir el valor dels terrenys, de tal manera que els promotors del projecte haurien pagat menys que el que els tocava per algunes finques, com si fossin finques rústiques, quan de fet estaven qualificades com a sòl urbanitzable programat. L'alcalde va assegurar que no s'havia comès cap irregularitat.

A final de novembre l'Ajuntament de Tarragona va denegar l'aprovació inicial del Pla parcial 41. En paral·lel, des de la Comissió també es va desestimar la proposta formulada pels veïns de Terres Cavades d'expropiar les finques que pertanyien a les empreses promotores Terres Cavades, Inversions Trarma i Viladegats, SL.

L'anul·lació de tots els tràmits efectuats a Terres Cavades va suposar la desaparició del Pla parcial 41. Mentrestant, a la Fiscalia de Tarragona continuava la investigació sobre les presumptes irregularitats polítiques i dels promotors en la successives qualificacions de terrenys a la zona de Terres Cavades.

AJF

Més informació:

www.ajtarragona.com
www.gencat.net/ptop
www.mediambient.gencat.net
www.gepec.org
www.tinet.org

PLA URBANÍSTIC DEL BARRANC DE BARENYS (SALOU) 156



L'Ajuntament de Salou proposa construir un complex turístic i hotelier en la zona del pla de les Pomerres. El projecte implica el desviament del barranc de Barenys, que quan plou de manera torrencial protagonitza episodis de contaminació de les platges de Salou. Els veïns afectats es mostren contraris al Pla proposat, el qual a partir del mes d'octubre roman en suspens per l'aprovació del Pla director urbanístic del sistema costaner.

Antecedents | 2003:103

El pla de les Pomerres és un àmbit agrícola d'unes 85 ha situat a l'oest del nucli urbà de Salou, a menys de 500 m del mar. El pla és travessat pel barranc de Barenys, que creua el terme municipal per l'oest i desemboca al mar a la platja de Ponent. Cada cop que plou torrencialment, el barranc inunda el sector occidental del nucli urbà i porta residus a les platges de Salou. Segons l'equip actual del govern municipal, aquests impactes afecten negativament la imatge turística de la Costa Daurada.

A causa de la reiteració dels problemes causats per les avingudes, l'11 d'octubre els ajuntaments de Reus, Cambrils i Salou i el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) van acordar dur a terme actuacions conjuntes per a mantenir en bon estat el barranc.

Tanmateix, l'Ajuntament de Salou tenia una proposta pròpia que consistia a desviar el barranc de Barenys i canalitzar-lo en línia recta fins al mar. Això deixaria lliure la zona del pla de les Pomerres per a construir-hi hotels i una zona lúdica i esportiva, tal com preveia el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal que havia estat aprovat el 2003. Segons l'Ajuntament, aquesta proposta permetria equilibrar turísticament el municipi cap a ponent.

La proposta i la desviació del curs hidric afectaria dinou propietaris, que a través de l'Associació de veïns de Barenys-Platja de Ponent, van aconseguir el suport d'unes cinc mil dues-centes signatures en contra del Pla i a favor de crear una zona verda, enjardinar les lleres i construir una depuradora d'àrids que impediria que les aigües negres dessembocuessin a la platja de Ponent.

Es va originar un debat polèmic, durant el qual l'associació veïnal va difondre que el Pla urbanístic del barranc de Barenys beneficiaria familiars del regidor d'urbanisme, Esteve Ferran, tot recordant el cas del PLA URBANÍSTIC DE TERRES CAVADES (TARRAGONA) [155]. Esteve Ferran ho va negar rotundament i va acusar el president de l'Associació de Veïns, Enriquet Molina, de calúmnies i injúries. Aquest, a la vegada, es va querellar contra l'alcalde.

El mes d'octubre es va aprovar inicialment la revisió del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER [138] i l'àrea del pla de les Pomerres i el barranc de Barenys va quedar afectada per una moratòria dels processos d'urbanització en aquells àmbits del sistema costaner integrats pels sectors de sòl urbanitzable delimitat, però sense plans parcials definitivament aprovats. L'Ajuntament de Salou va presentar-hi al·legacions, mentre que els veïns demanaven que no s'aixequés la moratòria. Segons els veïns, això permetria salvar el que consideraven l'última zona rural agrícola i verda de Salou propera a la costa. A la fi de 2004, les al·legacions presentades per l'Ajuntament de Salou estaven pendents de resposta.

XSR, JRL i XBR

Més informació:

www.avui.com/avui/diari/04/nov/20/pdf/04n20d24.pdf
www.salou.org/c4_3_065.php
www.salou.org
www.salou.org/POUM/F1/F1_1.pdf



157 PLA URBANÍSTIC DEL PARC CENTRAL DE ROQUETES (SANT PERE DE RIBES)



S'aprova el Pla parcial del sector SUPP-9 corresponent a la urbanització del Parc Central de Roquetes, al terme municipal de Sant Pere de Ribes. El projecte afecta més de 262 ha i preveu la construcció de 1.264 habitatges, a més d'una àmplia zona verda, equipaments i infraestructures associades. Els primers habitatges es preveu que estiguin enllestits el 2006.



El municipi de Sant Pere de Ribes està situat al sud del massís del Garraf, en el punt en què esdevé plana i enllaça, a través de Vilanova i la Geltrú i Cubelles, amb la plana del Penedès. El barri de Roquetes, és un dels dos nuclis de població del terme i té l'origen en el trasllat, durant els anys seixanta, de les instal·lacions que RENFE tenia al barri de Sant Andreu de Barcelona. Els treballadors també s'hi varen traslladar i es van construir les seves cases en uns terrenys a la rodalia dels tallers. La nova barriada va créixer fins arribar a tenir els 12.000 habitants actuals, però amb mancances d'infraestructures, serveis municipals i planificació urbanística.

Aprovació del Pla parcial del sector SUPP-9

A final de 2003 l'Ajuntament va aprovar les determinacions del Pla d'actuació urbanística municipal (PAUM) d'uns sectors del municipi, que incloïa el projecte d'urbanització anomenat sector SUPP-9, Mercat-Parc Central. El 13 d'abril de 2004, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona va emetre un informe favorable sobre el Pla parcial del sector.

Projecte Mercat-Parc Central

El projecte preveia que el sector de 262,7 ha, situat entre la riera de Vilanoveta i el Mas d'en Serra, es destinés en un 70% a ús públic, és a dir, zona verda, equipaments i vialitat, i el 30% restant a sòl privat, principalment dedicat a la construcció d'habitatges plurifamiliars i unifamiliars, tant de renda lliure com protegida, i també a una zona comercial. La previsió era construir-hi un total de 1.264 habitatges.

Pel que fa a les infraestructures viàries, destacava la previsió de dos ponts sobre la riera. Així, es crearia un nou accés entre la C-246 i el centre de les Roquetes a través d'un pont construït al costat de la casa d'Andalusia. A l'avinguda Mas d'en Serra també estava previst de construir-hi una rotonda i una altra a l'extrem del vial que uniria la nova urbanització amb el carrer Roger de Flor i l'avinguda Catalunya.

Dins de la urbanització del Parc Central també es crearien circuits de passejada i esportius, amb àrees lúdiques. Entre els equipaments, destacava una nova biblioteca i un mercat. El Pla aprovat també preveia la construcció de 626 places d'aparcament subterrànies per a donar servei al mercat i disminuir els dèficits dels habitatges del voltant.

Aprovació definitiva i reaccions

L'aprovació definitiva del projecte del Parc Central per part de l'Ajuntament va tenir lloc el 23 de desembre de 2004 i va comptar amb els vots a favor de l'equip de govern (Partit dels Socialistes de Catalunya) i l'abstenció dels grups de l'oposició (Unitat Municipal 9, Convergència i Unió, Partit Popular i Iniciativa per Catalunya Verds).

El regidor de Convergència i Unió, Francesc Pérez, va criticar el fet que els pisos de protecció oficial previstos al projecte estiguessin concentrats en una solà àrea. En resposta a això, la regidora d'Urbanisme, Abigail Garrido, va assegurar que el fet de no distribuir-los arreu del sector permetria a l'Ajuntament "tenir les mans lliures" i ser independents respecte al sector privat pel que feia a preus i al calendari de les obres.

El govern local preveia enllestir les obres d'urbanització dels solars en un màxim de dos anys i en dues fases d'execució. Pel que fa als habitatges, a final d'any ja estaven programades les primeres 642 unitats fins al 2008, un 20% de les quals serien protegides, tal com estipulava la LLEI D'URBANISME [105].

MXA

Més informació:

www.santperederibes.org



La construcció d'un camp de golf i una urbanització prop del Parc Samà provoca conflictes de competències entre l'Ajuntament de Cambrils i el Govern de la Generalitat. Finalment, els tribunals es pronuncien a favor de l'Ajuntament, que estudia altres alternatives per a la zona.

Antecedents | 2003:124

El Pla general d'ordenació urbana de Cambrils de l'any 1995 incloïa la possibilitat de construir un camp de golf de divuit forats i una urbanització d'uns cent vuitanta habitatges a les finques del Mas d'en Blai i el Parc Samà. Parc Samà, que està catalogat com a bé cultural d'interès nacional, té un àmbit que abraça els termes municipals de Cambrils i Montbrió del Camp, entre les rieres d'Alforja i Riudecanyes. L'empresa multinacional especialitzada en complexos turístics Med Group es va interessar a final de 2001 per a desenvolupar-hi un complex esportiu i residencial de grans dimensions. El consistori va aprovar inicialment una modificació del Pla general de Cambrils a fi de permetre la creació d'un camp de vint-i-set forats i la construcció de cinc-cents vint habitatges, però la manca d'acord respecte al projecte dels membres de la coalició de govern formada per Convergència i Unió (CiU), el Partit Popular (PP) i independents van portar al trencament del pacte, a la convocatòria d'elections municipals i a la suspensió de l'aprovació definitiva del projecte.

Com que l'àmbit del projecte era supramunicipal, la promotora va obtenir de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) la subrogació de l'aprovació dels plans parcials, per la qual la Comissió assumia les competències dels ajuntaments de Cambrils i Montbrió del Camp quant a la tramitació d'aquests expedients. El juny de 2003 la CTUT els va aprovar. Per la seva banda, el nou consistori de Cambrils format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) va iniciar la revisió del Pla general per a evitar la construcció del projecte de Med Group, l'impacte ambiental del qual considerava excessiu.

Malgrat els intents d'arribar a un consens llançats pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), les dues inicia-

tives, contradictòries van seguir el seu tràmit. Alhora es van presentar dos recursos contenciosos administratius creuats: l'Ajuntament denunciava el DPTOP per lesionar les competències municipals en haver adjudicat la tramitació del projecte via subrogació a l'empresa promotora Med Group i Med Group acusava el consistori de bloquejar el projecte del Parc Samà en suspendre el desenvolupament dels plans parcials aprovats per la CTUT. El recurs presentat per Med Group contra la suspensió de llicències efectuada per l'Ajuntament va ser resolt desfavorablement pel Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) el maig de 2004.

Una nova proposta per al Parc Samà

La modificació puntual del Pla general que tornava l'àmbit del Parc Samà a les condicions de l'any 1995 fou aprovada per la CTUT el 21 de juliol de 2004 i l'empresa promotora Med Group va anunciar la intenció de recórrer de nou la decisió davant el TSJC.

D'altra banda, el consistori va anunciar al setembre una nova proposta per a la preservació i dinamització de la zona que exclouïa el camp de golf i preveia la creació d'un centre turístic de luxe, amb un hotel similar als paradors integrat en els jardins del Parc Samà. Convergència i Unió i el Partit Popular van mostrar reserves a l'hora de valorar positivament la iniciativa.

JRT

Més informació:

www.aeec.org
www.cambrils.org
www.cicac.org/



159 PLA URBANÍSTIC DEL PLA DEL CIRERER I LA PASTORAL DE PEDRA (BELLVER DE Cerdanya)



Dues propostes per a construir habitatges al nucli de Pedra, agregat del municipi de Bellver de Cerdanya, desfermen l'oposició dels habitants del poble i d'altres col·lectius que agrupats sota la plataforma Salvem Pedra inicien una campanya de mobilització en contra dels projectes i a favor d'un canvi en el model de desenvolupament urbanístic de la Cerdanya. Segons Salvem Pedra, si es fessin realitat els projectes, Pedra passaria de tenir deu habitatges a tenir-ne uns cent trenta.



Bellver de Cerdanya és un municipi de 98,1 km² de superfície situat a la comarca de la Cerdanya, a 1061 m sobre el nivell del mar i amb una població l'any 2004 de 1.738 habitants. A part del nucli principal, Bellver inclou al seu terme municipal divuit entitats més, entre les quals hi ha la de Pedra, amb tretze habitants comptabilitzats l'any 2003. Pedra es troba a 4 km de Bellver en direcció sud-est, al peu del serrat dels Quatre Gats, i molt a prop de la frontera comarcal amb el Berguedà limitant amb el Parc Natural del Cadi-Moixeró. El nucli de Pedra tenia, l'any 2004, tretze cases de les quals cinc estaven habitades permanentment, cinc més eren de segona residència i les altres tres restants estaven pendents de restaurar. Aquest nucli no disposava de xarxa pública d'aigua potable ni de clavegueram.



L'any 1982 es van aprovar les Normes subsidiàries del sol per al municipi de Bellver de Cerdanya, vigents l'any 2004. Des de llavors, el municipi havia anat desenvolupant el seu sòl urbanitzable, passant del 982 habitatges que hi havia el 1981 al 1.793 del 2001. L'any 2004 la xifra arribava a 1.590 habitatges, el 64 % dels quals eren segones residències.

Segons admetia l'Alcalde de Bellver Joan Pous (Convergència i Unió, CiU), després d'haver esgotat la majoria del sòl programat al nucli principal, Bellver de Cerdanya estava traslladant la pressió urbanística cap als petits nuclis agregats, com el de Pedra.

Els projectes immobiliaris al nucli de Pedra eren dos. Una proposta per a urbanitzar els terrenys de la Pastoral, al sud del nucli de Pedra, i una proposta d'urbanització, que afectava els terrenys del Pla del Cirerer, al mateix poble.

El projecte de la Pastoral

El projecte, presentat per l'empresa Anota SL el juny de 2001 i continuat per Pastoral Cerdanya SL, incloïa una superfície de més de 15.000 m² de sòl agrícola en els quals l'empresa tenia previst construir-hi uns vuitanta habitatges. El projecte va rebre inicialment l'informe favorable de l'Ajuntament de Bellver el 9 de juliol de 2001 i pocs dies després l'Ajuntament mateix va aprovar inicialment la modificació puntual de les Normes subsidiàries que permetria la reclassificació dels terrenys per a ser urbanitzats. No obstant això, després que l'Associació de Veïns i Veïnes de Pedra presentés al·legacions al projecte i que l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) i el Departament d'Agricultura Ramaderia i Pesca (DARP) en presentessin informes desfavorables, l'Ajuntament va denegar l'aprovació provisional de la modificació de les Normes subsidiàries i va aturar el projecte d'urbanització.

El juny de 2004 Pastoral Cerdanya SL va reaccionar interposant un recurs contenciós administratiu al Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) contra la decisió.

El projecte del Prat del Cirerer

A principi de 2004 la publicació a diferents revistes locals d'una promoció d'habitatges al nucli de Pedra va permetre conèixer un projecte d'urbanització en els terrenys del Pla del Cirerer, en els quals la promotora Colomina 99 SL pretenia aixecar un total de nou habitatges. Aquests terrenys eren urbanitzables segons les Normes subsidiàries aprovades l'any 1982.

El projecte, que comptava amb l'aprovació provisional de l'Ajuntament, va rebre al·legacions de l'Associació de Veïns, de la Plataforma Salvem Pedra i de l'entitat ecologista Depana. A final de 2004 en continuava pendent l'aprovació definitiva.

Les reaccions

L'abril de 2004 es va crear la plataforma cívica i ciutadana Salvem Pedra, formada per un grup de veïns de Bellver de Cerdanya que consideraven que el seu municipi feia anys que estava suportant una ocupació de territori extensiva i en baixa densitat, que es traduïa en la construcció de cases adossades i de xalets destinats principalment al turisme residencial, i que aquesta acció configurava un model urbanístic perjudicial i insostenible. Salvem Pedra reclamava un canvi en el model de creixement de tota la comarca de la Cerdanya. Per a la plataforma, la intensitat constructiva posava en perill el paisatge, el qual consideraven un dels principals recursos econòmics de la comarca i de tot el Pirineu. Més enllà de la problemàtica paisatgística, Salvem Pedra denunciava també la dificultat dels habitants autòctons per a accedir al mercat d'habitatge com a conseqüència dels elevats preus de les noves promocions. Tanmateix, per a la plataforma l'especulació urbanística era la veritable amenaça a l'estructura tradicional del territori, més que no pas el creixement en si que, fet de manera ordenada, no el consideraven potencialment perjudicial.

Segons els càlculs de Salvem Pedra, l'execució dels dos projectes suposaria la construcció de prop de cent trenta habitatges on fins al moment només n'hi havia tretze.

Els set veïns del nucli que formaven part de la plataforma Salvem Pedra i la resta de col·laboradors van presentar al·legacions als dos projectes d'urbanització i van iniciar un procés de recollida de signatures amb les quals volien demanar una moratòria urbanística per al conjunt de la Cerdanya, alhora que esperaven que paral·lelament es fes una revisió de les Normes subsidiàries per a adaptar-les a la LLEI D'URBANISME DE CATALUNYA [105], a l'aprovació definitiva dels PLA TERRITORIAL PARCIAL DE L'ALT PIRINEU I ÀRAN [143] i la redacció dels plans directors urbanístics, a fi que es garantís la protecció integral dels nuclis petits del Pirineu.

A final de 2004 havien recollit al voltant de cinc mil cinc-cents signatures de suport i l'adhesió de vint-i-cinc entitats de



En la imatge, els terrenys de la Pastoral vistos desde Pedra. Foto: Júlia Rubert

la zona i de tot Catalunya. Representants del sector hostaler també van relacionar l'increment de segones residències amb la necessitat de revisar el *MODEL TURÍSTIC* [198] del Pirineu i alhora van mostrar el seu rebuig a la proliferació d'aquests habitatges, que consideraven competència deslleial. Segons Juan Antoni Serrano, president de la Federació d'Hostaleria de Lleida, el lloguer de segones residències entre particulars, al marge dels "circuitos" turístics regulats, era una pràctica habitual i va afegir que només el sector hostaler era capaç de crear ocupació estable, a diferència del que passaria amb el de la construcció que, un cop finalitzades les promocions, no mantindrien els llocs de treball.

L'alcalde de Bellver, Joan Pous, tot i reconèixer que la construcció de segones residències no era la millor aposta per al desenvolupament de municipis com el que ell governava, va afirmar que si Pedra dis-

posava de sòl urbanitzable i els promotors demanaven llicències ajustades a les exigències municipals i a la llei, res es podia fer per a aturar els projectes de construcció.

A final de 2004 la Plataforma Salvem Pedra tenia previst continuar la seva campanya de recollida de firmes, mentre s'espera la resolució del TSJC referent als terrenys de la Pastoral. Les signatures presentades a l'Ajuntament no van rebre resposta institucional.

ARR

Més informació:

www.depana.org/pedra
www.ddgi.es/iecl/

160 PLA URBANÍSTIC DEL SECTOR INDUSTRIAL MOLÍ D'EN REIXAC (SANTA CRISTINA D'ARO)



La proposta de creació d'un sector industrial a la vall de Solius, vista com un projecte de desenvolupament econòmic per l'Ajuntament i alguns veïns, és criticada per l'entitat ecologista Salvem Solius, que proposa protegir l'espai. Finalment el projecte és aprovat per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona tot i les reserves del Departament de Medi Ambient i Habitatge sobre el valor de l'àmbit per a la connectivitat entre l'Ardenya i les Gavarres.



Santa Cristina d'Aro, amb 4.000 habitants i 68 km², és un municipi del Baix Empordà travessat d'oest a est pel riu Ridaura que abraça gairebé la part superior de la vall d'Aro. El nucli principal està situat a la plana agrícola central. Al nord del terme, enmig de les masses forestals del massís de les Gavarres, hi ha els antics municipis de Romanyà de la Selva i Bell-lloc d'Aro, mentre que al sud, a la serralada granítica dels Carcaixels, hi ha l'antic municipi de Solius. Tot i que només compta amb tres petites cales a l'extrem sud-est d'aquesta serra, el motor econòmic del municipi al llarg de les darreres dècades ha estat el turisme, i a la franja costanera s'han construït nombroses urbanitzacions de segona residència, hotels, restaurants.

El desenvolupament d'un polígon industrial a la vall de Solius desperta oposició veïnal

La vall de Solius, situada a l'oest del terme, és una vall agrícola i forestal amb un paisatge ben conservat i on es troben les ruïnes del castell de Solius, l'església i el monestir de Santa Agnès i dues coves neolítiques. El planejament urbanístic que definia les estratègies de creixement i desenvolupament del municipi de Santa Cristina d'Aro eren les Normes subsidiàries aprovades el 1997, que delimitaven un sector industrial a la vall de Solius. El Pla parcial del sector industrial del Molí d'en Reixac que el desenvolupava preveia construir setanta-set naus en 65.000 m². L'Ajuntament el va aprovar inicialment el 13 de març de 2003.

Tanmateix, des de l'any 2002 s'havia constituït al municipi la plataforma, Salvem Solius, que reclamava que es mantingués el caràcter agrícola de la vall, que se'n desclassifiqués el sòl, que s'acabés de redactar el Pla especial de protecció de Solius començat per l'anterior govern municipal i que es creés una àrea integral de salut en lloc d'un gran polígon industrial. La plataforma al·legava que la vall era un espai de connexió biològica entre els massissos de l'Ardenya i les Gavarres i que hi havia dues altres zones industrials al municipi que encara podien acollir activitat.

L'alcalde Ricard Herrero, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) recordava que no tots els veïns del municipi estaven d'acord amb aquesta postura i que hi havia drets adquirits que obligaven

a compensar econòmicament el propietari dels terrenys on s'havien generat expectatives de desenvolupament industrial si es pretenia modificar el planejament urbanístic. També estava d'acord amb l'opinió manifestada per la Cambra de Comerç de Sant Feliu de Guíxols el desembre de 2004 segons la qual el polígon era vital per al desenvolupament econòmic del municipi.

En la sessió de 10 de novembre de 2004, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) va deixar en suspens l'aprovació del Pla, esperant de rebre l'estudi sobre el valor de l'espai en termes de la connectivitat dels espais oberts que el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) havia sol·licitat a l'empresa promotora.

L'aprovació definitiva arriba malgrat les reserves del DMAH

Finalment, el Pla va ser aprovat definitivament per la CTUG el 23 de desembre, amb 2 vots en contra i 3 abstencions, entre les quals hi havia la del delegat del DMAH a Girona, Gabriel Jover, que considerava que no hi havia prou garanties sobre el manteniment de la connectivitat a la zona. En la mateixa sessió es van rebutjar dos projectes que també afectaven la vall, el d'ampliació d'un hotel i el de construcció de dos-cents cinquanta habitatges nous a la urbanització del golf Costamar (que ja havia estat denegat anteriorment per l'Ajuntament). Després de la resolució, el director general d'Urbanisme, Joan Llord, va assegurar que els condicionants introduïts en el projecte i l'acceleració de la redacció del Pla especial de protecció permetrien "augmentar les mesures de protecció de la vall de Solius".

L'entitat ecologista Salvem Solius va anunciar que continuaria les mobilitzacions i presentaria un recurs contenciós administratiu.

JRT

Més informació

<http://www.racocatala.com/articles/6815>

http://www.pedrocchi.net/CIDOMCAT/campanya_solius.htm

PLA URBANÍSTIC PORTA DE BARCELONA-CAUFEC (ESPLUGUES DE LLOBREGAT) 161



Després de dotze anys de tràmits administratius, la Comissió Jurídica Assessora de la Generalitat de Catalunya dona llum verd al Pla Porta de Barcelona-CAUFEC, que està previst que es desenvolupi al barri de Finestrelles, al terme municipal d'Esplugues de Llobregat. Les associacions de veïns fa anys que s'oposen a la urbanització d'aquest àmbit i titllen el Pla d'especulatiu.

Esplugues de Llobregat, que el 2004 tenia gairebé quaranta-sis mil habitants, és un municipi situat sota la serra de Collserola, en una de les àrees més densament poblades del continu urbà metropolità, entre els municipis de Barcelona a l'est, Sant Just Desvern al nord, Sant Joan Despí i Cornellà de Llobregat a l'oest i l'Hospitalet de Llobregat al sud.

A l'inici de la dècada dels noranta, l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat va arribar a un acord amb la companyia elèctrica FECSA per a soterrar les línies d'alta tensió i les divuit torres que travessen el barri de Finestrelles, camí de l'estació elèctrica de l'Hospitalet nord, a l'àrea de CAN RIGALT [185]. L'àmbit el formaven 39,5 ha de sòl situat a la falda de la muntanya de Sant Pere Màrtir, entre l'avinguda dels Països Catalans, la B-20 (ronda de Dalt), l'autopista A-2 i el carrer Laureà Miró, on havien estat situats els desapareguts càmpings Barcino i Motocros.

El sòl pertanyia a la societat CAUFEC (acrònim de l'empresa francesa Cauval i de Fecsa). Inicialment, l'acord per a compensar la despesa de soterrar les línies d'alta tensió, valorada en 42 milions d'euros, va portar l'equip de l'Ajuntament d'Esplugues a sol·licitar una modificació puntual del Pla general metropolità (PGM) que permetés transformar la classificació del sòl, i convertir el primer sòl de sistemes a sòl urbanitzable amb una edificabilitat total de 30.000 m².

Poc temps després, en formalitzar-se l'acord, l'edificabilitat total acordada va multiplicar per vuit la xifra inicial, cosa que va sorprendre i indignar les associacions de veïns. El projecte, després de diverses vicissituds i transformacions, va estar aturat durant força temps i se'n va intentar reduir la possible edificabilitat. Els propietaris, davant la indeterminació, van portar el cas al Tribunal Europeu de Justícia, que va emetre una sentència que obligava la Generalitat a indemnitzar els propietaris amb 42 milions d'euros si el Pla s'havia de retirar. Posteriorment, l'any 2001 CAUFEC va vendre el sòl a la immobiliària Sacresa.

Les mobilitzacions en contra d'aquest Pla les van iniciar les associacions de veïns de Finestrelles, la Miranda i Ciutat Diagonal, a les quals més tard es van afegir les associacions de veïns del barris del Centre d'Esplugues, Can Clota i Can Vidalet. Les associacions de veïns resumien els arguments per a oposar-se al Pla en quatre punts: el projecte destruïa una de les entrades al Parc de Collserola des d'Esplugues, el volum d'edificabilitat prevista produïria un col·lapse a les vies del ponent de Barcelona, el Pla no preveia equipaments ni serveis d'interès social i el sostre dedicat a habitatge era molt inferior al sostre comercial i d'oficines. A base de la interposició de recursos contenciosos administratius, els veïns han demanat

la reducció de la superfície construïda i han rebut el suport de les federacions d'associacions de veïns de l'Hospitalet de Llobregat, Barcelona i del Baix Llobregat.

El Pla Caufec el 2004

El 20 de juliol del 2004 la Generalitat va aprovar definitivament la modificació del Pla general metropolità que al final establia en 234.000 els metres quadrats edificables. El pla urbanístic aprovat tenia el nom Porta de Barcelona-CAUFEC i estava dividit en dos sectors, separats per l'autopista A-2. A la zona nord es concentrarien 90.000 m² d'oficines, que havia de promoure Sacresa en règim de lloguer, i 67.800 m² de sostre residencial, 529 habitatges. A la zona sud, entre l'autopista, la ronda i Laureà Miró, es faria un centre comercial i d'oci, amb 59.000 m² de sostre i 180 habitatges més.



Imatge dels terrenys afectats pel Pla CAUFEC, amb la masia de Can Oliveres al fons. Foto: Marta Casas

El projecte preveia la construcció de dues torres de 92 m d'alçada i vint-i-cinc plantes, projectades per l'arquitecte Ricardo Bofill, per a activitat empresarial i hotelera, sis blocs de 28 m (set plantes) per a oficines, setze edificis de 28 m per a habitatges, un centre comercial de vuit plantes (quatre soterrades) i tres blocs d'habitatges de disset plantes.

El Pla aprovat també preveia crear una zona verda que resseguís l'avinguda Jacint Esteve, com a passadís de connexió amb el Parc de Collserola, per a satisfer la principal reivindicació dels veïns. Estaven previstos tres passos subterranis per a evitar la congestió viària.

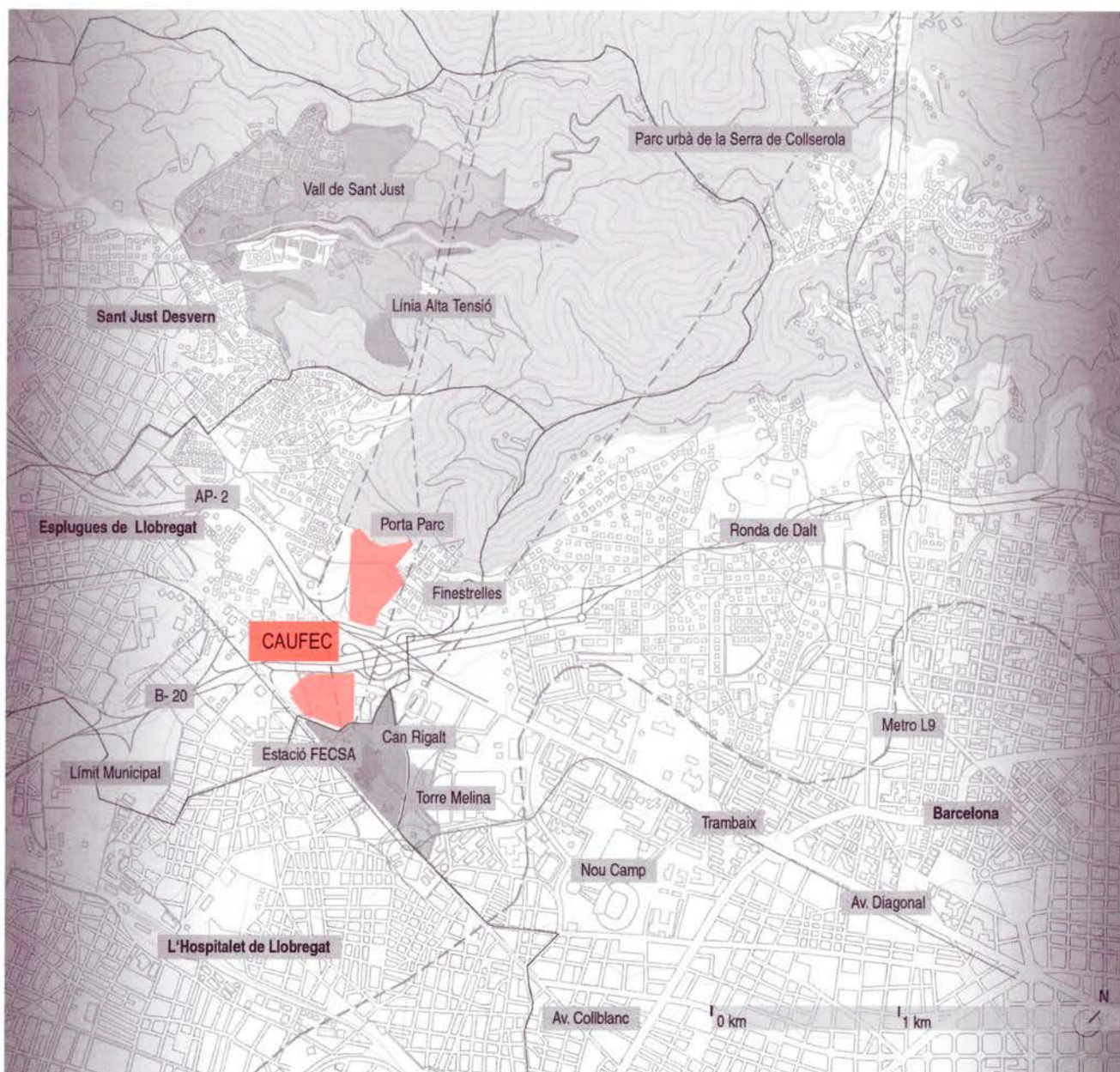
Les reaccions

L'alcalde d'Esplugues de Llobregat, Lorenzo Palacin (PSC), va valorar molt positivament el projecte, entenent que havia d'implicar un increment de l'activitat empresarial, generar llocs de treball i promoure una major oferta comercial i també que incloïa el compromís de restaurar la masia de Can Oliveres. A més, el 10% d'edificabilitat

que Sacresa havia de cedir al consistori permetria edificar cent vint-i-cinc pisos protegits i recaptar cada any 1,8 milions d'euros pel lloguer d'oficines.

L'Associació de Veïns de Finestrelles, però, no compartia aquesta opinió i va qualificar l'operació d'especulativa. Segons va declarar el seu president, Josep Anguera, el projecte era "el disbarat més gran de l'urbanisme de Barcelona". Els veïns demanaven una disminució de la superfície construïda i repetien que la xarxa viària actual no podria absorbir l'augment de trànsit que comportaria el projecte i l'impacte que tindria en l'entrada i sortida de Barcelona per la Diagonal.

A final de maig, les entitats veïnals, que formaven part de la Plataforma Diagonal-Ponent, integrada per setze entitats de les zones limítrofes entre el barri de les Corts de Barcelona i els municipis de Sant Just Desvern, Esplugues i l'Hospitalet de Llobregat, va demanar al Departament de Política Territorial i Obres Públiques una moratòria per a aturar els plans urbanístics que afecten aquesta zona



nord-occidental de Barcelona. Els veïns van demanar que es tingués en compte la remodelació conjunta de tota l'àrea i que no es fes municipi per municipi, fent referència als cinc projectes que ells anomenaven "macroimmobiliaris" que els afectaven a més del Pla CAUFEC: PLA URBANÍSTIC DE LA VALL DE SANT JUST [151]; TRANSFORMACIÓ URBANA DE CAN RIGALT [185] a l'Hospitalet; la Porta Nord de l'Hospitalet, i el Camí de la Torre Melina a Barcelona. La plataforma Diagonal Ponent estava integrada per l'Associació de Veïns de Can Vidalet, de Collblanc-Torrassa, de Pubilla Cases, del Camp Nou, de les Corts, de l'avinguda de Xile, del Racó de les Corts, del barri de la Mercè, SOS Monuments, la Plataforma Ciutadana contra el Projecte Barça 2000, la Plataforma Cívica en Defensa de la Vall de Sant Just, la Plataforma d'Entitats de les Corts, la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona i la Federació d'Associacions de Veïns de l'Hospitalet.

Les darreres mobilitzacions acaben amb dues persones detingudes

El 20 de novembre les associacions de veïns van convocar la premsa en una protesta davant les oficines de Sacresa, on es van plantar arbres envoltats de ciment per a simbolitzar el que creien que el projecte podria significar per a la serra de Collserola: una barrera de formigó i més congestió urbana. Els diferents ponents que intervingueren en la convocatòria van explicar la relació del Pla CAUFEC amb la resta de propostes a l'àrea de ponent de Barcelona, denunciant que aquest conjunt de propostes, que po-

dien significar la construcció de fins a quatre mil nous habitatges, no tenien un pla d'equipaments i serveis associat. També van denunciar el que ells consideraven que era el denominador comú dels plans, la coordinació entre constructors i administracions.

En finalitzar l'acte i mentre una part dels participants tornaven a Esplugues amb tramvia repartint fulls informatius, els Mossos d'Esquadra van detenir el comboi i van obligar-los a baixar. Vint persones foren retingudes, de les que deu anaren a comissaria i dos joves van ser detinguts. Els joves foren acusats de lesions i atemptat. El judici ràpid s'havia de celebrar el 14 de gener de 2005.

A final de desembre les entitats veïnals van interposar el segon contenciós davant el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) contra el Pla CAUFEC. Amb tot, la promotora Sacresa preveia començar a executar el pla CAUFEC a principi del 2005.

MXA

Més informació:

www.ajesplugues.es/
www.lafavb.com/pdfs/carrer_89/89_30.pdf
<http://lescorts.com/elraco/canrigalt.htm>
www.sacresa.com/

162 PLA URBANÍSTIC SAU2 DE L'ARMENTERA



L'Ajuntament de l'Armentera aprova el Pla parcial per a construir 169 habitatges després que la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona obligués a modificar el document per deficiències ambientals. El grup municipal del Partit dels Socialistes de Catalunya, la plataforma Salvem l'Empordà i el delegat de Medi Ambient a Girona s'hi oposen en considerar que implica un creixement desmesurat.



L'Armentera és un municipi de 742 habitants de l'Alt Empordà situat a segona línia de costa. La urbanització del sector SAU2 ja estava inclosa a les Normes subsidiàries, aprovades el 1998, i preveia construir uns 200 habitatges en una superfície de 38.000 m² al sud del municipi, al costat de la carretera de Viladatam.



Surt a la llum el primer projecte

El mes de febrer l'Ajuntament va aprovar inicialment el Pla parcial de la urbanització, que preveia un total de 187 habitatges, amb els vots a favor de l'equip de Govern de Convergència i Unió (CiU) i els vots en contra de l'oposició formada pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC). L'alcalde, Miquel Isern, va recordar que les Normes subsidiàries havien estat aprovades sense cap al·legació i va destacar la reducció d'uns 40 habitatges respecte al plantejament inicial de l'empresa promotora. El portaveu del PSC, Martí Palahí, va afirmar que el projecte suposava un "creixement salvatge i desmesurat", subratllant que la nova urbanització permetria doblar els 742 habitants que en aquells moments tenia l'Armentera.

La plataforma Salvem l'Empordà també va manifestar la seva oposició al projecte i va presentar diverses al·legacions en considerar que comportaria una degradació de l'entorn paisatgístic, una pèrdua de terrenys agrícoles de gran qualitat productiva i la transformació d'un poble amb una identitat rural en un poble turístic de segona residència. A més, la plataforma lamentava que es deixessin construir un nombre tan alt d'habitatges en un municipi amb problemes d'abastament d'aigua i sense sistema de tractament d'aigües residuals.

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona denega el projecte

El 8 d'abril la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) va suspendre l'aprovació del projecte d'urbanització per diverses deficiències de caire ambiental. Entre els motius s'apuntava que no es garantia el subministrament d'aigua potable i el tractament de les aigües residuals i que els informes ambientals eren incomplets. També es demanava que es proposessin diverses tipologies d'edificació per tal d'aconseguir que la ocupació fos menys extensiva, que els habitatges més propers al

nucli urbà s'adequessin a la tipologia arquitectònica del poble i que es realitzés un calendari de construcció per etapes. No obstant això, aquest fet no suposava la suspensió definitiva del projecte, ja que no es qüestionava la superfície que es volia edificar ni el nombre d'habitatges permesos.

L'Ajuntament refà el Pla parcial i Urbanisme l'aprova

A final d'agost l'Ajuntament de l'Armentera va aprovar de nou el Pla parcial de SAU2 que reduïa el nombre d'habitatges de 187 a 169. A més, s'eliminava el vial sud previst a la urbanització i es creava en aquest sector una zona verda per evitar un possible creixement futur. De nou el PSC, a l'oposició, s'hi va mostrar en contra en considerar que el document no s'havia modificat substancialment respecte del que havia estat denegat per Urbanisme.

Finalment el 29 de setembre la Comissió d'Urbanisme va decidir aprovar el Pla parcial amb el vot en contra del delegat de Medi Ambient, Gabriel Jover i Avellà, que va criticar la magnitud de la urbanització, la manca d'habitatges de protecció oficial i els dèficits en matèria de sanejament que segons ell presentava. Salvem l'Empordà va manifestar de nou el rebuig al projecte i va criticar la decisió de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona.

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va respondre a les crítiques destacant les dificultats que hi ha per a aturar projectes als espais on ja hi ha drets urbanístics reconeguts. Va manifestar, a més, que el nou Pla comportava una reducció del nombre de construccions i que garantia l'abastament d'aigua potable i un sistema de sanejament propi.

A final de 2004 les obres d'urbanització encara no havien començat, si bé es preveia que s'iniciarien durant el 2005.

MJP

Més informació:

www.pobles.ddgi.es/armentera/
www.salvem-emporda.org



L'Ajuntament de Bellvei aprova un pla parcial per a la creació de prop de tres-cents habitatges en un sector del municipi conegut com la Rita. Malgrat la polèmica suscitada per les acusacions de nepotisme i deficiències urbanístiques, realitzades des de l'oposició del govern local, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona dóna el vist-i-plau al projecte, que només resta pendent d'un informe favorable per part de l'Agència Catalana de l'Aigua.

El municipi de Bellvei, situat a la plana prelitoral de la comarca del Baix Penedès, entre Santa Oliva i el Vendrell, ha tingut, els darrers anys, un creixement urbanístic i de població sostingut, lligat al procés de metropolitanització i l'arribada de nous residents tant de Barcelona com de Tarragona. La població era, el 2004, de 1.541 habitants.

L'any 2001 l'Ajuntament de Bellvei va aprovar inicialment les Normes subsidiàries que havien de regir el planejament urbanístic del municipi els propers anys, on hi havia previst set nous sectors de creixement. El Grup Ecologista del Vendrell i Baix Penedès (GEVEN) va presentar-hi una al·legació basada en quatre punts: el desmesurat creixement urbanístic que consideraven preveïen les Normes, la proposta d'un camp de golf de més de 100 ha amb urbanització, la possible ampliació d'una gran urbanització de segona residència i la manca de protecció dels espais oberts.

L'any 2004 l'Ajuntament de Bellvei va encarregar la redacció d'un pla parcial sobre el sector 15 (S-15) del planejament, que preveïa la construcció de prop de tres-cents habitatges –que podien significar mil nous habitants per al municipi– en una àrea coneguda com la Rita. Aquest era un dels set sectors de creixement residencial previstos en el planejament del municipi.

Polèmica aprovació del Pla parcial S-15, la Rita

A principi d'octubre de 2004 el consistori de Bellvei va votar en sessió extraordinària i d'urgència el text refós del Pla parcial, que va ser aprovat amb els cinc vots de CiU i els quatre en contra de l'oposició –dos regidors de l'Entesa per Bellvei, una regidora del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i un regidor del Partit Popular (PP).

L'alcalde, Josep Fonts (CiU), va rebre crítiques de nepotisme per l'operació, atès que la seva germana era propietària de part dels terrenys afectats pel Pla parcial S-15. En la seva defensa, Fonts va presentar un document notarial amb què pretenia demostrar que

la seva germana havia venut les propietats a una immobiliària. L'Entesa, però, va denunciar que els terrenys havien estat cedits a la immobiliària a canvi d'unes parcel·les a la mateixa zona afectada pel Pla. El portaveu de l'Entesa, l'arquitecte Pau Batlle, va declarar que "l'alcalde s'hauria d'haver abstingut de votar, ja que encara que s'hagi produït una permuta dels terrenys, la seva germana continua constant com a propietària d'unes parcel·les".

L'oposició va denunciar també greus deficiències de connexió viària i la imprecisió del text del Pla pel que feia al subministrament hídric, ja que es referia a la "hipotètica arribada de l'aigua de l'Ebre", un projecte que ja estava aturat. El 13 d'octubre, els grups de l'oposició van presentar tota la documentació necessària perquè el Departament de Governació elaborés un informe jurídic i tècnic sobre les presumptes irregularitats comeses en la tramitació i l'aprovació del Pla. També van sol·licitar a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) aturar la tramitació mentre no es deixés clar si la votació de l'alcalde, Josep Fonts, s'ajustava a dret o no.

Resolució favorable al Pla parcial

L'1 de desembre la CTUT es va posicionar a favor de l'aprovació definitiva del Pla parcial en considerar correcte l'estudi d'innundabilitat –que havia estat encarregat amb posterioritat a l'aprovació del Pla–, però es va abstenir d'aprovar definitivament el projecte perquè, segons el director general d'Urbanisme, Joan Llorc, "manca el vist-i-plau de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), que és l'organisme que l'ha de valorar". A final d'any, aquest era l'últim tràmit pendent abans de començar a executar el projecte.

MXA

Més informació:

www.stormpages.com/geven/

www.bellvei.altanet.org/ajtms/bellvei/home.html



164 PLANS URBANÍSTICS DEL PALLARS



Durant el 2004, a les comarques del Pallars Jussà i el Pallars Sobirà se succeeixen projectes de plans urbanístics per a desenvolupar-hi àrees residencials en relació amb la construcció o ampliació de pistes d'esquí. Mentre alguns actors posen l'accent en la importància que els serveis i la construcció poden tenir per al creixement econòmic d'aquestes comarques, altres col·lectius mostren la seva preocupació davant la proliferació de propostes de creixement basades en segones residències.



Les comarques del Pallars Sobirà i el Pallars Jussà es troben al cor dels Pirineus catalans. El Pallars Sobirà està situat entre la Val d'Aran i Andorra, amb França al nord, la comarca de l'Alt Urgell al sud i el Pallars Jussà al sud i a l'oest. Aquesta comarca s'articula a través de les valls altes de la Noguera Pallaresa i les valls dels seus afluents, la vall d'Àneu, la vall de Cardós i la vall Ferrera i bona part de les serralades, els cims i les carenes de la comarca formen part del PARC NATURAL DE L'ALT PIRINEU [123], i quasi el 50% del PARC NACIONAL D'AIGÜES TORTES I ESTANY DE SANT MAURICI [122] està dins d'aquesta comarca.



El Pallars Jussà connecta al nord amb la comarca de l'Alta Ribagorça i amb el Pallars Sobirà al nord-est, amb l'Alt Urgell a l'est, la Noguera al sud i amb la comarca de la Ribagorça, a l'Aragó, a l'oest. La comarca inclou la part del Principat de la vall de la Noguera Ribagorçana, abans d'entrar a l'Alta Ribagorça, i les conques de Tremp i d'Isona (conca de Dalt i conca Della) de la vall de la Noguera Pallaresa; al nord de la comarca es troba l'altre meitat del Parc Nacional d'Aigües Tortes i Estany de Sant Maurici. Ambdós Pallars formen part de l'àrea funcional de l'Alt Pirineu i Aran. Durant el 2004, estava en procés de redacció el PLA TERRITORIAL PARCIAL DE L'ALT PIRINEU I ARAN [143].

Durant el mateix any es van presentar diversos estudis que posaven de manifest el risc de deteriorament paisatgístic i ambiental del Pirineu per l'accelerat ritme constructiu d'àmbits de segones residències, sovint associades a les estacions d'esquí. El síndic de Greuges, Rafael Ribó, va rebre una quarantena de queixes de les plataformes i associacions de defensa del Pirineu, com ara l'Associació Rurbans, l'organització Vall Fosca Activa o la plataforma Mainera Cabristà, que manifestaven la preocupació dels habitants pel deteriorament de la regió. Tanmateix, el mes d'octubre, durant la presentació de l'Anuari Econòmic Comarcal de Caixa Catalunya, es va destacar la contribució dels sectors de la construcció i els serveis al creixement de les comarques del Pallars Jussà i del Pallars Sobirà.

Les propostes i plans urbanístics al Pallars Sobirà durant el 2004

A final d'agost, una vintena de veïns procedents de diversos nuclis de la vall d'Unarre, al municipi de la Guingueta d'Àneu, van dirigir una carta a l'alcalde, Raquel Cases (CiU), en la qual demanaven "una moratòria temporal en la concessió de llicències municipals de construcció fins que el planejament municipal nou, que havia de substituir les Normes subsidiàries de planejament (NSP) del municipi, no estigués a punt". Amb aquesta acció volien impedir que "la política del totxo acabi amb una realitat centenària", tal com denunciava el text que van publicar. La vall d'Unarre i la vall d'Àneu estan situades vora l'àrea de l'ampliació de L'ESTACIÓ D'ESQUÍ DE BAQUEIRA-BERET [75].

A principi de setembre, una àmplia majoria de veïns de la Ribera de Cardós, nucli situat al municipi de la vall de Cardós, van presentar un recurs davant el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, contra l'aprovació de les NSP que va fer la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL). Els veïns van criticar la permisivitat constructora del planejament aprovat, la manca de criteris per a respectar la tipologia dels nuclis urbans i el projecte de construcció d'una nova variant i rotondes a l'entrada i sortida del poble, en lloc de potenciar els camins ja existents a la zona. També van denunciar la recl classificació d'uns sòls que haurien estat comprats prèviament per l'alcalde, Llorenç Sánchez (CiU), que havien d'acollir inicialment habitatges de protecció oficial i on es preveia finalment construir-hi apartaments.

El 16 de novembre, l'associació de veïns de Son, en el municipi d'Alt Àneu, va denunciar l'Ajuntament a la CTUL perquè van considerar que vulnerava les normes urbanístiques en permetre la construcció d'apartaments en un entorn protegit com l'església romànica de Sant Just i Sant Pastor. Un cas similar va tenir lloc als nuclis d'Alòs i d'Isil, al mateix municipi i també propers a l'àrea d'ampliació del domini esquiable de Baqueira-Beret.

Les propostes i plans urbanístics al Pallars Jussà

A final de l'any 2003 es va fer públic el projecte de construcció de la primera fase del COMPLEX TURÍSTIC I D'ESQUÍ A LA VALL FOSCA [77] anomenat Vallfosca Mountain Resort. El projecte, que disposava des del 2001 dels permisos per a iniciar les obres de la primera fase, preveia diverses actuacions a la vall: la construcció d'una estació d'esquí –la primera del Pallars Jussà– a la muntanya de Filià, un camp de golf de nou forats entre el bosc i el riu Flamicell i una zona residencial al poble d'Espui –dins el municipi de Torre de Cabdella. Del nucli d'Espui sortiria un telecabina que permetria accedir a les pistes d'esquí. La construcció de les urbanitzacions residencials estava vinculada a la de les instal·lacions esportives, per això les urbanitzacions no es podien tirar endavant si no es construïen les pistes d'esquí.

Durant el 2004 van sorgir més projectes al voltant d'aquest complex, com per exemple una urbanització de luxe al nucli de Xerallo, la proposta de construcció de més pistes d'esquí a la muntanya de Llevata –propietat del poble de Manyanet–, contigua a Filià, i un tren cremallera que uniria Xerallo amb el poble de Manyanet i les pistes de Llevata.

Grups opositors es manifesten en contra de l'expansió del model de segones residències als Pallars

El 18 d'abril de 2004 va tenir lloc una concentració al pic de Filià organitzada per Mountain Wilderness de Catalunya i la Federació d'Entitats Excursionistes de Catalunya, amb l'objectiu d'expressar

el malestar que sentia el moviment excursionista pel model urbanístic que consideraven que s'estava imposant al Pirineu. A l'acte reivindicatiu, que portava el lema "Per la dignitat i la qualitat de l'alta muntanya. Prou depredació del territori!", hi van participar dues-centes persones de diferents entitats excursionistes i ecologistes de Catalunya.

L'acte va consistir en l'ascensió al pic de Filià (2.775 m), si bé molta gent no hi va poder arribar per les dures condicions meteorològiques i el manifest reivindicatiu es va haver de llegir a uns 2.200 m d'alçada. El manifest demanava una moratòria per a qualsevol projecte de construcció o ampliació de pistes d'esquí, l'aposta decidida per programes de creixement sostenible i una major consideració de l'opinió dels excursionistes en la presa de decisions que afecten la muntanya. Els sotasignats declaraven que els excursionistes no s'oposaven a l'existència d'un nombre determinat de pistes d'esquí, sinó al creixement continuat d'aquesta activitat econòmica sense considerar la viabilitat d'altres projectes menys agressius amb l'ambient i que també podrien contribuir a la millora de la qualitat de vida dels habitants del Pirineu, tot plantejant el DEBAT SOBRE EL MODEL TURÍSTIC [198] a la regió. L'acte reivindicatiu posava l'accent no en les pistes d'esquí, sinó en l'associació entre pistes d'esquí i construcció de segones residències, buides bona part de l'any, en unes comarques com el Pallars Jussà i el Pallars Sobirà que fins aleshores s'havien vist menys afectades pel procés d'urbanització dels espais oberts i el model d'ocupació del sòl per a segones residències que s'havia consolidat a la Val d'Aran i a la Cerdanya.

El debat i les propostes de planejament

El 17 de setembre, durant la clausura de l'assemblea de la Comunitat de Treball dels Pirineus (CTP), celebrada a la Seu d'Urgell, que va aplegar els presidents autonòmics de Catalunya, Aragó, Euskadi i Navarra, i els de les regions d'Aquitània, Llenguadoc-Rosselló i Migdia-Pirineus, el president de la Generalitat, Pasqual Maragall, va proposar crear una taxa per a gravar les transaccions immobiliàries que es fessin al Pirineu. Aquesta proposta va rebre for-

tes crítiques, però el president va explicar que era una "reflexió teòrica", tot i que podria frenar l'especulació immobiliària i aconseguir més fons per a revertir posteriorment en projectes d'infraestructures i comunicacions a la mateixa zona.

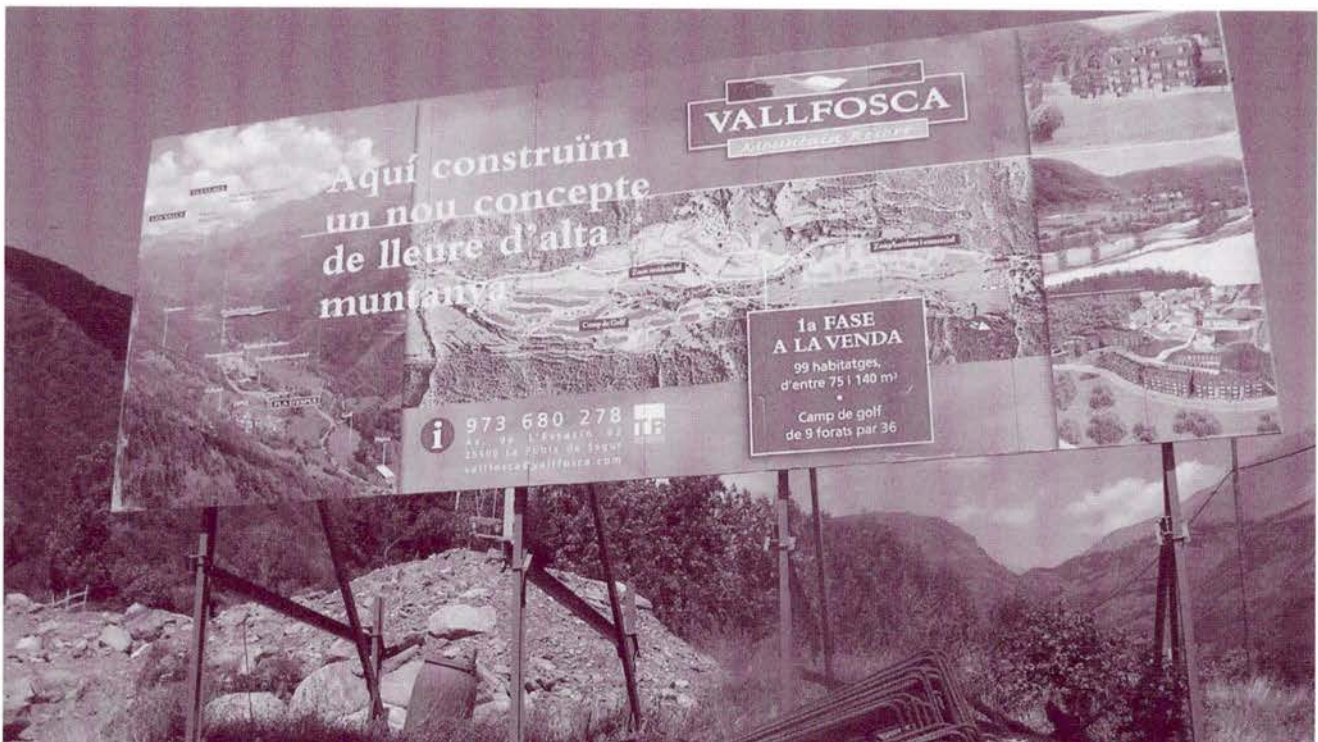
D'altra banda, es van donar a conèixer dues propostes en fase d'estudi d'una dimensió territorial molt més àmplia, però que podrien millorar les comunicacions per a accedir al complex de la vall Fosca. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques va anunciar el mes de febrer que estudiaria la possibilitat de construir el túnel de Comiols, una eterna reivindicació dels pallaresos que permetria unir les comarques de la Noguera i el Pallars Jussà i apropiaria Barcelona a les comarques del Pirineu lleidatà.

Durant el 2004 la Secretaria per a la Planificació Territorial va anunciar que estaven en procés de redacció els plans directors urbanístics de la Val d'Aran, el Pallars Sobirà i la Cerdanya, que havien de proposar a una escala més precisa les previsions i els compromisos establerts pel Pla territorial parcial. Els plans directors s'elaboraven en col·laboració amb les administracions locals i amb la participació de la societat pirinenca. La Secretaria per a la Planificació del Departament de Política Territorial i Obres Públiques havia establert un conveni amb la Universitat de Lleida per tal que aquesta organitzés una sèrie de debats públics en relació amb les propostes del planejament a les ciutats dels Pirineus.

MXA

Més informació:

<http://foro.altpirineu.com/>
www.rurbans.org
www.tesiture.com/rurbansdorve/index.asp
www.pirineus.org/IDAPA_Memoria2003.html
<http://pallarssobira.ddl.net/>



El projecte d'urbanització de la Vall Fosca inclou la construcció de pistes d'esquí, camp de golf i una zona residencial. Foto: Xavier Boneta

165 PLATGES. REGENERACIÓ



Els temporals de llevant de començament d'any agreugen la regressió de les platges de les comarques del Maresme i del Barcelonès. Els municipis afectats demanen al Ministeri de Medi Ambient corresponsabilitat en la solució del problema tornant a obrir el debat sobre qui ha de finançar, i en quines ocasions, les despeses de regeneració de les platges. Després de diverses negociacions, el Ministeri s'ha compromès a participar en la regeneració de les platges durant l'any 2005. D'altra banda, la brutícia de les platges provoca les queixes de ciutadans i turistes.



Un any més, els temporals de llevant han posat de manifest la problemàtica que hi ha relacionada amb la regressió que pateixen algunes platges del litoral metropolità de Barcelona. Segons els experts, aquesta regressió es veu afavorida per la proliferació de ports esportius, que ocasionen una greu afectació en l'estabilització de la sorra de les platges. Els ports interrompen els corrents marins i impedeixen la circulació i el dipòsit de sorres en determinats punts del litoral. Els efectes més evidents es visualitzen després dels temporals. Els experts també han posat de manifest que algunes de les àrees on actualment es demana la regeneració de les sorres són àmbits on anys enrere no hi havia grans platges. Tot això ha portat fins ara el Ministeri de Medi Ambient (MMA) i, concretament, la Direcció General de Costes, responsable de la gestió de les platges, a donar resposta a les peticions d'ajut dels municipis afectats. Un grapat de municipis de les comarques del Maresme i del Barcelonès han estat greument afectats per aquesta problemàtica. Des que es va construir el port de Mataró, l'any 1992, ha desaparegut la meitat de la platja de Cabrera de Mar, situada al sud del port, i Premià de Mar ha perdut 1.200 m² de costa dels 1.800 totals. Barcelona també s'ha vist afectada per diverses llevantades, que s'han emportat quasi un 60% de la sorra de les platges, platges que parcialment s'havien consolidat amb sorra aportada artificialment a començament de l'estiu de 2002.

Durant els temporals de llevant de començament d'any l'aigua va envair el passeig marítim de Premià de Mar i va posar en perill els veïns que hi transitaven. El mateix va passar a Vilassar de Mar, on el mar es va empassar literalment els accessos de fusta, les escales i les dutxes de la platja.

El mes de maig el Ministeri de Medi Ambient anuncia que no es regeneraran les platges que perdin sorra per culpa dels ports esportius

El 9 de maig la ministra de Medi Ambient, Cristina Narbona, va anunciar que el seu Ministeri no executaria les regeneracions artificials de les platges quan quedés demostrat que els ports i les infraestructures artificials eren la causa de la pèrdua de sorra i de l'erosió costanera. Amb aquestes declaracions la ministra va revifar el debat sobre qui s'havia de fer càrrec dels costos de regeneració de les platges. Tot i que entre els professionals hi ha un cert consens a considerar la circulació de les sorres com un tema de gran complexitat, el debat implícit és si les platges són un bé d'ús públic o un recurs econòmic del sector turístic dels municipis costaners. D'altra banda, la polèmica girava al voltant de qui s'havia de fer responsable dels costos de regeneració de platges i de si aquest model de desenvolupament de la costa s'assentaria sobre uns principis de sostenibilitat.

Els alcaldes dels municipis litorals afectats, especialment Pere Almera (Vilassar de Mar), Carles Rocabert (Cabrera de Mar) i

Jaume Batlle (Premià de Mar), van criticar la decisió del MMA i van recordar que l'Estat era qui donava les autoritzacions per a construir més ports. D'altra banda, es van preguntar què passaria amb el projecte de regeneració que el Ministeri havia aprovat el juliol de 2003 i que incloïa el transvasament de 300.000 m³ de sorra per a cada un d'aquests municipis.

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va anunciar un dia després de les declaracions de la ministra, que el 27 de febrer de 2004 s'havia signat un conveni entre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i l'Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics, pel qual les dues institucions es comprometien a pagar a parts iguals els transvasaments de sorra necessaris per a regenerar les platges catalanes. El conveni preveia construir sistemes de dragatge i transvasar anualment (acció obligatòria per a algunes empreses concessionàries) les sorres que s'acumulen a llevant dels ports per dipositar-les a ponent, on té lloc la desaparició de la sorra. En els casos dels ports de la Generalitat i en aquells que no tenen establerta l'obligació de realitzar aquest transvasament, l'Administració pública en financiarà íntegrament el dragatge. Aquestes actuacions ja estaven previstes a la Llei de ports de Catalunya de 1998.

Els primers ports que es van acollir al conveni són els de Balís a Sant Andreu de Llavaneres, Mataró, Premià, Masnou, Coma-ruga, Torredembarra, Ginesta, Arenys, Vilanova i la Geltrú i la central tèrmica de Foix. Això comportaria el transvasament de més de 450.000 m³ de sorra.

Canvi d'actitud al Ministeri de Medi Ambient

El 17 de juny, un mes després de les polèmiques declaracions, Cristina Narbona va afirmar en el ple del Senat que apostava per una regeneració selectiva de les platges i, sobretot, per un model de gestió corresponsabilitzat entre les administracions i els altres agents per a prevenir la reducció de sorra a les platges.

Unes setmanes després, el MMA va anunciar que regeneraria les platges del Maresme amb un milió de metres cúbics de sorra durant l'any 2005, operació pressupostada en 6 milions d'euros. Aquest anunci es va fer just un dia després que tots els grups parlamentaris catalans presentessin una proposició no de llei per instar el Consell Executiu a intervenir per a recuperar les platges del Maresme. Els alcaldes d'aquests municipis van rebre l'anunci del MMA amb eufòria continguda.

Les platges de la ciutat de Barcelona

L'alcalde de Barcelona, Joan Clos, va assegurar a principi de juny que el MMA també es faria càrrec d'una part de les obres de defensa del litoral de la ciutat. En concret, les obres s'inclourien al

pressupost de l'any 2005 per tal d'executar-se aquell mateix any i serien finançades conjuntament entre l'Ajuntament de Barcelona i el Ministeri. No obstant això, els grups municipals de Convergència i Unió (CiU) i Partit Popular (PP) van acusar l'Ajuntament de Barcelona d'incomplir la seva paraula i no tenir preparades les platges l'1 de juny. Tanmateix, van demanar que es garantissin els serveis de neteja i de vigilància de les platges de manera continuada durant tota la temporada.

La platja de la Barceloneta i la de Bogatell van ser les dues platges més afectades pels temporals de començament d'any. La de la Barceloneta va ser regenerada amb 30.000 m³ de sorra transportada amb camions des de la platja de Sant Sebastià durant diverses jornades nocturnes. El MMA es va fer càrrec dels 300.000 euros que va costar l'operació.

El port de Barcelona regenera la platja del Prat per a evitar la degradació del delta del Llobregat

A principi de juny, el PORT DE BARCELONA [166] va anunciar que aportaria 3 milions de metres cúbics de sorra a la platja de l'Arana (el Prat de Llobregat), la més propera a la nova desembocadura del RIU LLOBREGAT [182].

La sorra del delta prové del procés sedimentari del riu i dels temporals marins i és transportada pels corrents de nord a sud. Pau Esteban, tècnic de Medi Ambient de l'Ajuntament del Prat de Llobregat, va declarar que era necessari acumular un volum suficient per a alimentar durant anys les platges del sud i contrarestar així la barrera que significa la nova ampliació del port a la circulació de sediments. Es calculava que cada any la platja de l'Arana, d'una amplada de 500 metres i una llargada d'un quilòmetre, perdria uns 150.000 m³ i que, per tant, els 3 milions de

metres cúbics que es pretenien aportar permetrien alimentar el delta durant 20 anys.

La brutícia de les platges, un problema afegit

Durant bona part de l'estiu va aparèixer escuma i taques marrons a l'aigua de les platges del Maresme i el Barcelonès. Tot i que l'aigua era apta per banyar-s'hi, la presència brutícia no va fer gens agradable aquesta pràctica i va fer que milers de ciutadans i turistes es veiessin afectats.

Si bé en un principi l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) ho va atribuir a la presència d'una alga microscòpica, dies després va reconèixer que era producte de la interacció de diverses circumstàncies, entre les quals el fort vent i els corrents marins, que feien acumular la brutícia a la costa. L'ACA va intensificar els controls de qualitat de les aigües i va comprovar que la qualitat sanitària no estava alterada, fet que va permetre descartar un origen fecal directe.

A Badalona, aquesta situació va motivar protestes de les associacions de veïns, que van repartir fulletons informatius als banyistes i van penjar pancartes als balcons on es llegia "No volem més merda". La regidora de Medi Ambient del municipi, Muntsa Niso, va explicar que la saturació del clavegueram, les obres del port de Badalona i, sobretot, l'efecte del vent podrien ser la causa de la brutícia.

JRL, XSR i XBR

Més informació:

www.diba.es/platges/
<http://mediambient.gencat.net/aca/>
www.aj-elprat.es/



Les platges del Maresme han estat especialment castigades pels temporals de llevant. Foto: Arxiu OTC

166 PORT DE BARCELONA



Després de consolidar un important volum de trànsit, tant de mercaderies com de passatgers, i un cop acabat el desviament del riu Llobregat, el Port de Barcelona continua endavant amb el projecte d'ampliació. El Pla estratègic metropolità de Barcelona constata que el creixement del port, juntament amb el de l'aeroport de Barcelona, pot provocar el col·lapse dels accessos a l'àrea logística del Llobregat. D'altra banda, els ports de Barcelona i Tarragona estudien una estratègia de col·laboració i també es preveu la possibilitat de traspasar la gestió del Port Vell de l'Autoritat Portuària de Barcelona a mans de l'Ajuntament de Barcelona.



D'acord amb les memòries de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), entitat gestora del Port de Barcelona, aquest es va consolidar, al llarg de la dècada dels noranta, com un dels ports mediterranis de referència gràcies al creixement sostingut tant del trànsit comercial i de mercaderies com del de passatgers.



Segons l'APB, l'exercici del 2004 es va tancar amb increments del 14% sobre el volum total de trànsit gestionat, respecte a l'any anterior, fet que va suposar 40,4 milions de tones mogudes. D'altra banda, van passar durant l'any 2004 pel port barceloní gairebé dos milions de passatgers, dels quals una mica més de la meitat ho van fer en creuers.



Des del final dels vuitanta i a començament de la dècada dels noranta, les expectatives de consolidar i, fins i tot, augmentar aquest creixement van motivar el projecte d'ampliació del port. El projecte estava previst en el Conveni de cooperació en infraestructures i medi ambient al delta del Llobregat, anomenat PLA DELTA [134], i comptava amb una inversió de 1.773 milions d'euros, aportats en bona part pel sector privat. Les obres d'ampliació previstes implicaven un increment de més del doble de la superfície terrestre i marítima del port i incloïen la creació d'una segona bocana per l'entrada de vaixells de gran calat. Es preveia crear una esplanada de 6 ha amb una plaça pública, oficines, un hotel, instal·lacions per a la pràctica de la nàutica esportiva, dos dics de recer i una platja. L'ampliació suposaria l'enderroc del barri de CAN TUNIS [186] per fer-hi un aparcament. Segons l'APB, l'ampliació del port hauria d'estar acabada el 2011.

Col·lapse en els accessos i aposta pel ferrocarril de mercaderies

El 8 de juliol, el Consell General del PLA ESTRATÈGIC METROPOLITÀ DE BARCELONA [2003:96] va presentar un informe elaborat per Barcelona Regional on es revelava que la circulació de vehicles pesants podia créixer un 155% (60.000 camions diaris) fins al 2010, fet que provocaria el col·lapse dels accessos a l'àrea logística del Llobregat. Segons l'informe, la solució al problema del creixement del volum de mercaderies en trànsit, produït com a conseqüència de les ampliacions del port i l'AEROPORT DE BARCELONA [7], passava per la construcció de més infraestructures. També apuntava la necessitat d'aplicar noves polítiques de mobilitat que potenciessin el transport públic i que impulsessin el transport de mercaderies en ferrocarril.

A primers d'octubre, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va fer pública L'AGENDA PTOPT: 50 ACTUACIONS PRIORITÀRIES [12] del darrer trimestre de 2004 i tot 2005. El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va anunciar la promoció del transport de mercaderies per ferrocarril com una de les seves prioritats. En aquest sentit, va considerar el

Pla d'infraestructures ferroviàries 2005 una actuació urgent perquè el 2009 hi hagués una via d'ample internacional PEL FERROCARRIL DEL CORREDOR MEDITERRANÍ [94], que unís els ports de Tarragona i Barcelona amb el túnel transpirinenc del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) FINS A PERPINYA [91], com a sortida directa a Europa.

Finalment, l'1 de desembre es va presentar el Pla d'accessibilitat viària i ferroviària per a resoldre els problemes de circulació de l'àrea logística del Llobregat deguts al trànsit de mercaderies. L'objectiu del Pla era donar un salt qualitatiu en l'ús del ferrocarril per passar del 6% de mercaderies distribuïdes per ferrocarril en aquell moment, al 30% durant les pròximes tres dècades. D'aquesta manera s'evitaria el col·lapse de tot el sistema viari de carreteres, no només l'accés al port, sinó també l'AUTOVIA A-2 I AUTOPISTA A-7 A LES COMARQUES DE GIRONA [13]; i l'AUTOVIA A-26, EIX PIRINENC [16]. El DPTOP, els ajuntaments de Barcelona i el Prat de Llobregat, l'APB, el Consorci de la Zona Franca, la patronal Foment del Treball, el Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) i el Cercle d'Economia van consensuar el Pla i el van enviar al Ministeri de Foment. El Pla preveia una inversió de 5.287 milions d'euros fins al 2020 i un programa d'obres per a convertir el port en la porta d'entrada del mercat asiàtic a Europa. La Generalitat hi aportaria 1.444 milions d'euros (un 27%), l'APB 56 milions, la inversió privada 100 i la resta (3.743 milions d'euros, és a dir, un 70%) seria aportat pel Ministeri de Foment.

Un cop acabat el desviament del Llobregat, el port comença a créixer

El 15 de setembre, el president de la Generalitat de Catalunya, Pasqual Maragall, va inaugurar el DESVIAMENT DEL RIU LLOBREGAT [181] en els seus últims 3,5 km de recorregut. Amb aquest desviament desapareixia l'obstacle físic i el port i la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) ja podien créixer.

Dos dies després de la inauguració, es va inaugurar la nova terminal del moll Adossat, una terminal modesta de 10 ha, amb possibilitat de créixer fins a 13 ha, que es destinaria a tràfic de contenidors i mercaderies amb les Illes Balears i les Canàries.

Proposta de traspàs de la gestió del Port Vell a l'Ajuntament de Barcelona

A principi de juliol, el president del Port de Barcelona, Joaquim Coello, va declarar que l'APB estava interessada a traspasar a l'Ajuntament de Barcelona, de manera negociada, la competència sobre els espais públics terrestres del Port Vell. Aquest espai de 55 ha aplega espais emblemàtics com el Moll de la Fusta, el Moll d'Espanya (on hi ha el complex lúdic i comercial del Maremàgnun i l'Aquàrium) i el Moll de la Barceloneta. Coello va manifestar que aquesta era una aspiració històrica del consistori

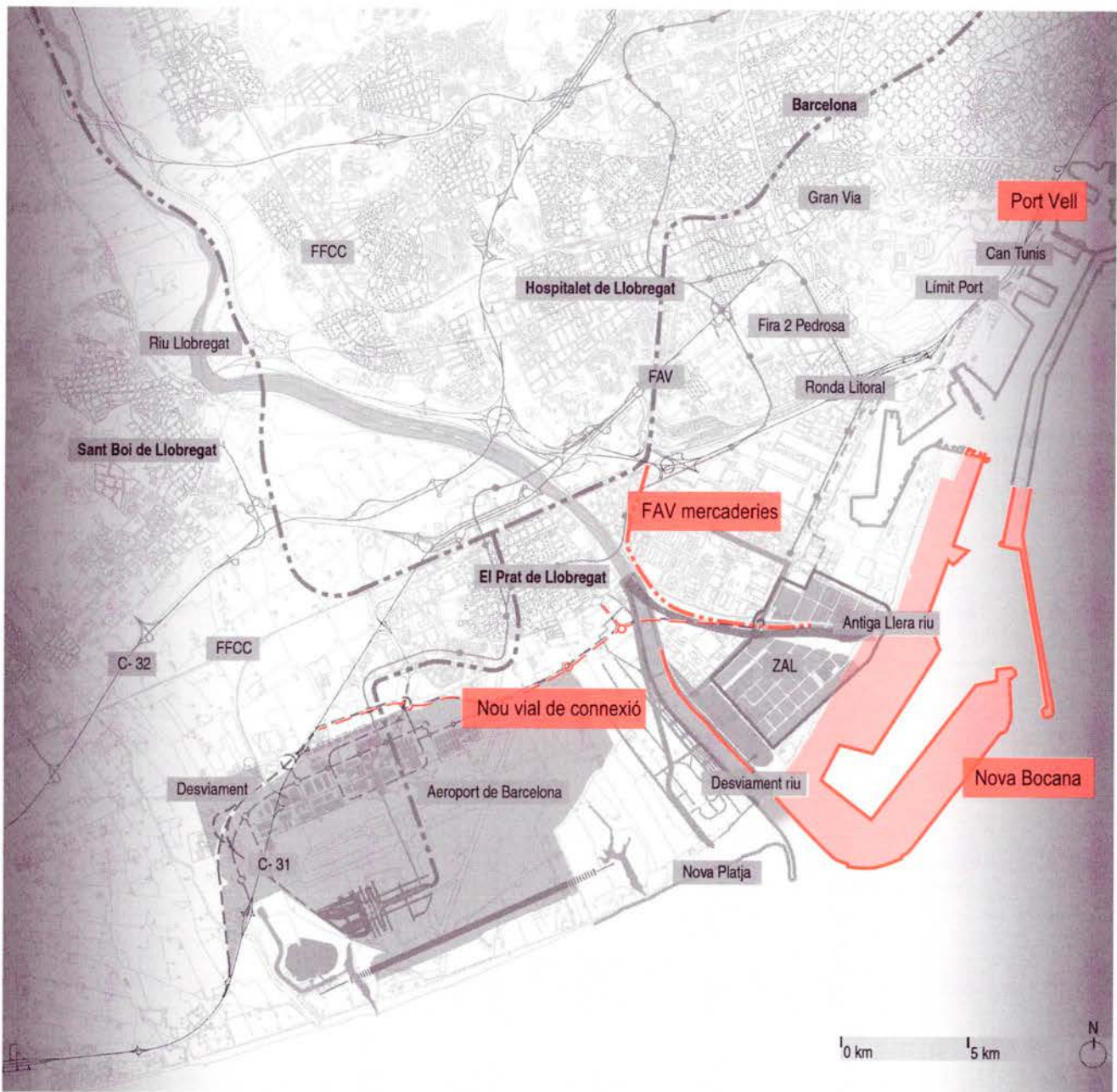
barcelonès i que la transferència no tenia cap calendari i no suposaria cap pèrdua de llocs de treball, tot i que una vintena de treballadors es van manifestar perquè temien l'efecte contrari. En el mateix acte, les declaracions de Joaquim Coello van ser secundades pel conseller Joaquim Nadal, que es va referir a l'objectiu d'incrementar la interrelació entre el port i la ciutat.

Els ports de Barcelona i Tarragona estudien una estratègia de col·laboració

A final de desembre, les autoritats portuàries de Barcelona i Tarragona (APB i APT) van començar les negociacions per a impulsar un front portuari català que, amb la participació de la iniciativa privada, permetés abordar la construcció i gestió de les ZAL dels dos ports, així com de la zona de serveis logístics lligats al port, anome-

D'altra banda, el president de la Cambra de Comerç de Barcelona, Miquel Valls, va proposar als governs espanyol i francès construir una línia ferroviària específica per al tràfic de mercaderies entre el port de Tarragona i París a través de Barcelona i Tolosa. La petició feta per Valls va coincidir amb la preocupació expressada aquella mateixa setmana per Burgasé, qui va advertir que la línia del FERROVIARI D'ALTA VELOCITAT (FAV) [85 i 86] no podria transportar les mercaderies del port perquè les vies no permetien el pas de combois pesants. En aquest sentit, Burgasé va anunciar un conveni amb la Generalitat de Catalunya que se signaria a principi de l'any 2005 i que permetria encarregar un estudi per a trobar una solució ferroviària definitiva al problema.

JRL, XBR, i XSR



nat port sec, que la Generalitat projecta a la Catalunya Central o a les Terres de Ponent. Segons, Josep Anton Burgasé, president de l'APT, la creació del front portuari català permetria als dos ports liderar la gestió de les grans plataformes logístiques del país.

Més informació:

www.apb.es
www.porttarragona.es

167 PORT DE BLANES



L'Ajuntament de Blanes sol·licita a la Generalitat una ampliació moderada del port amb l'objectiu de millorar les condicions dels usuaris. La plataforma Salvem Pinya de Rosa i el grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya s'hi oposen i demanen una reorganització dels usos actuals.



El port de la ciutat de Blanes, a la comarca de la Selva, es va inaugurar el 1934 i estava destinat bàsicament a usos pesquers. A partir dels anys vuitanta es va començar a plantejar la necessitat d'ampliar aquesta instal·lació, tant per a les activitats vinculades a la pesca com per a les nàutiques. No obstant això, els projectes d'ampliació no van tirar endavant a causa de l'existència d'altres prioritats per part de l'Ajuntament.

L'agost de 2002 es va constituir la Plataforma Proampliació del Port de Blanes integrada per usuaris d'aquesta instal·lació, bàsicament pescadors i empresaris turístics. La plataforma assegurava que el port estava saturat ja que els sis-cents amarradors existents eren insuficients davant de l'alt nombre de vaixells que hi havia. Responent a aquesta demanda, a principi de 2003 l'Ajuntament de Blanes va encarregar a la Direcció General de Ports i Transports de la Generalitat que analitzés la situació actual i determinés si calia ampliar-lo.

Es presenta l'avantprojecte amb tres alternatives

El gener de 2004 l'empresa pública Ports de la Generalitat va presentar l'avantprojecte de reforma del port de Blanes que incloïa tres alternatives. La primera, d'un cost estimat entre 11,3 i 14,3 milions d'euros, no comportava una ampliació del port, sinó que es basava a reorganitzar-ne l'espai interior. La segona alternativa, de 19,85 milions d'euros, en preveia una ampliació mínima construint una nova dàrsena per al sector pesquer i turístic i un nou dic paral·lel a l'actual. Finalment la darrera alternativa, de 26 milions d'euros i per la qual apostava Ports de la Generalitat, comportaria una ampliació important del port amb la construcció d'un espigó d'una longitud de 42 m i l'ampliació de les tres passarel·les esportives i la de pescadors.

Per a estudiar les diverses alternatives es va crear una comissió formada per grups polítics, la Plataforma Proampliació del Port de Blanes, la plataforma ecologista Salvem Pinya de Rosa i veïns de la zona. Quatre dels cinc grups municipals amb representació a l'Ajuntament apostaven per la segona alternativa, mentre que Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) defensava la primera

opció, ja que, a parer seu, l'ampliació del port tindria efectes ambientals negatius i fomentaria l'especulació. Salvem Pinya de Rosa també s'oposava a l'ampliació, mentre que la Plataforma Proampliació del Port de Blanes es posicionava a favor de la segona o la tercera alternativa.

S'aprova l'ampliació mínima

A mitjan setembre la comissió creada per a estudiar la reforma es va posicionar a favor de la segona alternativa, és a dir, la de construir una nova dàrsena però sense que aquest fet suposés la creació de més amarradors. També es preveia la construcció d'una zona de serveis vinculats a l'activitat pesquera, com una fàbrica de gel o una sala de manipulació de productes, on es localitzaria també l'escola de vela municipal. El 28 de setembre l'Ajuntament de Blanes va aprovar al ple demanar a la Generalitat que tingués en compte la resolució de la Comissió a l'hora d'elaborar el Pla especial del port. ERC es va abstenir en considerar que aquesta alternativa tindria efectes negatius sobre la platja de Santa Anna, opinió que també compartia l'entitat Salvem Pinya de Rosa.

A final d'any el Centre d'Estudis Avançats de Blanes va fer públic un estudi segons el qual l'ús de les barques de lleure durant l'any se situava entre el 10 i el 30%, per la qual cosa apuntava la possibilitat de crear una marina seca per tal d'alliberar espai a les aigües portuàries. L'Ajuntament de Blanes va decidir demanar a la Generalitat que, dins el projecte de remodelació del port, s'estudiés aquesta opció.

Per al 2005 es preveia que la Generalitat presentés l'estudi definitiu de l'ampliació del port prenent en consideració les propostes realitzades per l'Ajuntament i els agents socials i econòmics.

MJP

Més informació:

www.blanes.net
www.blanesportal.com/pinyaderosa



Durant el 2004, després de deu anys de retards i incompliments de contracte, la Generalitat de Catalunya anul·la definitivament la concessió a l'empresa Port Daurat SA per a crear un nou port esportiu al municipi de Roda de Barà. Al desembre, l'Ajuntament redacta un pla especial per a la creació d'un nou projecte per al port esportiu, que modifica substancialment l'inicial. Es consensuen amb la Generalitat els usos permesos al nou equipament portuari, bàsicament centrats en el fet de donar servei a la nàutica esportiva. El port, que ha estat criticat per diferents entitats ecologistes, podria ser operatiu el 2006.

L'any 1993 es va adjudicar a l'empresa Port Daurat S.A. la concessió administrativa per a construir i gestionar un port esportiu en el terme municipal de Roda de Barà, a la comarca del Tarragonès, durant un període de trenta anys, que finalitzava el 2023. El projecte pretenia convertir el port de Roda en un complex amb un hotel de quatre estrelles edificat sobre una superfície de 1.960 m² i una zona lúdica de 6.397 m² i una zona de talassoteràpia marina i un balneari de 1.400 m².

Les obres, però, no van començar fins l'any 1999, quan es van resoldre uns recursos judicials interposats aleshores contra l'acord de govern que autoritzava la construcció del port i després que l'entrada de capital francès a la societat promotora donés garanties tècniques i econòmiques per a tirar endavant l'actuació.

A la tardor del 2001, després de la paralització de les obres de construcció durant els mesos d'estiu, les obres no es van reiniciar. L'any 2002 l'Administració autonòmica va iniciar un primer expedient de caducitat de la concessió, si bé es va deixar sense efectes pocs mesos després, en reprendre's novament les obres del port, amb el compromís que s'acabarien el mes de desembre de 2003.

No obstant això, el reiterat incompliment dels compromisos assumits per la societat encarregada de tirar endavant el projecte va provocar que el mes de desembre de 2003 s'iniciés un nou procediment administratiu per a extingir definitivament la concessió administrativa atorgada a Port Daurat S.A. Fins al moment, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) havia arribat a imposar multes de fins a 33.000 euros a la promotora per la paralització progressiva de les obres.

El govern de la Generalitat rescindeix la concessió per incompliment del contracte

El 7 de gener de 2004 Port Daurat S.A va rebre la notificació de l'obertura de l'expedient de caducitat de la concessió per part del DPTOP de la Generalitat de Catalunya. En declaracions del secretari de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), el motiu era "l'incompliment flagrant" de les condicions contractuals.

El president de Group Marine, Jean Marchand, principal accionista de Port Daurat, va justificar el retard per factors aliens a la voluntat de la promotora i va manifestar que no es reemprendrien les obres fins que no es resolgués favorablement l'expedient.

L'1 de març, va tenir lloc una reunió entre Manel Nadal, l'alcalde de Roda de Barà, Pere Compte (Convergència i Unió, CiU) i el di-

rector general de Ports i Transports, Jordi Julià. En el decurs d'aquesta trobada, Nadal va manifestar que l'Administració autonòmica era partidària que s'acabessin les obres perquè ja hi havia una part important feta i va demanar a l'Ajuntament rodenc que impulsés un pla especial d'usos portuaris que hauria de servir per a regular els serveis complementaris que s'oferirien a la marina del port.

Finalment, el 23 de juliol, el conseller de PTOP, Joaquim Nadal (PSC), va resoldre la rescissió de la concessió que tenia Port Daurat SA per l'incompliment reiterat del contracte i la paralització de les obres. Amb aquesta resolució, la Generalitat recuperava els terrenys destinats al futur port esportiu i les obres executades fins al moment.

Pla especial del port esportiu de Roda de Barà

El 23 de desembre el ple de l'Ajuntament de Roda de Barà va aprovar, en sessió extraordinària i urgent, el Pla especial del port esportiu de Roda. El document modificava substancialment el projecte anterior, reduint a la meitat l'edificabilitat prevista i situant-la en 12.795 m².

El Pla aprovat parteix de l'aprofitament de les obres executades i reparteix l'edificabilitat en diferents zones, la zona de varada i carenatge, que tindria 1.245 m²; la zona comercial, de 4.880 m², i una àrea de serveis portuaris, comercials i d'oci, on el document preveia un espai de 6.062 m². A més, també es preveia una reserva de sòl de 1.000 m². El document deixava la porta oberta a una futura ampliació de l'espai comercial, segons els acords que es poguessin obtenir amb el nou concessionari.

Quedava pendent la distribució i el nombre d'amarradors (fins al moment n'hi havia 447 per a vaixells d'entre 8 i 53 m d'eslora, dels quals, segons Port Daurat, se n'havien venut un centenar), que s'efectuarien una vegada s'hagués licitat la nova concessió i segons les necessitats del moment. Una vegada el Pla especial s'aproves definitivament, es podria fer la nova concessió i el port podria ser operatiu l'estiu de 2006.

A final de desembre, després que el consistori rodenc aprovés el Pla especial, la Generalitat i l'Ajuntament de Roda de Barà van pactar els usos urbanístics que es permetrien en el futur port, i que bàsicament quedaven restringits als propis de l'activitat portuària i de servei a la nàutica esportiva.

Reaccions en contra

L'organització ecologista Greenpeace, en el seu Informe anual sobre el litoral espanyol 2004, criticava l'efecte nociu dels ports, perquè segons van argumentar són una font de contaminació i exerceixen de barrera contra el dipòsit de sorra a les platges.



Per la seva banda, el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) va denunciar després de l'estiu l'existència a la bocana del port d'una important praderia de Posidonia oceànica, una alga gairebé extingida dels fons més propers a les costes catalanes, de gran importància per a la riquesa pesquera de la zona atès que en aquestes praderies es reproduïxen moltes de les principals espècies comercials. Segons el GEPEC, la Xarxa de Seguiment dels Alguers, promoguda pel Departament d'Ecologia de la Universitat de Barcelona juntament amb la Direcció General de Pesca Marítima del Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca, n'estaria fent el seguiment des de l'any 1996, després d'haver-ne realitzat prospeccions a principi de juliol a la platja de Roda de Barà,

El GEPEC va denunciar també el Pla de ports presentat pel Govern de la Generalitat perquè, argumentaven, "malgrat la molt alta densitat de ports ja existents a Catalunya, aquest encara preveu més ports i més amarradors amb la benedicció, passivitat o inconsciència de la major part dels responsables dels municipis afectats". Tanmateix, van informar que estaven estudiant l'estratègia legal per a denunciar el Pla del port esportiu de Roda davant d'instàncies europees.

MXA

Mes informació:

www.rodadebara.org/v2/



Terrenys on s'està construint el Port, amb Roda de Barà al fons. Foto: Xavier Boneta



El 22 d'abril de 2004 l'Ajuntament de Berga aprova provisionalment el Pla d'ordenació urbanística municipal i trameta el document a la Direcció General d'Urbanisme de la Generalitat per tal que la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona l'examini i procedeixi a aprovar-lo definitivament. La Comissió l'aprova, però exigeix la correcció de la proposta d'ampliació del polígon industrial de la Valldan.

El municipi de Berga, amb una extensió de 22,54 km² i uns 15.000 habitants, s'estén al peu de la serra de Queralt i de cara a la vall del Llobregat, al bell mig de la comarca del Berguedà, de la qual és la capital.

En sessió del 24 de juliol de 2003 el ple municipal de l'Ajuntament de Berga va aprovar inicialment el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM), en substitució de l'antic Pla general d'ordenació de Berga, vigent des del 1986. El nou Pla va ser sotmès al període d'informació pública i fou aprovat provisionalment pel Ple municipal el 22 d'abril de 2004. Un cop finalitzats aquests tràmits municipals, l'expedient fou lliurat a la Direcció General d'Urbanisme, organisme que proposà elevar la proposta a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona per tal de completar-ne la tramitació.

Els objectius del POUM

El nou POUM de Berga, amb una vigència prevista de dotze anys, estableix com a objectius principals impulsar la funció de Berga com a centre de serveis del Berguedà, ordenar el creixement urbà i l'estructura viària, recuperar-ne i revitalitzar-ne el nucli antic, preveure una oferta de sòl residencial suficient, ampliar l'oferta de sòl industrial, protegir i integrar els valors paisatgístics i ambientals de l'entorn rural i potenciar l'oferta de turisme i lleure.

El Pla proposava un increment del sòl urbà d'un 14 % respecte a la superfície del nucli urbà existent, mantenint gairebé la totalitat del sòl que ja tenia aquesta qualificació en l'anterior Pla i incorporant-hi només un sector classificat anteriorment com a sòl urbanitzable. El creixement previst se situava fonamentalment cap a la zona sud de la ciutat, en l'espai emmarcat per la variant de la carretera de Solsona (al sud), l'EIX DEL LLOBREGAT [30] (a l'est) i la ciutat mateixa ja consolidada (al nord). Pel que fa al sòl urbà consolidat, el Pla estableix com a prioritats la recuperació del nucli antic, amb el sector de la Rasa dels Molins com a nou element estructurador i revitalitzador del centre, la requalificació d'àrees internes i la integració de zones mal articulades dintre del teixit urbà, a les quals se'n buscarien uns límits i una façana urbana ben definits.

La proposta d'ampliació de l'oferta de sòl industrial més notable era l'expansió del polígon de la Valldan, a l'oest de la ciutat.

La Generalitat aprova el Pla però en suspèn l'aplicació en espera de modificacions

El 15 de setembre de 2004 es va reunir la Comissió Territorial d'Urbanisme per tal d'examinar l'expedient i, si esqueia, de procedir a aprovar-lo definitivament. Dos dies després, l'alcalde de Berga, Ramon Camps, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), explicava que, tot i que encara no havien rebut una comunicació oficial, la Comissió havia aprovat el Pla, però n'havia suspès l'aplicació en espera d'unes modificacions. La més significativa fou no permetre l'ampliació cap al nord del polígon industrial de la Valldan. Segons Camps, les modificacions, "en principi, no han estat cap sorpresa", i per això assegurava que el govern municipal no es plantejaria presentar recurs, sinó que es refaria el text i es presentaria al ple per tal que es pogués aprovar tan aviat com fos possible.

Tanmateix, la possible ampliació del polígon de la Valldan va esdevenir objecte de controvèrsia entre el govern municipal de PSC i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i el grup de Convergència i Unió (CiU), a l'oposició. Els primers consideraven suficients les possibilitats d'ampliació del polígon de la Valldan cap al sud, mentre que CiU es mantenia ferma en la proposta d'ampliar-lo també cap al nord, amb l'escenari de fons del projecte impulsat pel Consell Comarcal del Berguedà de construir un polígon d'abast comarcal i, possiblement de gestió també comarcal.

No fou fins a final de novembre de 2004 que es va convocar un ple municipal per a debatre la possibilitat d'interposar recurs davant la Comissió Territorial. La iniciativa del grup opositor fou desestimada, però la controvèrsia va aturar la represa dels tràmits d'aprovació definitiva del Pla.

MPB

Més informació:

www.ajberga.es/pla%20general/index.htm

www6.gencat.net/incasol/act_ind/resultat.asp?Mun=BERGA



170 POUM DE CALELLA



La Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona suspèn l'aprovació definitiva del Pla d'ordenació urbanística municipal de Calella. L'Ajuntament el refà però el nou document no agrada als grups municipals de l'oposició, especialment la part que fa referència a l'ampliació de l'àmbit classificat com a nucli antic i al canvi de normativa hotelera.



Calella és un municipi de poc més de setze mil habitants situat a la costa del Maresme, amb un terme municipal que s'estén des de la carena de la serralada Litoral fins al mar. La ciutat disposava d'unes normes subsidiàries (NNSS) aprovades el 1987. Segons l'Ajuntament, aquestes normes havien permès dotar el nucli urbà d'uns estàndards mínims d'espais lliures, equipaments i infraestructures, però el pas del temps i el creixement de la consciència en termes ambientals i de qualitat urbana justificaven la substitució d'aquest instrument per un pla d'ordenació urbanística municipal (POUM).



L'aprovació inicial del POUM es va realitzar el desembre de 2002 i l'aprovació provisional l'abril de 2003. L'objectiu del Pla era preveure l'ordenació de noves infraestructures i àrees de creixement, millorar la connectivitat entre les diferents zones urbanes i protegir el patrimoni natural i el paisatge. De les 777 ha de terme municipal, 105 serien sòl urbanitzable (84 ha en sòl delimitat i 21 ha en sòl no delimitat), 183 en sòl urbà i 489 en sòl no urbanitzable. Pel que fa a la xarxa viària les propostes anaven dirigides a reservar sòl a l'entorn de l'N-II i preveure un vial que enllacés el ramal de l'autopista amb la riera de Capaspre per a aconseguir una connexió entre el nord i el sud de Calella i garantir, a la vegada, un nou accés urbà.

Urbanisme suspèn l'aprovació del Pla i l'Ajuntament el refà

El març de 2004 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona va decidir suspendre l'aprovació definitiva del POUM de Calella. Entre els aspectes que calia modificar hi havia la construcció de nous enllaços a la via que connectava la riera de Capaspre i l'autopista (fet que obligaria a augmentar els costos previstos inicialment de 3,6 a 6 milions d'euros), la reserva de sòl per a la construcció de la variant de l'N-II a la banda sud de l'autopista i la reducció del sector industrial situat al nord de l'autopista a causa de l'excessiu pendent.

La suspensió va obligar l'Ajuntament a refer el pla urbanístic. A part de les modificacions introduïdes per la Comissió d'Urba-

nisme, que comportaven per exemple la reducció de la zona industrial de 14 a 9 ha, se'n proposaven també altres com el canvi de normativa hotelera entre la riera Capaspre i el limit amb Sant Pol de Mar per a evitar que es poguessin reconvertir en blocs de pisos. L'equip de govern –Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC)– defensava aquesta opció per a protegir el sector turístic davant la pressió immobiliària, mentre que l'oposició –Convergència i Unió (CiU), Partit Popular (PP) i Grup Independent de Calella (GC) – creia que aquesta mesura era un greuge comparatiu respecte als altres establiments del municipi no afectats i suposava una ingerència en el sector privat.

L'oposició tampoc veia bé la proposta d'ampliació del nucli antic des del carrer Sant Isidre fins al carrer Sant Pere, que suposava limitar en aquest sector la construcció de nous edificis a planta baixa més dos pisos. Finalment, el mes de setembre el text es va aprovar inicialment amb els vots a favor de l'equip de govern i en contra de la resta de grups.

Durant el període d'exposició pública es van presentar més de 358 al·legacions, la major part de les quals es referien a la limitació d'usos a la zona hotelera i l'ampliació del nucli, de les quals únicament quatre foren acceptades.

El mes de desembre el document es va aprovar de manera provisional, de nou amb els vots en contra de l'oposició. La Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona s'havia de reunir a principi de 2005 per a decidir si aprovava de manera definitiva el POUM.

MJP

Més informació:

www.calella.org



L'Ajuntament de Cambrils presenta l'avanç de Pla d'ordenació urbanística municipal, que, segons declara, aposta per un model de ciutat litoral mediterrània. L'equip redactor proposa una sèrie d'estratègies que integren les propostes de l'Agenda 21 del municipi i que respecten el Pla director urbanístic del sistema costaner. El consistori municipal preveu l'aprovació inicial del POUM per a final de gener de 2005.

Cambrils és un municipi amb 25.509 habitants que forma part de la comarca del Baix Camp i s'inscriu en l'àmbit territorial del Camp de Tarragona. Tot i que l'estructura territorial és la pròpia d'un municipi litoral obert al Mediterrani, el fet d'haver preservat bona part de l'espai agrari de l'interior li confereix una especial singularitat.

El terme municipal de Cambrils, de 34,77 km² de superfície, està dividit en dos sectors, units per una estreta franja de 300 m d'amplada situada a la vora de la costa. Quant a l'estructura urbana es diferencien: el nucli urbà (que conté el nucli històric i el nucli mariner al costat del port), les urbanitzacions de ponent (Cambrils Mediterrània, Tarraco, la Dorada, l'Ardiaca, Mar Cambrils, les Mimoses, El Dorado Playa i barri de la Llosa) i les urbanitzacions de llevant (el Prat d'en Forés, Cambrils Badia, Sol Cambrils, Reus Mediterrània, Platja de Vilafortuny, Cap de Sant Pere, Moli de la Torre II, Quatre Camins, els Ametllers, Proacosa, Urcavisa, Vilafortuny II, els Tallats, Jardins de Vilafortuny, Mas d'en Bosc, Mas Clariana i Mas Olivé).

Amb l'objectiu d'adaptar el Pla general d'ordenació urbanística de Cambrils, aprovat l'any 1993, a la Llei 2/2002 de 14 de març, d'urbanisme, l'Ajuntament va decidir encomanar la revisió del planejament municipal. El nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) hauria de garantir la incorporació dels criteris de desenvolupament sostenible, tal com enuncia la LLEI D'URBANISME 2/2002 [105] i les respectives modificacions.

La integració de l'Agenda 21 de Cambrils en el POUM

El 28 de juny es van presentar les línies estratègiques definides al Pla d'acció local (PAL) de l'Agenda 21: la gestió territorial sostenible, la diversificació i ambientalització de l'activitat econòmica i l'establiment d'un model de ciutat orientat a les persones. El regidor de Medi Ambient i Participació Ciutadana d'Iniciativa per Catalunya-Verds a l'Ajuntament de Cambrils, Salvador Matas, va apuntar que el PAL seria l'ànima de la revisió del Pla d'ordenació urbana. Matas també va valorar positivament el primer procés participatiu que s'havia desenvolupat a Cambrils, si bé va reconèixer que calia implicar més els veïns en les decisions.

La presentació de l'avanç de Pla

El 15 de setembre, l'equip redactor del POUM, encapçalat pels arquitectes Albert de Pablo i Joan Josep Murgui de l'empresa Interlands SL, va presentar el document d'avanç de Pla. En aquest document es plantejava un model de ciutat de 60.000 habitants per a l'any 2020, fet que significava construir 8.600 habitatges nous en les 400 ha de sòl urbanitzable que encara restaven per executar des de 1993 i doblar la població en els propers deu o quinze anys.

Les propostes presentades es resumien en sis estratègies: formar una xarxa contínua d'espais lliures, promoure una ciutat mitjana, potenciar un turisme de qualitat, consolidar la productivitat del Camp de Tarragona, equipar amb serveis els barris i garantir el transport públic. Tal com va indicar l'alcalde de Cambrils, Robert Benaiges, aquestes estratègies posarien les bases per a la modernització definitiva de Cambrils i per a garantir un model mediterrani d'urbanisme compacte, que posés els serveis a l'abast a fi de disminuir desplaçaments.

L'avanç de POUM plantejava la necessitat de buscar alternatives al MODEL TURÍSTIC [198] de sol i platja. Concretament, animava a potenciar l'actiu de la plana agrícola, just al darrere de la línia costanera, i conservar els espais lliures dotant-los d'un petit nucli de serveis i magatzems localitzats als intersticis del corredor d'infraestructures. Tanmateix, pretenia garantir la continuïtat i la permeabilitat de les xarxes de suport –camins i rieres– amb els teixits urbans i fins al front litoral, i preveia la urbanització de petits espais destinats a equipaments de turisme rural.

El document d'avanç de POUM tenia com a marc jurídic i conceptual el Pla territorial general de Catalunya (PTGC), la Llei 2/2002 d'urbanisme, el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER (PDUSC) [138] i l'Agenda 21 local.

L'encaix de Cambrils al Pla director urbanístic del sistema costaner

El PDUSC protegia especialment la plana agrícola de Cambrils, a través de l'activitat agrícola, fonamentalment, de regadiu i d'activitats lúdiques de caràcter naturalista. Els grups de l'oposició, però, es van manifestar preocupats per les, segons ells, excessives reserves de sòl agrícola previstes al PDUSC.

D'altra banda, el 5 de novembre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va publicar al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC) la segona fase del PDUSC per aquells àmbits del sistema costaner integrats pels sectors de sòl urbanitzable delimitat, però sense plans parcials definitivament aprovats. Aquest nou Pla incloïa dos sectors de Cambrils, que corresponien a dos nous eixamples turístics. En concret es tractava de dues finques situades darrere la Torre de l'Esquirol, a prop de la riera de Maspujols, classificades com a sòl urbanitzable, però que encara no tenien cap pla parcial aprovat. Segons Joan Recasens, regidor d'Urbanisme de l'Ajuntament de Cambrils, l'objectiu del DPTOP era garantir zones verdes i equipaments en els punts més propers al mar, preveure aparcaments per als banyistes de la platja, crear nous vials de comunicació cap al litoral i evitar que l'acumulació d'edificis esdevingués una barrera arquitectònica. La previsió de l'Ajuntament era destinar aquests terrenys a usos turístics o de lleure.



L'àmbit de Parc Samà a l'avanç de POUM

L'equip redactor del POUM també va presentar la proposta de creació d'un complex hotelier al **PARC SAMÀ** [158], paratge natural catalogat com a bé cultural d'interès nacional (BCIN) on la promotora immobiliària Med Group pretenia construir un complex residencial de cinc-cents vint habitatges i un camp de golf de vint-i-set forats. En cas que s'executés, el complex hotelier inclouria un hotel tipus parador, que s'integraria en els jardins històrics del parc Samà i que només ocuparia un 25% de la superfície del complex residencial que pretenia implantar la promotora Med Group.

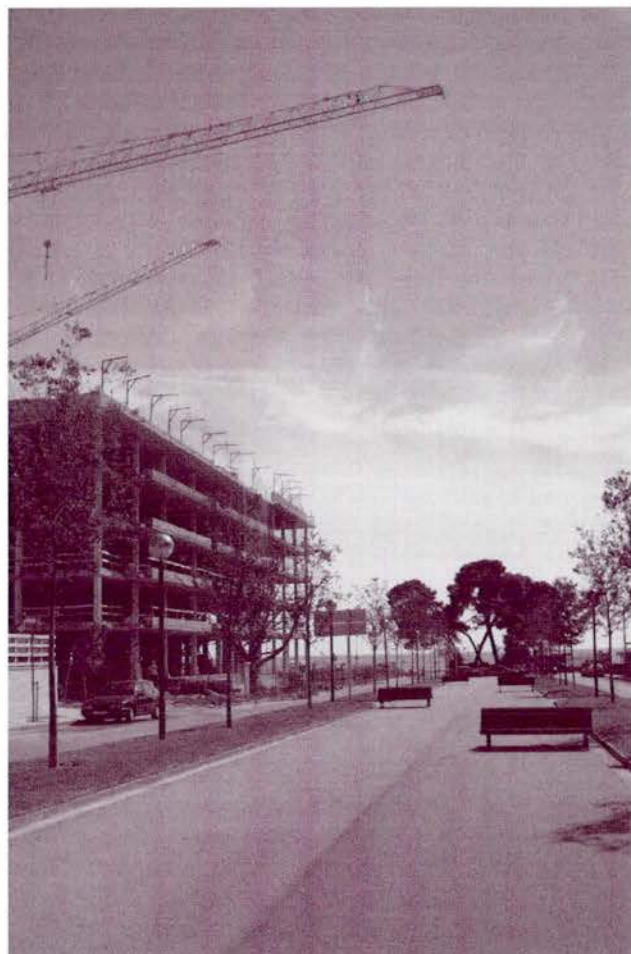
Aquesta proposta d'ordenació plantejada per l'equip redactor del POUM anava en la línia del nou turisme que es pretenia potenciar a Cambrils: un turisme de qualitat, alternatiu a l'oferta de sol i platja, i on s'aprofités la singularitat de la plana agrícola. Tot i això, l'oposició del govern de l'Ajuntament de Cambrils (Convergència i Unió, Partit Popular i Plataforma Independent Cambrilenca) va coincidir a valorar de manera negativa aquesta solució proposada ja que exclouia la possibilitat d'instal·lar el camp de golf. Segons aquests grups de l'oposició, el servei de golf permetria desestacionalitzar la temporada turística i augmentar els llocs de treball.

Amb tot, l'Ajuntament de Cambrils va tancar l'any 2004 amb la voluntat d'aprovar inicialment, a final de gener de 2005, un POUM que fes de Cambrils una ciutat que definien com a compacta, diversa i solidària, on es potenciés un turisme de qualitat alternatiu a l'oferta de sol i platja. Tot i això, diverses qüestions van quedar sense resoldre's, entre les quals la proposta d'ordenació definitiva del Parc Samà i l'encaix de Cambrils al Pla director urbanístic del sistema costaner.

JRL, XSR i XBR

Més informació:

www.cambrils.org



L'Ajuntament de Cambrils preveu que el POUM s'aprovi inicialment al llarg del 2005. Foto: Marta Casas



El 20 d'octubre la Comissió d'Urbanisme de Barcelona aprova definitivament el nou Pla d'ordenació urbanística municipal de Mollet del Vallès. El pla que recull l'herència del Pla general d'ordenació urbana vigent des de l'any 1982 entén Mollet com a ciutat amb vocació de capitalitat, apunta cap a un futur més terciari i alhora manifesta que es fonamenta en els principis del desenvolupament urbanístic sostenible.

Mollet del Vallès era l'any 2004 una ciutat de 51.000 habitants del Vallès Oriental situada en el corredor del Besòs. La ciutat es troba entre l'AP-7 i la B-30 i el municipi té sectors industrials i un ampli espai rural que forma part del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE L'ACTUR SANTA MARIA DE GALLECS [137]. El Pla aprovat caracteritza el municipi pel 1) creixement demogràfic continuat els darrers anys; 2) el nucli urbà densificat; 3) la industrialització creixent; 4) una distribució de sòl molt poc homogènia; 5) uns elements de capitalitat clars; 6) una construcció d'habitatge dinàmica; 7) una estructura econòmica diversificada, però amb serveis insuficients, i 8) una bona connectivitat infraestructural.

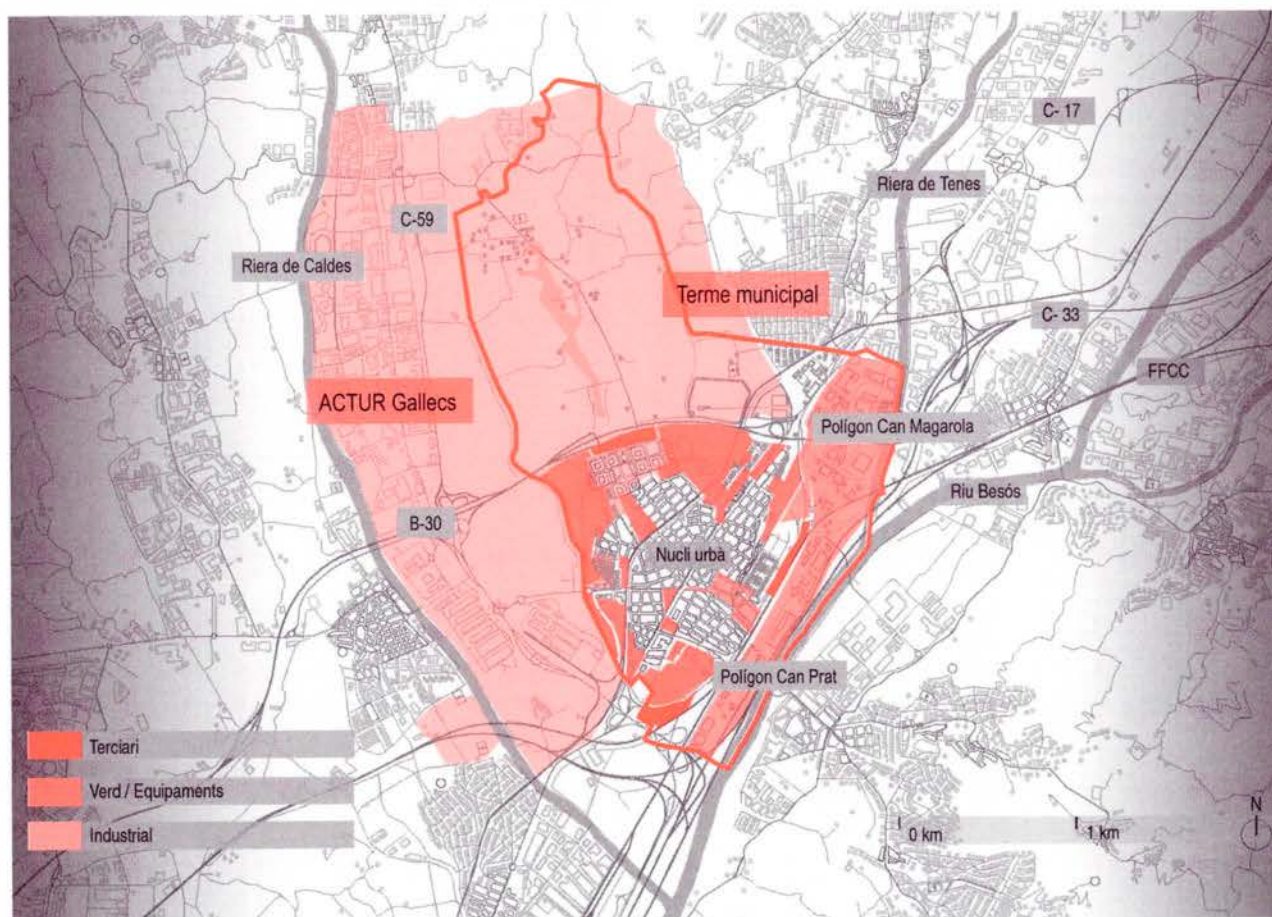
El ple de l'Ajuntament de Mollet del Vallès, en data de 28 de maig de 2002, va acordar la revisió del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) del municipi, redactat pels arquitectes Antoni Font, Juli Esteban i Jon Montero. El PGOU fou aprovat definitivament per

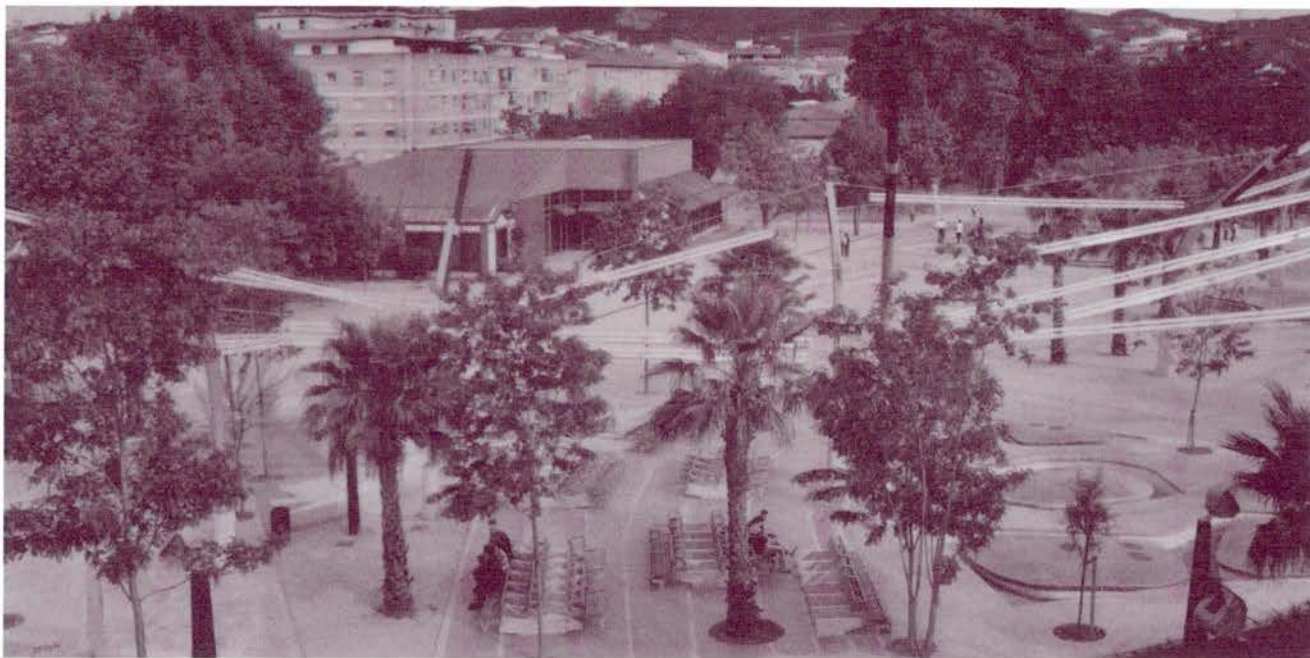
la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) el 30 de juny de 1982.

Un any i mig abans, concretament el 17 de novembre de 2000, la Comissió de Govern de l'Ajuntament de Mollet del Vallès va acordar encarregar els treballs de revisió de Pla a l'equip CCRS arquitectes, després d'un concurs públic.

L'Avanç de POUM va quedar enllestit l'octubre de 2002, moment en què es començaren a exposar les propostes de la revisió. Com a resultat de la consulta pública es van rebre 142 suggeriments i 252 peticions, arran d'un total de 46 temes diferents. Segons va informar l'equip redactor, totes van ser recollides i valorades al document sobre la participació ciutadana.

L'elaboració del nou POUM va comptar amb la participació d'un important conjunt de professionals, que van intervenir en la fase





Imatge del Parc dels Colors de Mollet. El POUM aprovat preveu que la població augmenti en 12.500 habitants fins el 2017. Foto: Àlex Tarroja

dels estudis i projectes previs a l'elaboració o directament en la redacció. Hi van participar, entre d'altres, Miquel Corominas, David Martínez i Adolf Sotoca de l'equip de CCRS, Rosa Escala i Jordi Sardà (catàleg del patrimoni arquitectònic), Pasqual Mas i Valeri Mas (estudi de recorreguts de vianants), Sebastià Jornet (estudi sobre l'espai productiu), Ole Thorson (estudi de mobilitat), l'equip de La Vola Serveis Ambientals (auditoria ambiental) i Antoni Font (Pla especial de Gallecs).

El 20 d'octubre de 2004, la CTUB va aprovar definitivament el Pla d'ordenació urbanística municipal de Mollet del Vallès.

El nou POUM i el marc del desenvolupament urbanístic sostenible

Segons Xavier Ludevid, cap del Departament de Territori i Medi Ambient de l'Ajuntament de Mollet, la gran aposta del POUM era aplicar a Mollet les estratègies del desenvolupament urbanístic sostenible amb l'objectiu d'assolir els objectius que establia el POUM que eren: 1) protegir el territori, a través de la classificació com a sòl no urbanitzable d'especial protecció dels espais amb valors paisatgístics, ambientals, agrícoles, culturals i/o socials, com l'espai de l'ACTUR de Gallecs i el riu Besòs i la riera del Tenes; 2) afavorir un desenvolupament urbanístic sense augmentar l'ocupació del sòl, mitjançant el reaprofitament de la ciutat mateixa, la rehabilitació d'edificis, la reforma dels teixits residencials existents i la reconversió dels teixits industrials; 3) millorar la qualitat de vida amb nous espais lliures públics (18,83 m² per habitant) i equipaments públics (12,33 m² per habitant), a través de l'establiment d'una xarxa d'aquests espais ben repartida i accessible a peu; 4) afavorir la mobilitat sostenible, fet que comportava crear una jerarquia dels carrers i una xarxa d'aparcaments públics, garantir la reserva de places d'aparcament en els edificis, connectar les estacions de ferrocarril mitjançant el bus urbà, ampliar les voreres dels carrers i les àrees de vianants, establir una xarxa de recorreguts de vianants i possibilitar l'ús de la bicicleta; 5) potenciar la complexitat urbana a través d'una adequada barreja d'usos per a garantir que el comerç urbà, els serveis i les activitats privades es disposin a la ciutat d'una manera ben connectada, formant recorreguts de vianants i establint una xarxa d'eixos cívics; 6) prioritz-

zar la cohesió de la població, amb l'oferiment d'una major diversitat d'habitatge de diferents dimensions i tipologies en funció del grau de densitat de cada part de la ciutat i amb la reserva del 30 % del nou sostre edificable residencial per a habitatge de protecció; 7) afavorir la compactació de la ciutat per a garantir uns bons serveis públics, amb una densitat òptima de 150-160 habitants per hectàrea de sòl urbanitzat, i 8) potenciar la millora del sòl productiu per a garantir el treball i, així, disminuir la mobilitat obligada residència-treball, a través de la reconversió del polígon de Can Prat i la millora de les condicions urbanístiques del polígon industrial de Can Magarola.

Pel que fa a l'evolució de la població i el dimensionament del Pla, el POUM preveia un creixement de la població d'uns 12.500 habitants fins a l'any 2017. Aquesta previsió partia de la tendència observada els darrers vint anys, quan la població del municipi havia passat dels 35.000 als 50.070 habitants. Per a sostenir aquest creixement de població, el POUM proposava un ús del sòl més equilibrat i sostenible, a través d'actuacions dirigides a la reforma urbana i a la densificació.

D'altra banda, la participació ciutadana va ésser activa des del moment en què es van exposar els treballs de l'avanç de pla. De fet, segons el consistori municipal, durant tot el procés, moltes persones van plantejar suggeriments i crítiques, que van permetre confirmar, matisar, corregir o ampliar les propostes del POUM.

Amb tot, les propostes del Pla apuntaven cap un Mollet terciari, fet que comportava la introducció de noves activitats i dinàmiques, compatibles amb l'habitatge, i cert tipus d'indústria més especialitzada, amb un índex d'ingressos superiors, capaç de respondre al nou rol metropolità de Mollet.

JRL, XBR i XSR

Més informació:

www.molletvalles.net/

<http://www.centrestudismolletans.org/notes18/mono18-2.pdf>



La Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona aprova definitivament el Pla d'ordenació urbanística municipal de Sant Llorenç d'Hortons tot i que suspèn els sectors urbanitzables de Ca l'Almirall i la Casa Gran fins que se'n realitzi l'estudi d'impacte ambiental.

El terme municipal de Sant Llorenç d'Hortons se situa a l'extrem nord-est de la comarca de l'Alt Penedès, amb una extensió de 1.975 ha i 1.939 habitants. El terme municipal es compon de cinc nuclis (Sant Llorenç, Sant Joan Samora, la Beguda Alta, la Beguda Baixa i el Torrentfondo) i tres urbanitzacions (el Grandet, la Vinya del Pollastre i Can Bargalló). Pel que fa al paisatge, hi predomina la vinya, que ocupa un 56% del municipi, mentre que la vegetació se situa al llarg dels torrents en forma de petits bosquets.

El Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de Sant Llorenç d'Hortons vigent fins aquells moments fou aprovat el 1988. El 1996 es va iniciar el tràmit de revisió del PGOU, el 1999 es va presentar l'avenç de revisió i el 2002 es va aprovar inicialment i es va sotmetre a exposició pública.

Durant el període d'exposició pública es van presentar vint-i-cinc al·legacions, bona part de les quals realitzades pel Col·lectiu Ecologista Bosc Verd que demanaven que es reduís el creixement urbanístic previst. El consistori va rebutjar les al·legacions d'aquesta entitat en considerar que el creixement urbà responia a les necessitats d'ordenar les iniciatives que pressionaven sobre el territori. L'aprovació provisional del text es va produir l'abril de 2003, fou modificada el març de 2004 i es va enviar a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) un mes després.

El contingut del Pla

El POUM es fixava com a objectius bàsics un desenvolupament urbanístic que respongués a la realitat territorial i social del municipi i a les expectatives derivades de la situació estratègica respecte a la regió metropolitana; preservar els valors rurals, ecològics i paisatgístics existents, especialment aquells vinculats a la vinya, i incloure les previsions d'establiment d'infraestructures com el FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [83] o l'EIX VIARI DEL QUART CINTURÓ [17].

El Pla feia la classificació d'usos següent sobre el territori: 96 ha de sòl urbà, 162 ha de sòl urbanitzable delimitat (31 de residencial, 53 d'industrial i 78 d'ús mixt), 24 ha de sòl urbanitzable no delimitat i 1.692 ha de sòl no urbanitzable. En el sòl urbà es preveien un total de 395 nous habitatges i en el sòl urbanitzable delimitat 1.110. El Col·lectiu Ecologista Bosc Verd va posar de manifest que alguns d'aquests creixements no estaven connectats amb els nuclis

urbans i que si es desenvolupaven podien significar multiplicar per tres la població, cosa que en pocs anys podia transformar totalment la dinàmica de la vida al poble.

El principal sector de creixement urbà se situava prop de Ca l'Almirall, al nord del terme municipal, entre els nuclis de Sant Joan Samora i la Beguda Baixa, a la carretera B-224 de Martorell a Masquefa. Es tractava d'una àrea de 78 ha de sòl urbanitzable d'ús mixt, residencial i per a activitats de parc tecnològic, hoteleres, comercials, de serveis i esportives. La resta de creixements residencials se situaven a l'entorn dels nuclis de Sant Llorenç, Torrentfondo i la Beguda Baixa. Pel que fa al sòl industrial es proposava un nou sector de 30 ha al costat del polígon industrial veí de Sant Esteve Sesrovires, denominat la Casa Gran, i el creixement de l'actual zona industrial de Sant Llorenç.

Urbanisme aprova el Pla però suspèn els sectors de Ca l'Almirall i Casa Gran

El mes de juliol la CTUB va decidir aprovar de manera definitiva el POUM en considerar que les previsions realitzades sobre el sistema viari, el sistema d'espais lliures i el sòl urbà eren correctes. No obstant això, va decidir suspendre les propostes de creixement del sector de Ca l'Almirall i de la Casa Gran fins que se'n realitzés un estudi d'impacte ambiental en considerar que comportaven un creixement important i no se situaven a l'entorn dels nuclis urbans existents.

A final d'any diferents mitjans de comunicació es van fer ressò de l'inici de negociacions entre l'Ajuntament de Sant Llorenç d'Hortons i el Departament de Justícia de la Generalitat per a la localització d'un CENTRE PENITENCIARI AL SECTOR DE SANT JOAN SAMORA [59].

Per al 2005 es preveia que s'aproveïssin els estudis d'impacte ambiental que havien de permetre redefinir els dos sectors de creixements previstos al municipi i aprovar la totalitat del POUM.

MJP

Més informació:

www.ajhortons.com
www.boscverd.org





A principi d'any, l'Ajuntament de Santa Oliva, municipi del Baix Penedès, comença els treballs de revisió del Pla general d'ordenació urbana aprovat el 2001, amb la intenció d'adequar les previsions de creixement a un desenvolupament urbanístic sostenible i de millorar la cohesió física i social del municipi. La iniciativa coincideix amb la demanda d'un grup de veïns del municipi que reclamen el manteniment de la darrera zona de bosc.



Santa Oliva és un municipi tradicionalment agrícola de la plana del Baix Penedès. Entre els anys seixanta i vuitanta, després d'un període de decadència econòmica i pèrdua de població, va experimentar un fort creixement per l'arribada d'immigrants del sud d'Espanya i d'estiuejants a les noves urbanitzacions. Això va comportar l'aparició de nombrosos nuclis de població sense relació i cohesió, a la zona sud del terme, més propera a la costa turística i al Vendrell, com a pol d'atracció, i una diversificació econòmica basada en el turisme, la construcció i el comerç. Avui la població supera els dos mil sis-cents habitants a l'hivern i arriba gairebé a set mil en època estival.



La part nord del municipi, on hi ha el nucli històric, no va créixer en nombre de població i va mantenir una activitat econòmica agrícola i ramadera, encara que la seva posició estratègica a 65 km de Barcelona i a 35 km de Tarragona i la bona accessibilitat des de l'AP-7 i la N-340 van atreure-hi importants iniciatives empresarials, com el desenvolupament de l'important parc industrial de l'enclavament de l'Albormar, situat al nord-est de la resta del terme municipal, o l'IDIADA, instal·lació de referència d'àmbit europeu pel que fa al desenvolupament, assaig i homologació de vehicles.

L'anterior Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de Santa Oliva havia estat aprovat definitivament el 2001 i era, per tant, un pla recent. No obstant això, la redacció de l'Auditoria socioambiental i l'Agenda 21, l'aprovació de la nova Llei d'urbanisme i les seves modificacions (LLEI D'URBANISME, MODIFICACIÓ [105] i LLEI D'URBANISME, REGLAMENT PARCIAL [2003:77]) i la voluntat d'assolir un desenvolupament urbanístic sostenible van portar l'Ajuntament a plantejar la revisió del planejament general a principi de 2004. Segons un informe dels tècnics municipals, el planejament vigent (aprovat el 2001) acceptava un creixement del municipi que permetia passar dels 2.600 habitants del 2004 a 15.000 en els propers deu anys, amb una gran ocupació de sòl.

Per altra banda, el Col·lectiu en defensa dels boscos del Julivert i els Colls, format el maig de 2003 com una entitat constituent de la plataforma comarcal Salvem el Penedès des del mes de maig, reclamava el manteniment de la darrera superfície de bosc del municipi, situada en una zona de sòl urbanitzable adjacent al nucli històric. Els moviments de la plataforma van portar l'Ajuntament a elaborar un nou pla parcial que concentrava l'edificabilitat en el perímetre del sector i mantenia una major superfície de bosc, per bé que això no va acabar de satisfer el col·lectiu.

Els objectius del nou POUM: assolir un desenvolupament sostenible a partir del pla anterior

La necessitat d'adequació del PGOU a la Llei 2/2002, de 14 de març, d'urbanisme de Catalunya, i la transformació demogràfica,

social i econòmica del municipi i la comarca van portar l'Ajuntament de Santa Oliva a presentar, el febrer de 2004, una revisió del Pla que va comptar amb el suport del secretari general per a la Planificació Territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Oriol Nel·lo. La revisió tenia tres objectius fonamentals: possibilitar el creixement demogràfic sostenible, coherent amb el desenvolupament econòmic i social, cohesionar els diversos nuclis del municipi, tant en l'àmbit urbanístic com social, i integrar les infraestructures noves i existents, atès que la posició estratègica del municipi implicava una gran pressió sobre el municipi. Segons la nova alcaldessa, Cristina Carreras (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), el creixement demogràfic i la proximitat del Vendrell "podria fer del nostre municipi un municipi dormitori, un satèl·lit del Vendrell, cosa que volem evitar amb aquesta revisió".

No obstant això, les propostes van partir del manteniment de la classificació del sòl i del creixement previstos en el planejament vigent, ja que admetien que el municipi podia rebre una important pressió demogràfica, i es van centrar en la concentració espacial de les zones edificables, per tal de deixar una major superfície destinada a les zones verdes de cessió obligatòria, i en la programació temporal del desenvolupament dels nous sectors urbanitzables, per a evitar que s'iniciessin simultàniament i es possibilités una urbanització disseminada i incompleta.

Integració territorial

La proposta de nou Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) recollia el traçat ja previst en el Pla vigent d'un eix cívic de connexió tant per a trànsit rodat com per a vianants i bicicletes, amb l'objectiu d'estructurar el territori a partir de la unió i relació dels diferents nuclis dispersos en el terme municipal. Segons el regidor d'Urbanisme, Josep Maria Fontanet, "aquesta és una de les prioritats, ja que cal enfortir els llaços identitaris entre els santolivencs de sempre i els nousvinguts".

Programació del creixement

El sostre en el sòl urbanitzable proposat, és a dir, la superfície total construïble proposada, era pràcticament idèntic al del Pla vigent i permetia un creixement residencial de 3.600 habitatges dividits en deu sectors. És a dir, es continuava proposant que en un horitzó de trenta anys la població podria passar de 2.600 a 15.000 habitants. Tanmateix, per a garantir un creixement controlat, es repartien els sectors de sòl urbanitzable en tres àmbits i s'identificava per a cadascun el primer polígon que es podia començar a desenvolupar. Es prohibia l'inici del desenvolupament dels altres fins que el primer tingués totalment executada la urbanització i un mínim del 50% de les llicències d'edificació concedides.



La revisió del PGOU del 2001 proposa un creixement residencial de 3600 habitatges en trenta anys. Foto: Marta Casas

La diferència fonamental era la concentració del sostre previst en els sectors d'expansió en una franja més estreta de sòl. L'edificabilitat bruta, que correspon al total de sostre construït, no variava substancialment, però l'edificació es concentrava en menys sòl, de manera que les àrees no ocupades per edificació, destinades a espai lliure, eren majors.

Espais lliures

Els espais lliures es preveien estratègicament en els àmbits de transició entre els diferents nuclis de població i es qualificaven amb la nova categoria d'"espais lliures rurals", on calia mantenir els usos agrícoles tradicionals.

Oposició veïnal a la urbanització dels boscos del Julivert i els Colls

El moviment veïnal iniciat pel Col·lectiu en defensa dels boscos del Julivert i els Colls en defensa de les àrees de bosc va continuar

oposant-se a la nova proposta d'urbanització del sector feta per l'Ajuntament –que estava entre les tres primeres a poder ser desenvolupades–, al·legant que suposava un creixement desmesurat del nucli i continuava afectant una valuosa extensió de superfície forestal.

El 5 d'octubre, el ple de l'Ajuntament va aprovar inicialment el Pla i el va sotmetre a informació pública. El 2 de desembre es va presentar públicament i es va allargar el termini de presentació d'al·legacions al Pla quinze dies més.

JRT

Més informació:

www.santaoliva.com

175 POUM DE SITGES



El Ple municipal extraordinari de 25 de novembre aprova inicialment el Pla d'ordenació urbanística municipal de Sitges. Els consells de participació ciutadana de la vila rebutgen el nou Pla perquè el consideren incoherent amb un model de desenvolupament urbanístic sostenible i perquè no creuen que sigui resultat d'un veritable procés de participació.



El municipi de Sitges (comarca del Garraf), d'uns 43.8 km², té una geometria allargada oberta a la línia de costa (16,5 km) i limitada pel massís del Garraf. De fet, dos terços del seu territori pertanyen al Parc Natural del Garraf i pràcticament el total del front litoral d'aquest Parc pertany al terme municipal de Sitges.



Si bé la població del municipi s'ha multiplicat per sis ens els últims cent anys, l'increment més espectacular de residents es va produir en l'últim decenni del segle XX, arran d'una reorientació del parc de residències, de l'ús turístic i de residència secundària cap a un ús de primera residència. L'1 de gener de 2004, segons el padró continu, la població de Sitges era de 24.255 habitants.



L'any 1989 l'Ajuntament de Sitges va aprovar el Pla General d'Ordenació Municipal (PGOM). El 1997, una sentència del Tribunal Suprem va fer necessària la revisió del PGOM, donant lloc a l'aprovació l'any 1998 de les Normes Subsidiàries redactades pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP).



El 9 de maig de 2003, el Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (COAC) va presentar una auditoria urbanística del municipi de Sitges encarregada pel mateix Ajuntament. L'auditoria apuntava que un 40% dels expedients estudiats de llicències d'obra major, escollits a l'atzar, contenien deficiències importants, mentre que un 50% dels casos examinats incomplien o vulneraven el Pla especial de protecció de Sitges. L'auditoria també va revelar que la gestió d'iniciatives urbanístiques públiques per part del govern municipal tripartit liderat per l'alcalde Pere Junyent, de Convergència i Unió (CiU), havia estat pràcticament inexistent.



El 26 d'agost de 2004, el nou govern municipal de l'Ajuntament de Sitges, encapçalat per l'alcalde Jordi Baijet del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) que governava amb el suport de L'entesa per Sitges, Acció per Sitges, Esquerra Republicana de Catalunya i Unió Democràtica de Catalunya, va anunciar que aprovaria a final de la tardor de 2004 el nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) del municipi. Aquest nou POUM substituïria les Normes subsidiàries redactades l'any 1998 i vigents durant el període en què l'auditoria urbanística del COAC va detectar les irregularitats urbanístiques.

S'aprova inicialment el POUM per unanimitat

El ple municipal extraordinari de 25 de novembre de 2004 va aprovar inicialment el nou POUM de Sitges, per unanimitat dels presents. Tant els regidors de l'equip de govern, com els membres de la formació independent Nou Horitzó (NH) i el Partit Popular (PP), van votar a favor de l'aprovació del nou POUM.

El procés d'elaboració del POUM va estar dirigit per l'arquitecte Estanislau Roca i revisat per una comissió de seguiment formada

per representants de totes les formacions polítiques –al govern i a l'oposició– i per representants cívics. Aquesta comissió va celebrar més de quaranta reunions des del mes de setembre de 2003 i es va reunir, entre altres, amb la Plataforma contra la Massificació, els consells veïnals, el Gremi d'Hosteleria, el Gremi de Constructores del Garraf, l'Associació d'Empresaris del Garraf i el Consell Sectorial d'Urbanisme.

Segons l'equip redactor, el document aprovat defensava un model residencial, amb densitat mitjana o baixa, i va seguir criteris ambientals i de sostenibilitat. En aquest sentit, s'inclouia en la documentació un informe ambiental que, segons l'Ajuntament, vetllava perquè la distribució del territori i les zones destinades a espais lliures s'ajustessin a criteris de funcionalitat. El document preveia la protecció dels Colls-Miralpeix, de la Riera de Ribes i dels terrenys rurals i agrícoles i proposava protegir una zona al voltant del Parc Natural del Garraf que permetés la creació de corredors naturals i de nous punts de connexió amb altres sectors de la població.

Els consells de participació ciutadana de Sitges rebutgen el POUM

Tot i l'aprovació inicial per unanimitat del POUM, els consells de participació ciutadana de la vila, creats arran de l'elaboració de l'Agenda 21 del municipi, hi van mostrar el seu rebuig enèrgic. En concret, els tècnics especialistes agrupats en el Consell Sectorial d'Urbanisme i un sector important de la ciutadania, representada pel Consell Veïnal Municipal de Sitges, van mostrar la seva desaprovació total perquè segons ells es tractava d'un pla continuista i perquè 1) el POUM no suposava cap avenç significatiu a curt termini quant a infraestructures, 2) plantejava un model de ciutat dispersa de baixa densitat i 3) no havia considerat prou la matriu territorial. D'altra banda, Francesc Ruscalleda, com a representant dels dos consells, va acusar l'Ajuntament de centralitzar la participació ciutadana en la Comissió de Seguiment del Pla –segons Ruscalleda, formada majoritàriament per polítics– i de no aprofitar la representativitat i l'especialització dels consells de participació ciutadana.

A final d'any, es va posar en marxa l'Oficina d'Atenció al Públic on es podia trobar la informació més rellevant sobre l'aprovació inicial del POUM.

JRL, XBR i XSR

Més informació:

www.sitges.es/



La revisió del Pla general d'ordenació urbana del Port de la Selva preveu la construcció de quinze cases al nucli de la vall de la Santa Creu, a la qual s'oposen els veïns i la plataforma Salvem l'Empordà. En el Pla general de 1983 aquest veïnat es considerava sol urbà, però el 1998 queda inclòs en el Parc Natural del Cap de Creus. Les discrepàncies entre el Departament de Medi Ambient i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques són resoltes pel Gabinet Jurídic Central, que determina la prevalença del règim de sol previ a la declaració del parc.

El Port de la Selva és un dels municipis més extensos de la Costa Brava (Alt Empordà), amb 41'5 km², i està situat als estrets orientals de la serra de Rodes, al nord del cap de Creus. La seva morfologia abrupta es troba solcada per nombroses valls fluvials a l'interior, on hi ha el nucli de la vall de la Santa Creu, i dona lloc al litoral a nombroses cales, caps i illes. La vall de la Santa Creu és un nucli del municipi del Port de la Selva, el seu nucli principal es troba en una badia arrecerada, encarada a nord-oest, i vivia tradicionalment de la pesca. El conreu de vinya i olivera en terrasses agrícoles es va enfonsar a final del segle XIX amb l'arribada de la fil·loxera, i, a partir dels anys seixanta, el turisme va esdevenir l'altra activitat econòmica fonamental del municipi, que va experimentar un important creixement residencial, hotel·ler i de serveis.

El consistori de Port de la Selva, governat per Convergència i Unió (CiU), va iniciar a principi de 2003 la revisió del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de 1983, ja modificat el 1992, amb l'objectiu d'adaptar el planejament municipal a les directrius de la nova LLEI D'URBANISME [105].

La redacció del nou planejament va anar tirant endavant sense polèmiques pel que fa a les seves directrius i propostes, excepte al sector de la vall de Santa Creu. La vall de la Santa Creu era un petit veïnat situat a l'interior de la serra de Rodes que el planejament de 1983 havia classificat com a urbanitzable. La modificació de planejament introduïda el 1992 reduïa l'àmbit urbà arran de façanes i determinava que les actuacions que s'hi fessin havien de ser regulades per un pla especial de reforma interior (PERI), de manera que es classificués la resta de sol de la vall no urbanitzable amb la qualificació de rústic protegit.

La revisió del PGOU en elaboració el 2003 estenia la classificació de sol urbà a vuit parcel·les no incloses en aquest perímetre, a les quals es podrien arribar a construir quinze noves cases amb l'objectiu de completar el teixit urbà amb estrictes criteris de protecció del paisatge i l'entorn, tot mantenint la tipologia tradicional del lloc.

Alguns dels veïns i la plataforma Salvem l'Empordà es van oposar al creixement. El nucli existent, de trenta cases, estava classificat com a sol urbà en el Pla de 1983, però havia quedat inclòs a l'interior dels límits de PARC NATURAL DEL CAP DE CREUS [125] amb la Llei 4/1998, de 12 de març, de protecció del cap de Creus. Aquesta Llei, amb caràcter de delimitació definitiva segons el que disposa la Llei 12/1985, de 13 de juny, d'espais naturals, declarava la condició de sol no urbanitzable en tot l'àmbit protegit.

El conflicte

L'aprovació definitiva del Pla general d'ordenació urbana (POUM) del Port de la Selva fou acordada per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) el 4 de novembre de 2003 i es va publicar al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC) el 19 d'agost de 2004. S'exceptuava l'aprovació dels articles que es referien a la vall de la Santa Creu fins que es disposés dels informes jurídics corresponents en relació amb la seva classificació, ja que els responsables del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) el nou govern de la Generalitat, constituït durant aquest període, consideraven, contràriament als seus antecessors, que el nucli havia de quedar inclòs definitivament dins el Parc Natural. L'Ajuntament, igual que els responsables del Departament de Medi Ambient (DMA) de l'anterior govern, mantenia que el nucli estava fora dels límits del Parc i que incloure el nucli



El Port de la Selva vist desde la Vall de la Santa Creu. Foto: Miquel Buch

dins el Parc havia estat un error de la Llei. El dictàmen jurídic del Departament de Medi Ambient –desfavorable– i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) –favorable–, van resultar contradictoris i van obligar a elevar el cas al Gabinet Jurídic Central, l'òrgan jurídic suprem de la Generalitat de Catalunya que resol discrepàncies internes i marca les directrius d'actuació davant dels tribunals.

L'oposició

La plataforma Salvem l'Empordà considerava que el creixement previst era "insostenible" i va reclamar que es reconegués que, segons la legislació vigent, la vall de la Santa Creu estava dins el Parc Natural i era sòl no urbanitzable i que es redactés un pla especial d'ordenació del nucli del poble en el marc de l'encara no aprovat Pla especial del Parc del Cap de Creus. Una quinzena de veïns del poble també van mostrar el seu rebuig presentant firmes al DMAH. "Aquest és l'últim punt de la Costa Brava que encara queda verge (...) i és un caramel per al sector turístic. Però nosaltres volem preservar el paisatge", va afirmar Manuel Álvarez, president de l'Associació les Amèriques de la Vall de Rodes, que aplegava veïns de la vall de Santa Creu.

La resolució

L'informe del Gabinet jurídic central va resultar favorable a la tesi del DPTOP i va determinar que prevalia el règim urbà de part de la vall previ a la declaració del parc natural. El 26 de setembre de 2004 la CTUG va acordar l'aprovació definitiva de les determinacions del PGOU referents a la vall. El delegat de Medi Ambient, Gabriel Jover Avella, es va absentar de la votació, ja que només s'hi admeten vots a favor i en contra. L'acord es va publicar al DOGC el 20 d'octubre de 2004.

Les reaccions

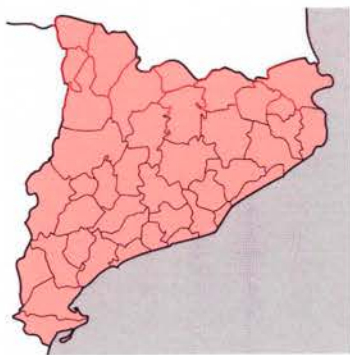
El conseller del DMAH, Salvador Milà, va mostrar el seu suport a "l'actitud coherent" de Gabriel Jover, qui també va rebre elogis del seu partit, Iniciativa per Catalunya-els Verds. Per la seva part, el conseller del DPTOP, Joaquim Nadal, va remarcar que el dictamen deixava clar que el sòl urbà de la vall de Santa Creu no està dins dels límits del Parc i, per tant, el seu Departament hi deixava actuar segons criteris "raonables". El director general d'Urbanisme, Joan Llorc, va remarcar que aquesta decisió no significava que es permetés urbanitzar al Parc, sinó que només s'autoritzava a consolidar les edificacions existents i a edificar uns vuit habitatges més, sempre que aquests s'adaptessin al pla de millora urbana.

Salvem l'Empordà va presentar un recurs d'alçada per la via administrativa el 4 de desembre de 2004, en el termini establert d'un mes des de la publicació al DOGC, en el qual demanava que s'atuessin cautelament les obres.

JRT

Més informació

www.mediambient.gencat.net/cat/el_medi/parcs_de_catalunya/cap_de_creus/
www.mediambient.gencat.net/cat/el_departament/actuacions_i_serveis/legislacio/natura/espais_naturals/
www.gencat.net/mediamb/lleis/espnat/espna010.htm
www.salvem-emporda.org
<http://www.ddgi.es/porselva>



El nou Departament de Política Territorial i Obres Públiques mostra la seva voluntat de desenvolupar els plans territorials parcials que han de permetre ordenar el creixement urbà i planificar les infraestructures d'àmbit supramunicipal.

El Pla territorial general de Catalunya (PTGC), derivat de la Llei de política territorial aprovada pel Parlament de Catalunya el 1983, fou aprovat el 1995 amb l'objectiu de fixar el model territorial de Catalunya i ser un model de referència per a la resta de plans, programes i actuacions que afectessin el territori. Per a concretar els objectius del Pla s'havien de crear altres instruments, com els plans territorials parcials, que s'havien de desenvolupar en sis àmbits pluricomarcals diferents, ampliat a set amb la inclusió de l'Alt Pirineu. Posteriorment es va crear la figura dels plans directores territorials, en àmbits territorials més específics.

Fins al 2001 no es va aprovar el Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre i aquell mateix any es van iniciar el de l'Alt Pirineu i Aran i el de les comarques centrals, tot i que el 2003 encara no s'havien acabat. El 2003 es va constituir el nou Govern de la Generalitat que es va marcar com a objectiu redactar els sis plans territorials parcials pendents i modificar el Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre. Segons el parer del nou Departament de Política Territorial, expressat a través dels mitjans de comunicació, la manca d'instruments de planejament territorial d'àmbit supramunicipal explicava el «desgavell territorial» existent a Catalunya, ja que la suma de les lògiques d'ordenació municipals no eren capaces d'ordenar eficientment el territori. A partir dels documents del Planejament territorial parcial i dels plans directores urbanístics i/o territorials, el Departament de Política Territorial preveia acabar reelaborant el PTGC.

Per tal d'aconseguir que els plans territorials parcials i els plans directores urbanístics que s'anaven redactant seguíssin una mateixa lògica, es va elaborar i es va fer públic el desembre de 2004 un document sobre criteris d'ordenació del territori creat a partir del document Estratègia territorial europea i de l'anàlisi de la realitat territorial de Catalunya.

Criteris de planejament territorial

El document explicava els quinze criteris que havien d'esdevenir un punt de recolzament dels treballs de planejament que calia realitzar. En general l'objectiu bàsic que havien de perseguir els plans territorials parcials i els plans directores urbanístics era establir el sistema d'espais oberts, ordenar el creixement urbà i determinar l'encaix de les principals infraestructures.

En el document es preveia que en els propers vint anys es produïria, a causa de la conjuntura econòmica, una demanda molt important d'habitatges i d'espai per a l'activitat econòmica, fet que obligaria a preveure noves àrees de sòl urbanitzable. Per tal d'evitar que aquest fet contribuís a reforçar un MODEL D'IMPLANTACIÓ URBANA DE BAIXA DENSITAT [200] es proposava apostar per un creixement compacte i en continuïtat i polaritzar el creixement en ciutats d'una certa importància i ben comunicades amb transport públic a fi de reforçar, així, l'estructura nodal del territori. Aquest fet hauria de permetre moderar el consum de sòl i protegir el paisatge i els espais naturals i agraris.

Pel que fa a la cohesió social del territori els criteris que calia seguir havien de ser evitar la segregació espacial de les àrees urbanes segons el nivell de renda dels seus residents i facilitar una política d'habitatge eficaç i urbanísticament integrada associada a previsions d'espai per a les activitats econòmiques.

Finalment, en matèria de mobilitat, calia potenciar els teixits mixtos on coexistissin els usos residencials amb les activitats econòmiques més intensives en llocs de treball per tal de disminuir les distàncies dels desplaçaments, facilitar el transport públic a través de la major compacitat i polarització dels assentaments i millorar l'estructura vial, especialment en les àrees de desenvolupament urbà.

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques preveia que a principi de 2005 enllestiria la redacció del PLA TERRITORIAL PARCIAL DE L'ALT PIRINEU I ARAN [143] i el de les comarques centrals (que s'havien iniciat el 2001), així com el PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ [136]. A més s'havien iniciat les redaccions dels plans territorials parcials de Ponent i de la Regió Metropolitana i els PLANS DIRECTORS TERRITORIALS DE L'ALT PENEDES [135] i de la Garrotxa. Per al 2005 es preveia iniciar els plans territorials parcials de les comarques gironines i el del CAMP DE TARRAGONA [2003:98].

MJP

Més informació:

www.gencat.net/ptop
www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/plans/index.jsp



178 REINTRODUCCIÓ DE L'ÓS A L'ALT PIRINEU I ARAN



El novembre de 2004 un caçador ha mort en territori francès el darrer exemplar femení d'ós bru autòcton del Pirineu. Administracions, entitats ecologistes i experts s'han mostrat partidaris d'introduir nous exemplars d'aquesta espècie a la serralada. D'altra banda, el Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya confirma a principi d'any que s'ha detectat un exemplar de llop al Parc Natural del Cadí-Moixeró. La presència d'ambdues espècies aviva el debat sobre la convivència d'aquests animals amb l'activitat ramadera.



L'ós havia estat tradicionalment un dels pobladors habituals del Pirineu. La població d'ós als Pirineus era a principi de segle xx d'uns dos-cents exemplars, tot i que progressivament es va anar reduint. Tot i que a Cantàbria encara hi havia uns quants exemplars, a principi de la dècada dels noranta es va detectar a la Val d'Aran i el Pallars Sobirà l'últim exemplar d'ós bru autòcton del Pirineu a Catalunya. Davant d'aquest fet l'any 1993 els governs de Catalunya, Aragó i Navarra, conjuntament amb els governs dels estats espanyol i francès, van signar un conveni per a reintroduir nous exemplars de l'espècie. Així, entre el 1996 i l'any 1997 es van alliberar tres exemplars d'ós que venien d'Eslovènia. Fruit de la reproducció d'aquests animals, l'any 2004 el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) de la Generalitat de Catalunya tenia identificats vuit exemplars adults d'ós bru al Pirineu central, a més d'alguns cadells.

La darrera ossa autòctona del Pirineu

Tot i l'èxit dels programes de reintroducció de l'ós bru al Pirineu, la mort de l'ossa *Canelle* al municipi d'Urdos (Pirineu occidental francès) el mes de novembre va tenir una especial transcendència, atès que es tractava de l'únic exemplar femení autòcton del Pirineu. Així, aquesta població quedava reduïda a dos mascles adults.

La mort de l'animal, a mans d'un caçador que va assegurar haver-ho fet en defensa pròpia, va generar una ràpida reacció de les administracions. El ministre francès d'ecologia, Serge Lepeltier, va qualificar la mort de l'ossa com una "catàstrofe ecològica", alhora que anunciava que el govern estudiaria reintroduir nous exemplars, tot i que va remarcar que calia consensuar-ho amb els habitants de la vall d'Asp, on es movia l'ossa morta, per tal de garantir "l'equilibri de tots els que hi viuen", ja que "aquestes decisions no es poden prendre des d'un despatx de París".

Per la seva banda, la ministra de Medi Ambient, Cristina Narbona, davant la notícia, va enviar una carta al seu homòleg francès amb la proposta de realitzar una cimera per a prendre mesures de protecció de l'espècie i per a impulsar la introducció de nous exemplars.

Atacs a la cabana ramadera

El DMAH va rebre l'any 2004 tres denúncies per atacs d'ossos a les comarques del Pallars Sobirà i el Pallars Jussà. El problema era més acusat a la Val d'Aran, on el Conselh General dera Val d'Aran va confirmar dinou atacs d'ós a ramats d'ovelles durant el 2004, fet que havia obligat aquesta institució a pagar un total de 30.000 euros en concepte d'indemnitzacions.

Setanta anys després torna el llop

Per altra part, el llop, que no habitava els boscos catalans amb poblacions estables des de principi del segle xx, va ser detectat de

nou quan el DMAH va anunciar que s'havia localitzat un exemplar de llop al Parc Natural del Cadí-Moixeró. Acte seguit, es va posar en marxa un programa de seguiment per a detectar qualsevol indici d'expansió de l'espècie. La notícia va sorprendre els experts, no només perquè feia més de setanta anys que no se n'havia detectat cap, sinó també perquè no era un llop ibèric, el tipus que havia habitat a Catalunya antigament, sinó que semblava tractar-se d'un exemplar procedent de poblacions italianes i nascut a França.

Una setmana després de l'anunci del retorn del llop el DMAH va anunciar que abans de l'estiu instal·laria tanques a diferents punts estratègics del Parc amb l'objectiu de preservar els ramats d'ovelles dels possibles atacs del llop. El conseller de Medi Ambient, Salvador Milà, també es va comprometre a destinar una partida de 20.000 euros per a cobrir possibles danys al bestiar.

Com en el cas de l'ós, l'Administració va rebre al llarg de l'any nombroses denúncies per suposats atacs d'aquest animal, tot i que en alguns casos es va demostrar que els atacs havien estat causats per gossos salvatges. A principi de novembre, la Generalitat va admetre la presència d'un grup de llops que, procedents de França, havien creuat el Pirineu.

Abans de finalitzar l'any l'organització ecologista francesa FIEP, amb seu a Pau, feia pública la informació sobre l'acord per a realitzar una reunió entre els responsables ministerials espanyol i francès el febrer de 2005 amb l'objectiu d'estudiar la possible introducció de dues osses durant aquell mateix any i de determinar les negociacions que es portarien a terme amb els caçadors i ramaders de les zones afectades.

MPB

Més informació:

www.fapas.es
www.mma.es/conserv_nat/acciones/esp_amenazadas/html/catalogo/Vertebrados_Mamiferos/ver18.pdf
www.ecologistasenaccion.org/IMG/_article_PDF/article_1522.pdf
www.ekologistakmartxan.org/
www.pirineoglobal.com/portal/pir/index.php/news/575
www.depana.org/osbru/Manifiesto_oso_2004.pdf
<http://canales.diariovasco.com/ekoplaneta/datos/temas/2004/diciembre/oso.htm>



El mes de gener, les principals associacions ecologistes i plataformes cíviques implicades en el tema dels residus organitzen una jornada que finalitza amb una proposta per a introduir canvis en la política de gestió dels residus a Catalunya: la Declaració de Molins de Rei. La Declaració consta de sis propostes bàsiques per a la reducció del volum de residus a partir de l'aplicació de sistemes de recollida selectiva dels residus orgànics, el foment de sistemes de tractament en el lloc, de deixalleries orientades a una major recuperació dels materials, a més de la demanda d'increment de les campanyes educatives i de la introducció de mecanismes de participació.

El 31 de gener es va celebrar a Molins de Rei (Baix Llobregat) una jornada sobre residus, salut i política ambiental, organitzada per la Plataforma Cívica per a la Reducció de Residus (PCRR). A la jornada, hi van assistir representants de nou plataformes cíviques i associacions ecologistes relacionades amb els residus (Plataforma per la Defensa de la Ribera d'Ebre, Centre d'Ecologia i Projectes Alternatius (CEPA), Plataforma Vallès Net, Coordinadora Alcanar, Plataforma Antiincineradora de la Vall del Ges, Plataforma Vacarisses, Plataforma Salvem el Vallès, Plataforma Alternativa Abocador Cruilles, Plataforma en Defensa de Collserola) i representants del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), encapçalats per la secretària del Departament, Genoveva Català. La jornada donava continuïtat a la TROBADA D'ENTITATS EN DEFENSA DEL TERRITORI [2003:119] que va tenir lloc a Figueres l'octubre de 2003.

Durant la jornada es van analitzar els casos de gestió de residus més significatius i conflictius, com ara els ecoparc de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, de l'ABOCADOR DE VACAMORTA (CRUILLES) [4], de l'ABOCADOR DE L'ESPLUGA DE FRANCOLI [2], de l'ampliació de l'ABOCADOR DE COLLCARDUS (VACARISSES) [1] i del d'Hostalets de Pierola, a més dels casos de les instal·lacions d'incineració de la Vall del Ges (Osona) i la fàbrica de ciment d'Alcanar.

La jornada va servir per a fer visible que les problemàtiques associades als residus, especialment en els vessants social i ecològic, anaven augmentant en els darrers deu anys junt amb l'increment de la generació de residus, que havia crescut un 72% des de 1992 fins a 2002. Segons les associacions ecologistes i les plataformes cíviques que van participar a la jornada, les polítiques aplicades per les diferents administracions continuaven sense resoldre el problema, a la vegada que s'incomplien les directrius europees i les prioritats dels programes ambientals. Durant la jornada es van denunciar les deficiències de les polítiques de gestió de residus fetes fins al moment, especialment el sobredimensionament de les instal·lacions de tractament de residus construïdes que concentren els impactes socials i ecològics. Al llarg de la jornada també hi va haver queixes per la dificultat de l'accés a la informació i a la participació ciutadana.

Al tancament de la jornada, les entitats van emplaçar el nou govern de la Generalitat de Catalunya a un canvi en la política de residus a través de la Declaració de Molins de Rei, que s'estructurava en sis grans punts: (1) aplicar mesures concretes, decidides i estrictes per a la reducció dels residus, especialment la revisió de les condicions del Sistema Integrat de Gestió per tal de millorar els resultats en la recollida i el tractament dels envasos i fer que les empreses productores d'aquests residus assumissin la responsabilitat i els costos de la seva adequada gestió, (2) obligar a recollir se-

lectivament els residus orgànics a tots els municipis de Catalunya, fent una recollida orientada a la producció d'un compost de qualitat, (3) fomentar sistemes de tractament in situ dels residus a nivell de barri, municipi, empresa o explotació agroramadera, (4) fer que el servei de deixalleria sigui obligatori a tots els municipis de Catalunya i que s'aconsegueixi una veritable recuperació dels materials, (5) realitzar campanyes per a reforçar la consciència sobre la problemàtica dels residus i (6) establir mecanismes de participació ciutadana d'àmbit municipal i entre els organismes gestors dels fons de residus. Totes aquestes propostes es tancaven amb una demanda final de diàleg per a desenvolupar les propostes i cercar vies de solució als conflictes socials suscitats pels diversos projectes i mecanismes de gestió de residus que havien generat rebuig ciutadà.

Genoveva Català es va comprometre a analitzar els conflictes exposats i a realitzar una trobada entre la PCRR i el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, una trobada que va tenir lloc el 20 de maig. També va oferir obrir una nova etapa de diàleg entre el DMAH i les plataformes, per tal de consensuar un model de gestió dels residus a Catalunya.

Al llarg de l'any, l'Agència de Residus de Catalunya, del DMAH, va preparar el Pla director de residus que preveia una inversió de 900 milions d'euros per a construir set o vuit plantes de tractament de residus a Catalunya. Es va aprovar una mesura fiscal per a penalitzar l'ús dels abocadors, que consistia en un cànon que gravava amb 10 euros la tona de residus destinada a un abocador. Els ingressos aconseguits a través d'aquest cànon es redistribuirien entre els municipis que aconseguissin uns bons resultats de recuperació de residus. Finalment, es va anunciar que l'any 2005 es penalitzaria fiscalment la incineració de residus.

Amb tot, però, la producció de residus a Catalunya continuava augmentant. Cada català generava l'any 2004 1,62 quilograms de residus urbans al dia, gairebé un 7% més que l'any anterior. Aquestes dades s'allunyaven cada vegada més dels objectius de reducció i reciclatge marcats per la Generalitat.

El 20 de novembre, les entitats signants de la Declaració de Molins de Rei es van reunir a Cruilles (Baix Empordà) i van fer balanç dels primers mesos del nou govern, avaluant especialment el grau d'aplicació de les mesures proposades a la Declaració de Molins de Rei. En cloure la reunió, els participants van transmetre una sensació de desencant, pels pocs canvis que s'havien registrat durant l'any.

Les plataformes de residus van declarar que consideraven que fins aquell moment la política del nou govern de la Generalitat en ma-



tèria de residus era continuïsta en relació amb l'anterior govern i constataren que no hi havia hagut el canvi esperat. Segons les plataformes, es continuava prioritant el tractament finalista dels residus (és a dir, l'abocament i la incineració) en detriment dels tractaments preventius (recollida selectiva). Com a exemple, es denunciava l'incompliment de l'ACORD PER A UN GOVERN CATALANISTA I D'ESQUERRES [2003:5] (Pacte del Tinell) en matèria de residus, ja que en aquest es parlava de l'abandonament de la incineració de residus municipals, mentre que consideraven que la política del DMAH, la penalització fiscal proposada per al 2005, més aviat l'afavoriria.

Les plataformes defensaven models de gestió dels residus basats en el model integral de gestió que anomenaven de residu mínim, que ja es trobava en funcionament en uns trenta municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona. També defensaven el sistema de recollida de residus porta a porta, que al llarg de l'any 2004 va obtenir resultats positius en aquells municipis on es va desenvolupar i va aconseguir recuperar més d'un 60% dels residus davant el menys d'un 20% que s'aconseguia amb el model basat en els contenidors de carrer.

DECLARACIÓ DE MOLINS DE REI

L'excés de residus a Catalunya: un problema encara no resolt

La generació de residus no ha deixat de créixer des de l'any 1992, malgrat l'aprovació de la Llei reguladora de residus. Des de llavors i fins l'any 2002 els residus municipals i industrials han augmentat un 72% en pes a casa nostra. Les problemàtiques associades a la recollida i gestió dels residus, els impactes produïts pel transport, emmagatzematge i tractament i els continus conflictes socials i ecològics han crescut en paral·lel.

2. Les polítiques aplicades per les diferents administracions del nostre país continuen sense resoldre el problema, malgrat que els successius programes de gestió de residus, tant en l'àmbit nacional com local, fixaven els objectius de reducció com la fita més important per a solucionar el problema.

Una qüestió de justícia social i ecològica

Aquesta incapacitat d'assolir els propis objectius fa que s'incompleixin les directrius europees i les prioritats dels programes ambientals: la responsabilitat dels productors, la proximitat, la idoneïtat i la suficiència de les instal·lacions de tractament dels residus.

Amb l'excusa de criteris d'eficiència tècnica i econòmica s'obvien els interessos dels ciutadans i ciutadanes i s'afavoreixen els de determinats grups econòmics i financers, molt influents entre les administracions públiques i que de vegades ostenten el monopoli de la gestió de determinats tipus de residus. El resultat és la construcció d'instal·lacions de tractament sobre-dimensionades que concentren els impactes socials i ecològics i l'establiment de sistemes de gestió que promouen la generació de residus i limiten el dret dels ciutadans a consumir sense generar-ne.

Sovint, a més, es limita o s'impossibilita l'accés a la informació i a la participació ciutadana en el desenvolupament d'aquests projectes, fet que contradiu els principis establerts a la Convenció d'Aarhus i la Directiva europea d'accés a la informació ambiental i frena l'aprofundiment democràtic de la nostra societat. Altres vegades es criminalitza els moviments

El 17 de desembre, les plataformes signants de la Declaració de Molins de Rei es van manifestar davant la seu del DMAH. Les entitats volien mostrar la seva decepció amb el partit que governava el DMAH, Iniciativa per Catalunya Verds. En defensa seva, responsables del DMAH van recordar les dificultats per a posar en pràctica polítiques que solucionessin els conflictes relacionats amb els residus.

XSR, JRL i XBR

Més informació:

www.pangea.org/cepa/perr.html
www.gepec.org/modules.php?op=modload&name=News&file=article&sid=139&mode=thread&order=0&thold=0
www.gepec.org/modules.php?op=modload&name=News&file=article&sid=137&mode=thread&order=0&thold=0
www.gepec.org/modules.php?op=modload&name=News&file=article&sid=140&mode=thread&order=0&thold=0
www.pangea.org/cepa/aec.pangea.org/residus/manifestcruilles.pdf

socials opositors a determinats projectes, optant per la repressió en comptes de la coresponsabilització.

Cal una nova política de residus

Davant aquesta situació de "crisi dels residus" les entitats ecologistes i les plataformes ciutadanes sotasignats demanem:

L'aplicació de mesures concretes, decidides i estrictes per a reduir els residus (revisió de les condicions del Sistema Integrat de Gestió i de la permissivitat envers Ecoembalajes España, S.A.).

L'obligació de recollir selectivament els residus orgànics a tots els municipis de Catalunya per a obtenir-ne un compost de qualitat.

El foment de sistemes de tractament in situ dels residus en l'àmbit de barri, municipi, empresa o explotació agroramadera.

L'obligació del servei de deixalleria a tots els municipis de Catalunya orientat a una veritable recuperació dels materials.

La realització de campanyes d'educació ambiental "no publicitàries" amb contingut pedagògic per a reforçar la consciència ciutadana envers la problemàtica dels residus.

L'establiment de mecanismes de participació ciutadana d'àmbit municipal i supramunicipal i als organismes de gestió d'àmbit nacional (ens gestor del fons de residus).

Per tot això emplacem el Govern de la Generalitat a iniciar un procés de diàleg amb les entitats ecologistes i ciutadanes per a desenvolupar aquestes propostes i cercar vies de solució als conflictes socials suscitats pels diversos projectes i mecanismes de gestió de residus que han generat rebuig ciutadà.

Molins de Rei, 31 de gener del 2004

PLATAFORMA CÍVICA PER A LA REDUCCIÓ DE RESIDUS



La Coordinadora Salvem el Gaià organitza una consulta popular per a conèixer l'opinió dels veïns dels pobles propers, afectats per la desaparició del cabal del riu al tram final des de la construcció de l'embassament del Gaià. El 98% dels participants en la consulta voten afirmativament a la recuperació del cabal mínim del Gaià. A final de novembre, l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) presenta el Pla de cabals de manteniment de les conques internes de Catalunya, a través del qual es fixa un cabal de manteniment per al tram final del Gaià.

L'any 1975 es va inaugurar l'embassament del Gaià entre els termes del Catllar i Vespella de Gaià. L'aigua de l'embassament estava destinada a subministrar el complex petroquímic del Camp de Tarragona, concretament l'empresa Repsol YPF. Des d'aleshores el cabal natural del tram baix del riu ha estat inexistent.

A principi de 1999, amb l'objectiu d'implicar el màxim nombre de persones i entitats dels pobles del Baix Gaià, es va crear la Coordinadora Salvem el Gaià per tal de vetllar per la protecció i recuperació del tram sec del riu. Les principals reivindicacions de la coordinadora eren el restabliment del cabal ecològic del riu a través de la rescissió de la concessió de la multinacional Repsol YPF, l'execució del Pla especial de delimitació i protecció de la Reserva Natural de Fauna del Gaià i l'ampliació d'aquesta.

El 25 d'abril de 2004, la Coordinadora va organitzar una consulta popular, que va rebre el recolzament de la Direcció General de Medi Natural, als municipis d'Altafulla, Ferran, la Riera de Gaià i el Catllar. L'objectiu de la consulta era conèixer la posició dels habitants dels municipis del tram final del riu Gaià, afectats per l'embassament i la desaparició del cabal del riu. La consulta va preguntar directament si es volia que baixés aigua pel riu Gaià respectant les concessions dels regants, i va ser un èxit de participació: la major part dels veïns que van participar van respondre que sí a la pregunta plantejada; concretament, 1.169 persones van votar a favor i només dotze, en contra.

Uns dies després de la consulta popular, el Govern i la multinacional Repsol YPF van reprendre, després de dos anys, els contactes per a negociar un cabal ecològic per al tram final del riu Gaià. Tot i que només es va arribar a una declaració d'intencions, el director dels Serveis Territorials de Medi Ambient al Camp de Tarragona, Josep Lluís Pau, va assegurar que, segons els càlculs del Departament de Medi Ambient i Habitatge, sí que seria possible dotar el Gaià d'un cabal ecològic.

En compliment del Pla hidrològic de les conques internes de Catalunya, i seguint les directrius de la Directiva marc de l'aigua (DMA) (2000/60/CE), el 7 d'octubre el Consell d'Administració de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) va aprovar inicialment el PLA SECTORIAL DE CABALS DE MANTENIMENT [142] de les conques internes de Catalunya. Un dels primers objectius del Pla va ser elaborar plans zonals, que concretarien les actuacions que s'havien de realitzar als rius per a garantir-ne el cabal de manteniment. Aquests plans s'haurien de començar a redactar l'any 2005 per tal de completar-los l'any 2008, un any abans del que establia la DMA. A partir d'aquests plans zonals, la Generalitat de Catalunya podria retirar o modificar concessions d'aigua en el cas que possessin en perill els cabals de manteniment establerts.

Amb l'aprovació del Pla sectorial de cabals de manteniment, es va fixar un cabal de manteniment per al tram final del Gaià, des de l'embassament del Catllar fins la desembocadura al mar. Aquest cabal mínim, variable en funció del tram, es va elaborar tenint en compte el règim pluviomètric dels darrers anys, les dades de climatologia de la zona i les necessitats hidriques dels ecosistemes segons les èpoques de l'any.

La Coordinadora Salvem el Gaià va demanar a l'ACA, a través d'una al·legació, que el Pla zonal del Gaià fos una actuació prioritària. La coordinadora també va remetre l'al·legació al Consell Comarcal del Tarragonès i als ajuntaments afectats perquè la fessin arribar a l'ACA.

JRL, XSR i XBR

Més informació:

www.pangea.org/cepa/trobades/salvemgaia.html



La construcció de l'embassament del Gaià, en la imatge, va provocar la desaparició del cabal del riu al seu tram final. Foto: Júlia Rubert



181 RIU LLOBREGAT. DESVIAMENT



El desviament del riu Llobregat, un projecte històric que va ser inclòs l'any 1994 al Pla Delta, s'inaugura el mes de setembre després de tres anys d'obres. Aquest projecte, fortament criticat per les entitats ecologistes, va acompanyat de la creació de noves zones humides per a compensar l'impacte ambiental que implica el desviament. Tres mesos abans de la inauguració, el Tribunal Suprem considera nul el projecte per un defecte de forma. L'obra, però, ja no es pot aturar i, només un mes després de ser inaugurada, torna a ser criticada pels usuaris de l'aqüífer perquè l'aigua del mar penetra per la nova llera i contamina les aigües subterrànies.



El desviament del tram final del riu Llobregat és un dels projectes més importants inclosos en el PLA DELTA [134], el conveni que es va signar l'any 1994 i que inclou els principals projectes de transformació territorial que afecten el delta del Llobregat. El desviament del Llobregat és una idea que ve de lluny. De fet, a final del segle XIX ja es va projectar en un pla de sanejament del delta del Llobregat, elaborat per l'enginyer Pedro Garcia.

Històricament, l'Ajuntament del Prat del Llobregat i els seus ciutadans van ser un dels principals opositors al desviament. L'any 1976 es van manifestar unes 20.000 persones en contra del projecte. Finalment, l'Ajuntament, en el marc del Pla Delta, va acceptar el desviament a canvi de diverses compensacions ambientals.

Les obres del desviament del Llobregat es van iniciar el juliol de 2001 i tenien un pressupost de 54 milions d'euros. Aquest projecte va implicar l'obertura d'una nova llera de 3,5 km de longitud, des del pont de Mercabarna (a prop del nucli del Prat de Llobregat) fins al mar, de manera que la desembocadura es desplaçava 2,5 km cap al sud. A més, l'amplada del riu s'incrementava de 70 metres a 250 metres. El desviament tenia com a principal objectiu proporcionar espai per a l'AMPLIACIÓ DEL PORT DE BARCELONA [166] i de la seva zona d'activitats logístiques (ZAL).

L'obra portava associades diverses actuacions de millora ambiental per a compensar els impactes ambientals i les pèrdues d'espais naturals al futur PARC NATURAL DEL DELTA DEL LLOBREGAT [127] derivats del desviament. Al marge dret de la nova llera del riu, es va projectar la llacuna de Cal Tet, una zona humida de 10 ha alimentada amb les aigües de la DEPURADORA DEL BAIX LLOBREGAT [69], amb una forma rectangular similar a la de les llacunes naturals del delta. Entre la nova llera i la llacuna es va projectar una franja de canyissars que d'una manera natural acabarien de depurar les aigües del riu i les aigües procedents de la depuradora. Tot el conjunt de la nova llacuna i els canyissars, a més, es preveia com una zona inundable capaç d'absorbir les crescudes del riu i evitar així inundacions en zones poblades i en la zona d'ampliació del port. Les millores ambientals es completaven amb una nova platja al costat de la nova desembocadura.

Es declara nul el projecte de desviament

Un dels principals agents afectats pel desviament era la Comunitat d'Usuaris d'Aigües del Riu Llobregat (CUARL), una agrupació que integra 150 indústries, diverses companyies d'abastament d'aigua, ajuntaments i més d'un miler de pagesos i particulars titulars de pous que extreien aigua de l'aqüífer del Llobregat. L'any 1998, la CUARL va presentar una denúncia contra el projecte de desviament del riu Llobregat, aprovat el 20 de novembre d'aquell any pel Ministeri de Medi Ambient (MMA), perquè no garantia sufi-

cientment la protecció de les aigües subterrànies. La denúncia va ser desestimada per l'Audiència Nacional l'any 2001 i la CUARL va interposar un recurs de cassació davant el Tribunal Suprem. El mes de juny de 2004 el Suprem es va pronunciar i va declarar nul el projecte de desviament atinent a un defecte de forma. Segons el Tribunal, la Llei d'aigües exigeix que tota obra d'interès general s'havia d'aprovar mitjançant una llei i no amb un decret llei, que és com ho va fer el MMA l'any 1998.

Aquesta sentència obria la possibilitat que la CUARL exigís l'aturada de les obres del desviament, però aquesta entitat va decidir no fer-ho a canvi que s'apliquessin totes les mesures possibles de protecció i control ambiental en l'execució del projecte. A aquesta decisió també va influir l'estat avançat de les obres, que ja s'havien executat en un 70%. La CUARL també va demanar que s'estudiessin conjuntament els impactes ambientals de totes les obres del Pla Delta, i que l'aqüífer fos declarat d'utilitat pública.

Davant l'anul·lació del desviament, l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) va sol·licitar al MMA la creació d'una comissió de seguiment i control ambiental de totes les obres del delta del Llobregat. De fet, aquesta comissió ja estava prevista l'any 2001, però no s'havia arribat a constituir mai. La demanda de l'ACA va ser assumida pel MMA i la Comissió es va poder constituir definitivament.

Primera inauguració del desviament i les seves implicacions sobre l'aqüífer

Amb quasi el 80% de les obres del projecte executades, el 15 de setembre va tenir lloc la inauguració oficial del desviament amb la presència de les màximes autoritats, entre les quals el president de la Generalitat de Catalunya, Pasqual Maragall. L'acte va consistir en la retirada del dic que encara separava l'antiga llera de la nova, de manera que l'aigua del Llobregat va poder desembocar al mar per un nou traçat.

Un mes després de la inauguració, la CUARL va denunciar que la nova llera del Llobregat estava provocant la salinització de les aigües subterrànies del delta. Segons aquesta entitat, els controls de qualitat més recents mostraven que l'aigua del mar penetrava 3 km terra endins. L'escàs cabal del riu i el sobredimensionament de la nova llera, calculada per a absorbir avingudes, van ser algunes de les possibles causes del problema apuntades per la CUARL. Per a fer-hi front, l'entitat va proposar crear una barrera de sorra a la desembocadura que impedisís l'entrada de l'aigua de mar, iniciativa que va ser pràcticament descartada pel MMA. I és que un altre projecte vinculat a la RECUPERACIÓ DE TOT EL TRAM FINAL DEL LLOBREGAT [182], iniciat el mateix any, ja pre-

veia crear una barrera per a frenar l'entrada d'aigua salada, en aquest cas mitjançant la injecció d'aigua dolça dins l'aqüífer a través d'una vintena de pous.

Oposicions ecologistes al projecte

Els grups ecologistes, especialment DEPANA i la Plataforma Salvem el Delta del Llobregat, es van oposar amb rotunditat al desviament perquè suposava la destrucció de 100 ha de zones humides i d'una pineda i també la greu afectació de l'aqüífer.

Un cop inaugurada l'obra, els ecologistes van iniciar a principi de novembre una campanya de recollida de signatures per a evitar que s'edifiqués a sobre l'antiga llera, una zona amb un interès indiscutible com a zona humida, i per a exigir que no es remenessin els fangs del riu, pels greus perills de contaminació que això podria comportar. La campanya va derivar en la interposició d'una denúncia davant la Fiscalia de Medi Ambient per part de DEPANA. Segons aquest

grup, s'havia iniciat el cobriment d'una sisena part de l'antiga llera, la qual cosa podia suposar delictes ecològics per la seva consideració legal com a zona humida.

En acabar l'any, encara hi havia, aproximadament, un 20% de les obres del desviament pendents, entre les quals s'inclouia l'arranjament de l'antiga llera. L'acabament del projecte estava previst per al final de l'any 2005.

XBR, XSR i JRL

Més informació:

www.amics21.com/lacaralletja/index.html

www.diba.es/parcagrari/mar.htm

www.bcn.es/bibliotecageneral/WPAC/ENG/slinks/s004366.htm

www.elbaixllobregat.net



182 RIU LLOBREGAT. RECUPERACIÓ AMBIENTAL



Al llarg de l'any es presenten tres projectes destinats a la recuperació ambiental del tram final del riu Llobregat, molt deteriorat per les infraestructures viàries i pel creixement urbanístic i industrial de l'àrea de Barcelona. Dos dels projectes, inclosos en la tercera fase de la depuradora del Baix Llobregat, són el bombament d'aigua depurada aigües amunt del riu per a recuperar-ne el cabal ecològic i la creació d'una barrera d'aigua dolça dins l'aqüífer del delta del Llobregat per a evitar la intrusió salina. L'altre projecte inclou un conjunt ampli d'actuacions per a recuperar les funcions ambientals i socials dels últims 50 km de riu, des del pont de l'aeri de Montserrat fins al mar.



El tram final del riu Llobregat, a la comarca del Baix Llobregat, ha estat ocupat durant les darreres dècades per nombroses infraestructures viàries i implantacions urbanes fruit del desenvolupament urbanístic i industrial de la regió metropolitana de Barcelona. Això ha malmès l'entorn natural d'aquest riu, tant els marges i la vegetació de ribera, com la qualitat i quantitat de l'aigua que hi circula. Les funcions ecològiques (com a corredor biològic, per exemple) i socials (com a espai de lleure) del riu havien quedat, per tant, molt limitades.

La recuperació del cabal ecològic i la lluita contra la intrusió salina

A mitjan febrer, l'empresa pública Depurbai, que gestiona LA DEPURADORA DEL BAIX LLOBREGAT [69], va presentar la tercera i última fase de les obres d'aquesta instal·lació. Aquesta fase preveia aplicar un tractament terciari al 40% de les aigües negres que rebia la depuradora, per enviar-les riu amunt i assegurar així el cabal ecològic del riu. D'altra banda, preveia la construcció d'una barrera d'aigua dins l'aqüífer del delta del Llobregat per a evitar l'entrada

d'aigua salada del mar. Estava previst posar en marxa la reutilització de les aigües l'estiu de 2006, mentre que la barrera contra la intrusió salina havia d'estar acabada l'any 2007.

El projecte marc de recuperació ambiental del riu i la reducció de la salinitat

A mitjan setembre, es va presentar el Projecte marc de recuperació ambiental de l'espai fluvial del Llobregat a la comarca del Baix Llobregat, elaborat per un grup d'experts multidisciplinars que integrava, entre d'altres, els ecòlegs Ramon Folch i Xavier Mayor, el biòleg Francesc Giró, el geòleg Jordi Pujades, l'enginyer Francesc Carbonell i l'historiador Isidre Pastor. Aquest estudi, promogut pel Consell Comarcal del Baix Llobregat, la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i la Diputació de Barcelona, proposava un conjunt d'intervencions per a efectuar en els marges i el sistema fluvial del Llobregat a fi d'aconseguir-ne la recuperació com a espai natural i com a àmbit per a les activitats de lleure dels ciutadans. Com a pas previ abans d'executar les intervencions, però, l'estudi considerava necessari aprovar un pla especial de l'espai fluvial del Llobregat i

crear un consorci que integrés les administracions i les empreses de serveis que actuen en el riu.

L'àmbit del projecte abraçava el territori comprès des del pont de l'aeri de Montserrat fins al pont de Mercabarna (el tram fins al mar ja forma part del projecte i del DESVIAMENT DEL LLOBREGAT [181]), amb una longitud de 50 km i un espai fluvial d'unes 1.600 ha. Una totalitat de 20 municipis estaven inclosos, dels quals 17 pertanyien a la comarca del Baix Llobregat. L'execució del projecte implicaria la recuperació de 117 km de camins rurals.

El pressupost de les actuacions incloses en el projecte es va estimar en 169 milions d'euros. El Departament de Medi Ambient i Habitatge va anunciar que prioritzaria la recuperació ambiental del Llobregat i que iniciaria millores en els darrers 30 km de riu, amb una previsió de 27 milions d'euros procedents de fons europeus i d'un conveni signat l'any 2001 amb el Ministeri de Foment per al desenvolupament del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT AL BAIX LLOBREGAT [84]. Aprofitant la presentació del projecte, el Consell d'Alcaldes del Baix Llobregat va aprovar un manifest per a exigir la preservació de l'àmbit fluvial del territori de la comarca i va reclamar la participació econòmica del Ministeri de Foment.

D'altra banda, a final d'any, l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) va anunciar un altre projecte, en aquest cas per a reduir a la meitat la salinitat del riu Llobregat i el seu afluent, el riu Cardener, en un termini màxim de 10 anys. Aquest anunci es va produir per l'alt contingut en sals que tenia l'aigua del riu, fet que provocava problemes a les plantes potabilitzadores i distribuïdores d'aigua com la d'Abrera. Les filtracions de la muntanya de residus miners de Sallent (Bages) s'apuntava com una de les causes principals d'aquest greu problema ambiental.

XBR, XSR i JRL

Més informació:

www.elbaixllobregat.net
www.depurbaix.com
www.amb.es/mmb_cat/projectes/espais_txt.html
www.amb.es/llobregat/llobregat.zip



El 2004 ha estat l'any de la tornada dels tramvies, 33 anys després de la circulació del darrer tramvia a Barcelona. El 3 d'abril entra en servei la primera fase del tramvia que ha d'unir Barcelona amb Sant Feliu de Llobregat. L'entrada en funcionament del Trambaix ha estat marcada per diversos problemes derivats de la convivència entre cotxes, vianants i tramvia i per l'aturada del servei per un problema de construcció. Superats aquests primers entrebancs, el tramvia ha entrat en una fase de normalitat.

Antecedents | 2003: 117

El Trambaix ha estat un dels primers projectes d'aplicació del Pla Director d'infraestructures 2001-2010 (PDI). Amb una inversió de 245,68 milions d'euros, el Trambaix enllaçarà els municipis de Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern i Sant Feliu de Llobregat.

Les línies del Trambaix són la T1 (Bon Viatge, Sant Joan Despí i plaça Francesc Macià), la T2 (Sant Martí de l'Erm, Sant Joan Despí i plaça Francesc Macià) i la T3 (Consell Comarcal, Sant Just Desvern i plaça Francesc Macià). La xarxa té un total de 14 km, amb 31 parades i correspondència amb RENFE i METRO [106] amb 6 intercanviadors. El pas del tramvia pels municipis de l'Hospitalet, Esplugues, Cornellà, Sant Just Desvern i Sant Joan Despí ha suposat una reordenació de les avingudes per les quals circula. El 35% de la inversió s'ha destinat a obres d'urbanització de l'entorn.

L'empresa concessionària, Tramvia Metropolità SA (TramMet), participada per FCC-Vivendi, Comsa, Acciona-Necso, Alstom, Sarbus, Soler & Sauret, Banc Sabadell i Société Générale, va assumir l'exploatació del servei durant 25 anys.

Tot i que les prioritats de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) passaven inicialment per acabar la línia T3 fins a Sant Feliu de Llobregat i executar les actuacions previstes al PDI, es preveia que el Trambaix s'arribés a estendre cap a altres poblacions del Baix Llobregat a més d'enllaçar amb el TRAMBESOS [184] per l'avinguda Diagonal. Aquesta connexió però va quedar ajornada sense dates. Tant la Generalitat de Catalunya com l'Ajuntament de Barcelona coincidien en la necessitat d'aquest enllaç, però l'Ajuntament no estava d'acord que es produís en superfície. La Generalitat per la seva banda, rebutjava el tramvia subterrani i va ajornar la decisió fins que no s'arribés a un acord amb l'Ajuntament de Barcelona.

Un període de proves accidentat

Després de dos mesos de comprovacions de la infraestructura, durant el mes de febrer es van iniciar les proves sense passatgers a les línies T1 i T2 per tal de posar-les a punt abans d'inaugurar-les, en un principi, el 29 de febrer. El període de proves havia de servir per a comprovar el funcionament dels semàfors a les 80 cruïlles i fer durant 15 dies una simulació del servei en temps real.

A mitjan febrer es van detectar les primeres incidències, atribuïdes a la prioritats semafòrica que provocava retards en els temps de pas del tramvia a la Diagonal. També es van produir les primeres topades amb vehicles, que van posar de manifest que la convivència entre el tramvia i els cotxes requeria un aprenentatge. Amb tot això es va decidir ajornar la inauguració fins des-

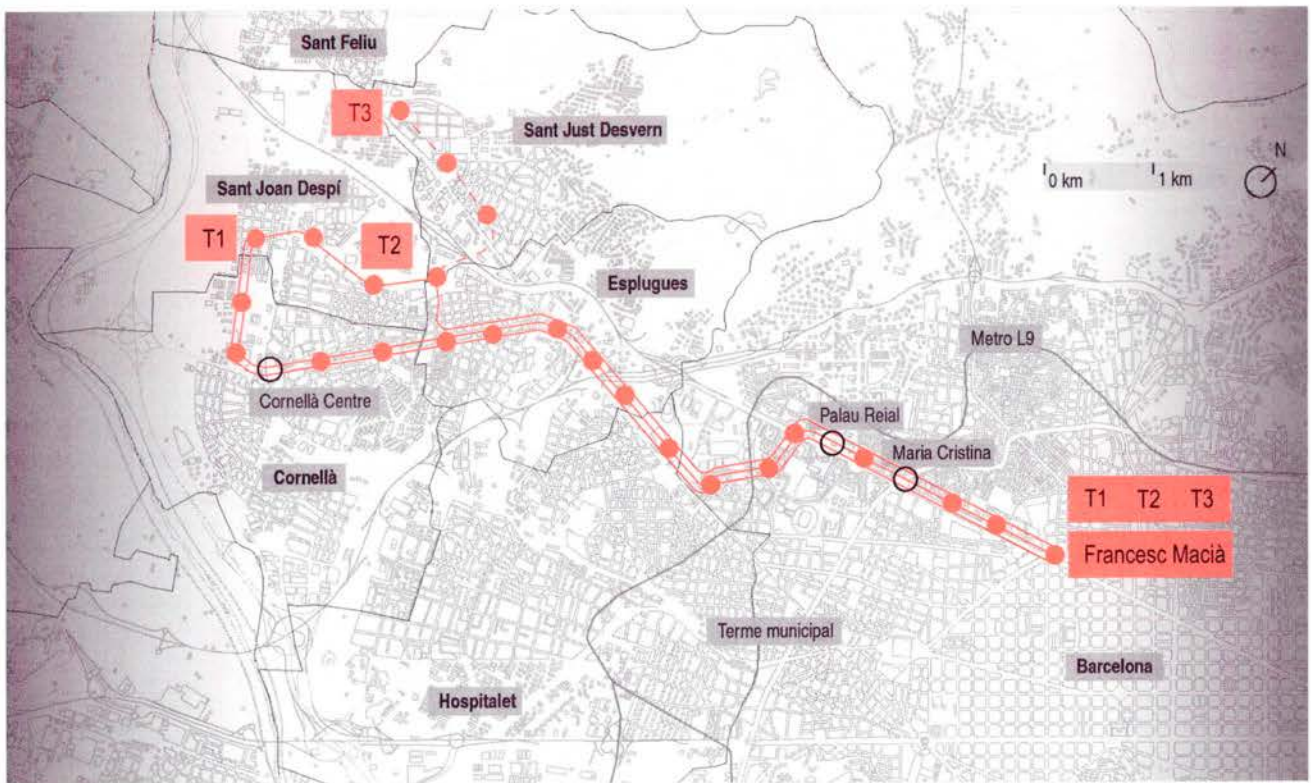
prés de les eleccions del 14 de març o fins que no se'n pogués garantir la màxima seguretat. Entre el 5 de febrer i el 28 de març es van produir 20 accidents, la majoria petites topades amb només danys materials. El més greu va tenir lloc el 19 de febrer, quan un cotxe d'autoescola va ser colpejat després de fer un gir prohibit. Els cinc ocupants del cotxe van resultar ferits de diversa consideració.

Tots els accidents i topades van ser causats per infraccions dels conductors en fer girs prohibits o saltar-se semàfors en vermell, unes vegades per imprudència i d'altres per falta de costum. Això va obligar a allargar el període de proves dels tramvies i a intensificar la senyalització en aquells punts especialment delicats, amb obstacles físics. L'ATM va demanar a TramMet que comprovés tots els sistemes de seguretat i també l'increment i millora de la senyalització. L'alcalde de Barcelona, Joan Clos, i el conseller de Política Territorial i Obres Públiques i president de l'ATM, Joaquim Nadal, van coincidir a defensar el nou sistema de transport, destacant que els vianants i conductors havien de fer un esforç per adaptar-se a les exigències de circulació que requeria el tramvia. Per la seva banda, l'Associació per la Promoció del Transport Públic (PTP) i els Amics de la Bici, van defensar el nou mitjà de transport, al·legant que els accidents es devien al fet que els vehicles privats no estaven acostumats a compartir els carrers amb els tramvies. L'ATM, TramMet i les policies locals es van coordinar per a reforçar la informació i la senyalització dels punts conflictius. Es van repartir fulletons informatius, es va augmentar el nivell sonor del clàxon dels tramvies, es van instal·lar pilones de PVC i es va incrementar la senyalització a les cruïlles. L'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat va col·locar càmeres de televisió per a vigilar i sancionar les infraccions dels conductors, i en 41 dies se'n van detectar 222. Més endavant es van instal·lar càmeres a Esplugues, Cornellà i Sant Joan Despí. Durant el període de proves, les policies locals van posar 2.000 multes per infraccions relacionades amb el traçat del tramvia.

A més d'aquests problemes, durant el període de proves també hi va haver protestes veïnals. Els veïns de l'avinguda de Xile, al barri de les Corts de Barcelona, van denunciar sorolls i vibracions del tramvia, mentre que l'Associació de Veïns del Pi, de Sant Joan Despí, pocs dies abans de l'entrada en funcionament del tramvia, van denunciar el perill que suposava el pas del tramvia per l'avinguda de Barcelona, on a poca distància hi havia tres escoles a banda i banda de les vies i un parc infantil sense tanques de protecció.

Finalment l'ATM va fixar el 3 d'abril com a data per a la inauguració del tramvia, després que un cop reforçada la senyalitza-





ció semblava que s'entrava en una fase de normalitat. Malgrat un darrer accident el dia 28 de març, les protestes veïnals i les crítiques dels representants del Partit Popular (PP), d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i de Convergència i Unió (CiU) que demanaven ajornar la inauguració per la inseguretat que suposava, es va mantenir la data d'inauguració.

3 d'abril: el retorn del tramvia

L'ATM havia repartit milers de títols de transport gratuïts pels barris per on circulava el tramvia i el dia de la inauguració va regalar bitllets de dos viatges a les diferents parades de la línia.

Al viatge inaugural van assistir el president de la Generalitat, Pasqual Maragall, els consellers Joaquim Nadal, de Política Territorial i Obres Públiques, Salvador Milà, de Medi Ambient i Habitatge, i Josep Maria Rañé, de Treball, i els alcaldes d'Esplugues, Lorenzo Palacín, de Cornellà, Josep Montilla, i de Sant Joan Despí, Eduardo Alonso. No hi eren Joan Clos, alcalde de Barcelona, ni Celestino Corbacho, alcalde de l'Hospitalet de Llobregat, representats pels alcaldes accidentals Xavier Casas i Núria Marín. També va assistir a l'acte el president de TramMet, Albert Vilalta. Tal com s'havia anunciat, no hi van ser presents els representants del PP, ERC i CiU, que consideraven la inauguració massa precipitada. L'únic incident de la jornada va ser el protagonitzat per una vintena de joves que durant una hora van tallar la via al pont d'Esplugues per a protestar pel tramvia i reclamar un metro per a la comarca.

El cap de setmana d'inauguració, el tramvia va rebre més de 110.000 visitants i va tenir llargues cues a les parades. Passat el cap de setmana inaugural, el Trambaix va iniciar el servei regular amb normalitat coincidint amb el període de vacances de Setmana Santa. La primera setmana després de vacances el Trambaix va tenir uns 180.000 passatgers. Al cap d'un mes de funcionament, les previsions de l'ATM es van superar, arribant als 800.000 viatgers totals.

Problemes amb els rails dels tramvies

El 8 de maig, coincidint amb la inauguració del Trambesòs, es va detectar un problema tècnic al Trambaix, que afectava el material que aïllava els rails de l'asfalt i la gespa. Aquest material bituminós va canviar de textura, es va líquuar, es va escampar per les vies i va embrutar rodes i rails dels tramvies. TramMet va decidir aturar el servei a totes les línies per precaució i comprovar-ne l'estat de tots els rails, tant del Trambaix com del Trambesòs. Les tasques van consistir a retirar manualment el material i a netejar tots els rails. Nombrosos operaris van estar treballant per torns les vint-i-quatre hores del dia. L'aturada del servei va afectar uns 25.000 usuaris del Trambaix que van veure reforçades les línies d'autobús número 67, 68 i 157 com a mitjà alternatiu.

El president de TramMet, Albert Vilalta, va assumir tota la responsabilitat de l'aturada del servei i dels possibles perjudicis, alliberant de responsabilitats l'Ajuntament de Barcelona i apuntant com una de les causes més possibles que el material fos defectuós. Vilalta va indicar que l'empresa alemanya ThyssenKrupp GfT, subministradora de l'aïllant, dels rails i dels sistemes d'insonorització, s'hauria de fer càrrec dels costos, atès que l'obra encara estava en període de garantia. Per la seva banda, l'empresa va descartar aquesta hipòtesi i va apuntar al fet que el material aïllant va ser col·locat incorrectament per l'empresa adjudicatària de l'obra, fet que va ser confirmat per un informe posterior elaborat pels departaments d'Enginyeria de la Construcció i d'Infraestructures del Transport i Territori de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) en què s'afirmava que el material havia estat col·locat incorrectament en aquells punts on els rails avançaven entre la gespa. En aquests punts s'havia posat més material del que calia i amb la calor s'havia dilatat i n'havia provocat l'escampada per les vies.

Aquest problema amb les vies del tramvia va desencadenar nombroses crítiques. Xavier Casas, tinent d'alcalde de l'Ajun-

tament de Barcelona, va demanar a l'ATM la màxima rapidesa i rigor i l'obertura d'un expedient informatiu per a aclarir responsabilitats. Xavier Trias, president del grup municipal de CiU, va demanar una investigació, mentre que al Parlament el diputat de CiU Josep Rull va demanar la compareixença del conseller Joaquim Nadal. Per la seva banda, Alberto Fernández Díaz, president del grup municipal del PP, va demanar la creació d'una comissió d'investigació per determinar-ne responsabilitats. La petició va ser rebutjada per l'equip de govern amb l'abstenció de CiU.

Joaquim Nadal, president de l'ATM, va anunciar sancions a l'empresa TramMet per incompliment del contracte de construcció i explotació. L'empresa concessionària també hauria d'indemnitzar Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) pel cost que li havia suposat reforçar les línies d'autobús. Finalment el Trambaix va tornar a circular el dilluns dia 17 de maig.

Durant els nou dies d'aturada del servei, el Trambaix va deixar de donar servei a 170.000 usuaris. L'ATM va decidir descomptar en conjunt a les dues xarxes de tramvia 210.103 euros de les despeses d'explotació (part proporcional als dies d'aturada del servei). En total l'ATM va reclamar a l'empresa TramMet més de 300.000 euros.

La valoració del servei i les noves actuacions

Amb el pas dels mesos el Trambaix va anar guanyant popularitat malgrat els petits problemes pendents de solució. Després de dos mesos de funcionament del tramvia, Pau Noy, president de l'Associació per la Promoció del Transport Públic (PTP), va fer balanç del nou mitjà de transport. La PTP defensava aquest mitjà de transport per les seves bondats en termes de qualitat, servei, seguretat i baix cost. Segons Noy, malgrat els problemes i inconvenients, el tramvia comportava una important millora de la mobilitat a la ciutat. També denunciava que durant el període de proves del Trambaix havia tingut lloc una campanya negativa, en què es destacaven els accidents sense explicar-ne la causa, que s'hauria fet amb la intenció de generar rebuig cap al tramvia.

Després de 90 dies d'obres aturades el 21 de juliol es va desencallar l'ampliació del Trambaix fins a l'estació Consell Comarcal. L'ATM va acordar aplicar totes les mesures d'infraestructura i urbanisme que havia demanat l'Ajuntament de Sant Just Desvern. La solució d'aquests problemes, derivats de la troballa de restes romanes i de la construcció d'uns col·lectors, van suposar un encariment del projecte de 6 milions d'euros. A final de juliol tam-

bé es va inaugurar l'intercanviador de l'estació de Cornellà Centre, on enllaçaven les línies T1 i T2 del Trambaix, amb el metro (L5) i RODALIES RENFE (C4) [92]. Es preveia que el nou intercanviador donés servei a 1.700 usuaris del Trambaix i a 14.000 del Metro en dies feiners.

Pel que fa a les xifres d'usuaris, a final de juliol el Trambaix havia transportat 2.304.761 de viatgers, arribant als 32.000 usuaris/dia. No obstant això, es van rebre queixes d'alguns usuaris que consideraven que els combois anaven massa plens a les hores punta del matí. Els responsables de l'ATM havien decidit canviar la freqüència de pas dels combois. Des del 6 d'agost en el tronc comú del Trambaix, entre les 5 i 7 del matí i a partir de les 10 de la nit, el tramvia circulava cada 18 minuts, mentre que als ramals de la T2 i la T3, cada 36 minuts. Entre les 7 del matí i les 10 de la nit el Trambaix donava servei cada 5 minuts. Segons l'ATM aquests canvis responien a la necessitat d'adaptar les freqüències a la demanda real, atès que entre les 5 i les 6 del matí el Trambaix comptabilitzava només 80 validacions. L'ATM es va comprometre a informar els usuaris de les noves freqüències per tal que no haguessin d'esperar massa temps a les parades. Aquesta mesura va ser criticada per la PTP que va presentar una proposta d'horaris de pas per al Trambaix amb una freqüència màxima de 10 minuts. El canvi de freqüències de pas en hores punta del matí i la nit, juntament amb la falta de prioritat semafòrica del tramvia van ser les principals queixes que els usuaris van manifestar en els primers mesos de funcionament del servei.

Per al 2005 hi ha previstes millores per a augmentar la freqüència de pas dels combois en hores punta i per a incrementar-ne la velocitat comercial, especialment en el tram de la Diagonal on la coordinació amb el servei de circulació viària presentava punts febles.

Les obres d'extensió de la xarxa continuaran el 2005 i s'espera que permetin fer arribar la T3 a Sant Just Desvern a final de 2005. Per al 2005 també està prevista la redacció del projecte per a continuar l'esmentada línia fins a Sant Feliu de Llobregat.

JFR

Més informació

www.tramvia.org
www.tmb.net/ca_ES/barcelona/moute/planols/planols.jsp
www.atm-transmet.es/cat/apartado3/apart3_012.htm
www.trambcn.com

184 TRAMVIA DEL BESÒS



El 2004 ha entrat en servei la línia T4 del tramvia que uneix Sant Adrià de Besòs amb el Parc de la Ciutadella de Barcelona. Durant els primers mesos de funcionament del Trambesòs s'han detectat problemes amb el trànsit i amb la demanda real d'usuaris, per la qual cosa s'han anat aplicant al servei alguns ajustos. La segona fase del Trambesòs, la línia T5, s'està construint, tot i que hi ha alguns trams pendents de redefinició i d'altres que han topat amb l'oposició de veïns i Administració.

Antecedents 2003:118



El Trambesòs va ser projectat per connectar Barcelona amb Sant Adrià de Besòs i Badalona a través de l'avinguda Diagonal i la Gran Via. És la segona xarxa de tramvies que entra en funcionament a l'àrea de Barcelona, després que el TRAMVIA DEL BAIX LLOBREGAT [183], també conegut com a Trambaix, iniciés el servei l'abril de 2004.



L'empresa adjudicatària de la gestió i explotació va ser, com per al Trambaix, Tramvia Metropolità SA (TramMet). Les obres, que es van iniciar el gener de 2003, van ser un encàrrec a la unió temporal d'empreses (UTE) formada per Fomento de Construcciones y Contratas (FCC), Acciona-Necso i Comsa. TramMet, que està participada per FCC-Vivendi, Comsa, Acciona-Necso, Alstom, Sarbus, Soler & Sauret, Banc Sabadell i Société Générale, en va assumir l'explotació durant 25 anys.

El Trambesòs consta de dues línies: la T4, entre Ciutadella-Vila Olímpica i l'estació de RENFE de Sant Adrià de Besòs, i la T5, entre l'Estació del Nord de Barcelona i la de Gorg (METRO [106]) a Badalona. La primera va entrar en funcionament a principi de maig i es va enllestir al juliol; mentre que la segona es trobava en fase d'execució, tot i que alguns punts de la línia van topar amb l'oposició de veïns i administracions locals afectades, per la qual cosa es preveia un endarreriment de l'entrada en servei inicialment prevista per a final de 2005. Quan estiguin enllestides les dues línies el Trambesòs tindrà un total de 14,1 km.

Inauguració de la línia T4: Ciutadella-Sant Adrià

La primera fase del Trambesòs, la línia T4, es va inaugurar el 8 de maig, just el dia abans de l'inici del FÒRUM DE LES CULTURES [196]. Aquest primer tram unia les parades de la PLAÇA DE LES GLÒRIES [108], amb enllaç amb el metro (L1) i Sant Adrià de Besòs, amb connexió amb el FERROCARRIL DE RODALIES [92] de RENFE. El recorregut de 4,8 km tenia 10 parades en total: Ca l'Aranyó, Pere IV, Fluvià, Selva de Mar (metro L4), el Maresme (metro L4), Fòrum, Can Llima, Central Tèrmica del Besòs, a més de les dues ja esmentades. El servei es va iniciar amb un total de 7 tramvies, una freqüència de pas de 8 minuts i una capacitat per a 1.500 persones/dia. Les proves de la línia T4 s'havien iniciat a mitjan abril i van finalitzar sense incidents. Després dels problemes ocasionats durant les proves del Trambaix, es va optar per senyalitzar de manera profusa els punts conflictius, com ara cruïlles i passos de vianants, i reforçar les mesures de seguretat.

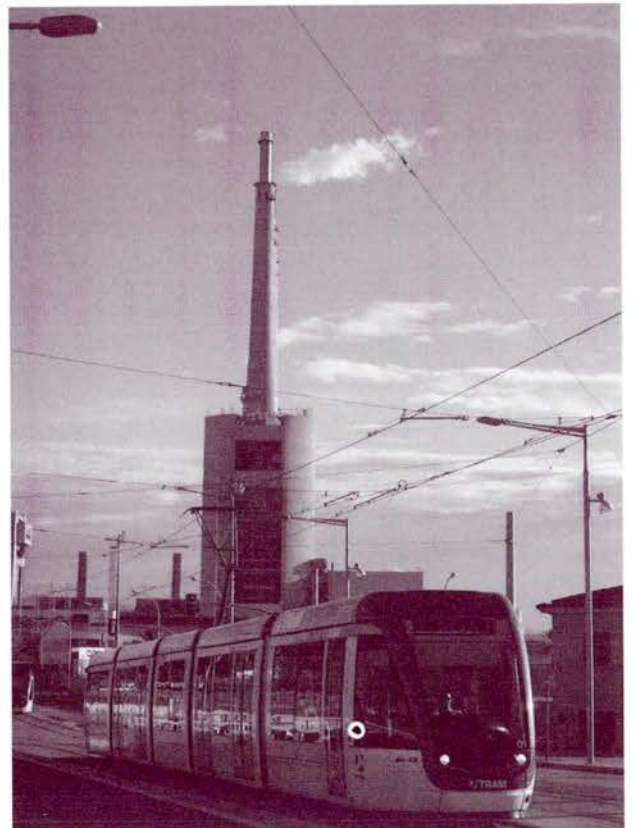
A la inauguració van assistir Joaquim Nadal, conseller de Política Territorial i Obres Públiques i president de l'ATM, els alcaldes de Barcelona i Sant Adrià, Joan Clos i Jesús Maria Canga, respectivament, i el president de TramMet, Albert Vilalta. Tots van coincidir

a valorar positivament el nou mitjà de transport, que consideraven que havia de contribuir a millorar la mobilitat en aquest sector de l'àrea metropolitana.

El 14 de juliol, després de tres setmanes de proves sense passatgers, va entrar en servei el tram que restava pendent entre la plaça de les Glòries i Ciutadella-Vila Olímpica. Les noves parades eren Auditori-TNC, Marina (metro L1), Wellington i Ciutadella-Vila Olímpica (metro L4). El recorregut seguia per l'avinguda Meridiana, on la plataforma estava asfaltada i no amb gespa com volien els veïns, i el carrer Wellington, on els vianants compartien l'espai amb el tramvia. Amb aquest darrer tram la T4 té un total de 6,5 km, 14 parades i 7 combois que faran el recorregut en 20 minuts.

Línia T5: Estació del Nord-Gorg. Canvis al projecte inicial

La segona fase del Trambesòs, la línia T5, encara es trobava en construcció a final de l'any 2004 i en alguns punts encara res-



El Trambesòs al seu pas per Sant Adrià del Besòs. Foto: Marta Casas

tava indefinida o pendent de canvis en el projecte inicial. En un principi la T5 havia d'enllaçar Barcelona amb Badalona, des de l'Estació del Nord fins a Gorg (metro L2) passant per la plaça de les Glòries, l'avinguda de la Diagonal, la Rambla del Poblenou, la Gran Via, Sant Adrià de Besòs i Badalona. Les obres del ramal a l'Estació del Nord van quedar aturades el març de 2003 fins que al cap d'un any es va decidir anul·lar provisionalment aquest ramal.

Però a més d'aquest punt, la T5 tenia les obres paralizades a Badalona, Sant Adrià i a la Rambla del Poblenou. L'Ajuntament de Badalona s'oposava a fer arribar el tramvia fins al barri del Gorg, al·legant que aquest tram coincidiria amb la L2 de metro, motiu pel qual preferia que el tramvia s'estengués cap al litoral i el centre. L'Ajuntament de Badalona va demanar a l'ATM una línia de tramvia pel front marítim, per a donar servei als veïns de la nova zona del port i als de la zona de la Unió Vidriera, a Canyadó. La línia moria a Sant Adrià i l'Ajuntament proposava a l'ATM que la perllongués pel front marítim. Francesc López, regidor d'Urbanisme de l'Ajuntament de Badalona, argumentava que «el front marítim està creixent i es busca una forma de comunicació per a les noves famílies que hi aniran a viure». La Plataforma pel Transport Públic de Badalona també compartia la demanda de l'Ajuntament.

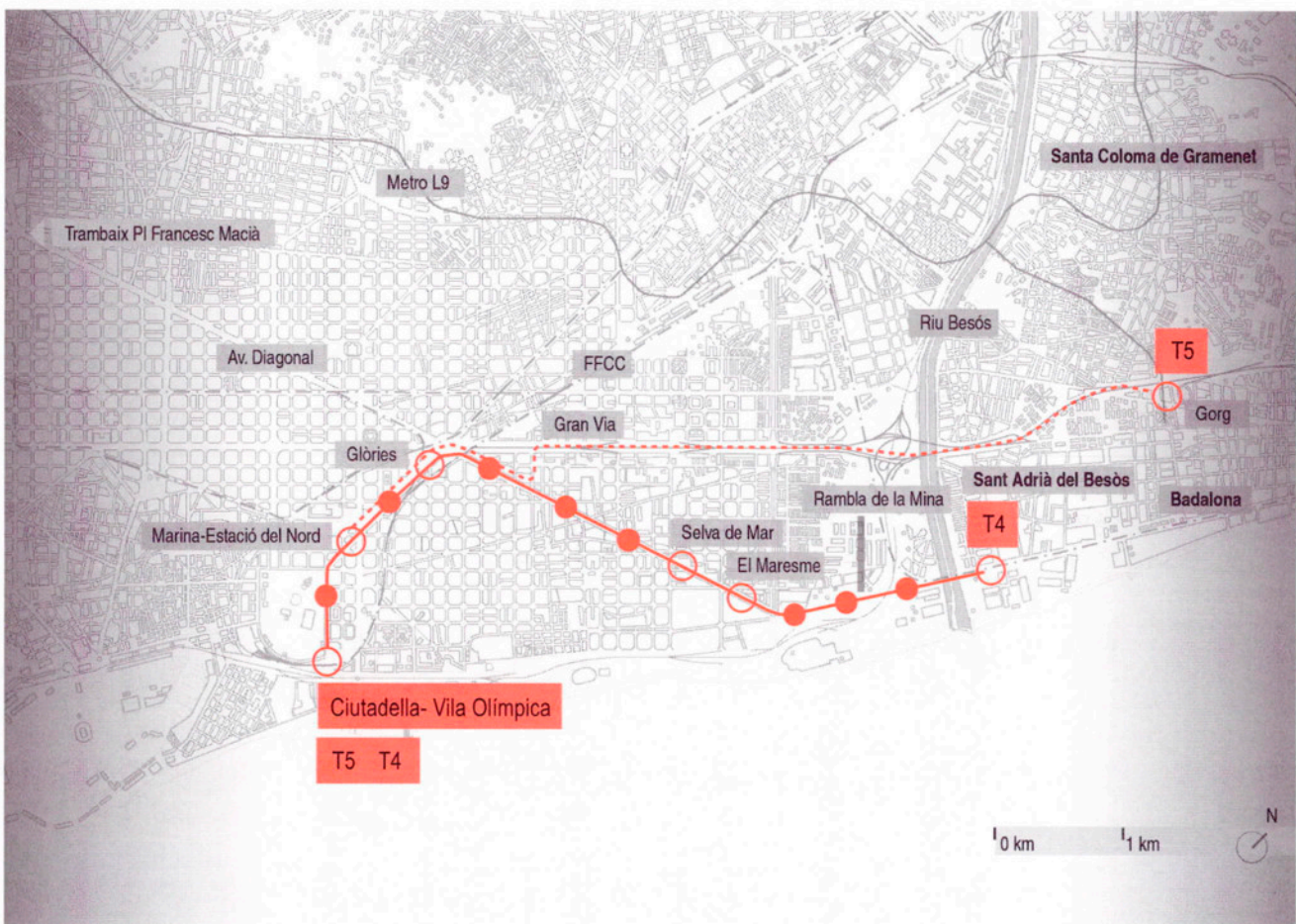
A final de juliol l'ATM va acordar modificar el projecte del tramvia al seu pas per Badalona i Sant Adrià, tal com demanaven els ajuntaments i els veïns. A Sant Adrià es va preveure millorar la connexió entre la zona de vianants de l'avinguda Catalunya i el nou passeig a la mateixa avinguda. També es va decidir mantenir el nombre de punts de venda del mercat setmanal i les places d'aparcament. Per la seva banda, a Badalona es va decidir ampliar la

urbanització de l'avinguda Marquès de Mont-roig i canviar de lloc la plataforma. A canvi l'Ajuntament va acceptar que el tramvia arribés al Gorg, on enllaçaria amb el metro (L2 i la FUTURA L9 [107]).

El mes de febrer, els veïns de la Rambla del Poblenou, passat ja el període d'al·legacions i iniciades les obres, van demanar que es modificués el traçat de la línia T5 al seu pas per la Rambla. Aquest tram de la Rambla feia poc que s'havia urbanitzat i convertit en una zona de vianants. Els veïns consideraven que el gir de la Rambla cap a la Diagonal era molt perillós. El mes de desembre l'ATM va anunciar el canvi de traçat de la T5 al seu pas per aquell punt del Poblenou. El tramvia seguiria per la Gran Via fins a Glòries, tal com volien els veïns de la Rambla del Poblenou. Aquest fet, però, va comportar un retard en la data prevista d'entrada en funcionament, que es va traslladar de l'abril del 2005 fins al 2006, tot i les protestes de la Plataforma Cívica pel Cobriment de la Gran Via, entitat que agrupava les associacions de veïns de Sant Martí de Provençals, la Pau, Gran Via-Perú-Espronedada i Paraguai-Perú. La redefinició del projecte implicava canvis en aspectes com el pas del tramvia per davant del Centre Comercial Glòries, massa estret, i la reforma de la plaça que preveia l'Ajuntament. Un cop enllestida la T5 només restaria pendent la unió de les dues línies del Trambesòs per la Rambla de la Mina.

Incidències en el funcionament i accidents

El mateix dia que s'inaugurava el Trambesòs es va detectar un problema tècnic al Trambaix que afectava el material aïllant que separava els rails de l'asfalt i la gespa. El material es va tornar líquid i va embrutar les rodes i els rails. Per precaució es va deci-



dir comprovar l'estat dels rails i es va aturar el servei a totes les línies. En veure que l'afectació era bastant general es va decidir retirar el material defectuós. L'operació va tenir aturada sis dies la línia T4 del Trambesòs, va afectar uns 19.500 viatgers i va generar unes pèrdues d'uns 9.000 euros durant els dies de suspensió del servei. Finalment el Trambesòs va reprendre el servei el 15 de maig, després d'un dia de proves.

L'experiència aportada per les proves del Trambaix va servir per a senyalitzar profusament tot el recorregut, fet que va propiciar que durant les proves del Trambesòs només es comptabilitzessin dos accidents de poca importància.

Primeres xifres i valoració del servei

A final de juliol el Trambesòs havia transportat 539.837 viatgers i, durant els sis primers mesos de la reparació del tramvia a l'àrea de Barcelona, més de 6 milions d'usuaris havien utilitzat alguna de les línies del Trambaix o del Trambesòs.

En general l'ATM feia una valoració positiva d'aquestes xifres, que considerava que reflectien la popularitat del tramvia, la qual augmentava.

A principi d'agost l'ATM va decidir modificar les freqüències de pas entre les 5 i les 7 del matí i a partir de les 10 de la nit, fent que el tramvia passés cada 20 minuts. Entre les 7 del matí i les 10

de la nit el Trambesòs mantindria una freqüència de pas d'entre 8 i 12 minuts. Segons l'ATM aquests canvis responien a la voluntat d'adaptar les freqüències a la demanda real, ja que, per exemple, entre les 5 i les 6 del matí el Trambesòs comptabilitzava només 6 validacions. L'ATM es va comprometre a informar els usuaris de les noves freqüències per tal que no haguessin d'esperar massa temps a les parades. La mesura va ser criticada per l'Associació per la Promoció del Transport Públic (PTP) que va presentar una proposta d'horaris de pas pel Trambesòs amb un màxim de 15 minuts. Pau Noy, president de la PTP, va reclamar que la freqüència de pas augmentés i que la regulació semaforica donés prioritat al tramvia.

En aquest sentit TramMet, en coordinació amb el servei de circulació viària de l'Ajuntament de Barcelona, preveu resoldre aquestes demandes l'any 2005. Durant aquest mateix any es continuaran els treballs de construcció de la línia T5 fins a Badalona, que entrarà en servei l'any 2006.

JFR

Més informació:

www.tramvia.org
www.tmb.net/ca_ES/barcelona/moute/planols/planols.jsp
www.atm-transmet.es/cat/apartado3/apart3_012.htm

TRANSFORMACIÓ URBANA DE CAN RIGALT (L'HOSPITALET DE LLOBREGAT) 185



Es perfila el projecte urbanístic del sector de Can Rigalt, a l'Hospitalet de Llobregat, tocant als municipis de Barcelona i Esplugues de Llobregat i contigu als àmbits també en transformació de l'àrea de Diagonal-Ponent. Els principals propietaris de l'àmbit de Can Rigalt, el Futbol Club Barcelona i la companyia Fecsa-Endesa, arriben a un acord amb l'equip de govern de l'Ajuntament de l'Hospitalet per tal que el sector nord de Can Rigalt, classificat fins ara com a verd urbà, sigui reclassificat per a permetre l'edificació d'habitatges i equipaments.

Antecedents

El sector de Can Rigalt abraça 25 ha a l'extrem nord del municipi de l'Hospitalet de Llobregat, entre l'avinguda de Collblanc, el barri de Pubilla Cases i el límit del terme municipal amb Barcelona i Esplugues de Llobregat.

El Pla general metropolità de Barcelona (PGM) de 1976 va qualificar aquesta zona, anomenada Diagonal-Ponent, com a parcs i jardins urbans (clau 6c) i també com a zona de reserva de serveis tècnics, equipaments comunitaris i dotacions d'àmbit metropolità, a més de vials. Es preveia de fer-hi un gran parc metropolità i es demanava la coordinació intermunicipal per al planejament d'aquests àmbits.

Una part del sector, on es troba la masia de Can Rigalt –que data del segle XVII amb modificacions del XVIII–, és propietat del Futbol Club Barcelona (FCB), que va adquirir una finca d'uns 2.000 m² de superfície ara fa set anys, per 1,35 milions d'euros. La masia, malgrat estar catalogada per l'Arxiu Històric de l'Hospitalet, es troba en mal estat de conservació. El deteriorament de l'edifici i l'entorn han estat durant els darrers anys motiu de preocupació i de reivindicacions per part de les associacions veïnals d'ambdós municipis, el de Barcelona i el de l'Hospitalet i, el 1998, la Plataforma Veïnal de les Corts va iniciar una campanya perquè els terrenys del Barça es convertissin en el parc que estipulava el PGM. L'altre gran propietari del sector és Fecsa-Endesa, que hi té ubicada una gran central de transformació elèctrica.

A començament de 2004, mentre l'Ajuntament de Barcelona iniciava els tràmits d'expropiació dels terrenys veïns de Torre Melina, al barri de les Corts, on s'ubicaven uns envelats de lleure, l'alcalde de l'Hospitalet, Celestino Corbacho i Chaves (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va declarar que el seu municipi "no podia fer un esforç econòmic tan gran en una sola zona", referint-se a can Rigalt, i que era preferible dedicar els diners a altres infraestructures pendents que no pas a una expropiació.

El projecte urbanístic de Can Rigalt

El 23 de març l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat va presentar un projecte d'ordenació del sector de Can Rigalt. El pla urbanístic afectava 25 ha, delimitades per la carretera de Collblanc i les fronteres amb Esplugues i el barri barcelonès de les Corts. L'àrea delimitada en el projecte incloïa la finca propietat del Barça i una subcentral elèctrica de Fecsa-Endesa. El projecte preveia, primer, la reclassificació d'un àmbit classificat com a parc urbà a urbanitzable per poder-hi construir mil nous habitatges, un 25% dels quals de protecció oficial, a més d'un hotel i millores en les connexions viàries.

Segons l'acord a què van arribar l'Ajuntament i els propietaris, a canvi de la reclassificació, l'FCB cediria una part de la finca a l'Ajuntament i es beneficiaria dels drets per a construir-hi el 40% dels pisos de renda lliure. Per la seva banda, la companyia elèctrica Fecsa-Endesa, que hauria de traslladar les instal·lacions i crear una moderna àrea tècnica energètica semisoterrada al costat del polisportiu de l'Hospitalet Nord, també es beneficiaria de l'increment de superfície declarada com a edificable.

El projecte presentat implicava iniciar la tramitació d'una modificació del PGM, no tant sols pel que fa al règim del sòl, de Parcs i Jardins a urbanitzable, sinó també per la necessària reubicació de la nova zona verda, que se situa davant del barri de Pubilla Cases a l'Hospitalet (en els terrenys de Fecsa) i no al límit amb Torre Melina (les Corts) com els veïns d'aquesta zona havien reclamat. També s'acordava desplaçar la superfície de parc urbà que desapareixeria d'aquest àmbit a una zona amb clau 21 –urbanitzable no programat– que era propietat també de l'FCB i que estava situada a les muntanyes del Garraf, al terme de Gavà.

L'alcalde de l'Hospitalet va explicar que la implicació de l'FCB i de la companyia Fecsa-Endesa en el projecte permetria que l'Hospitalet "transformi una façana d'entrada a la ciutat totalment marginal en una façana urbana amb equipaments, zones verdes i totalment ordenada".

El conveni

L'11 de maig l'Ajuntament de l'Hospitalet, l'FCB i Endesa Distribució Elèctrica SLU van signar un conveni que expressava amb detall els acords abans esmentats. Així, es manifestava la conveniència de fer la transformació urbanística per a possibilitar el trasllat i la construcció d'un nou centre de transformació energètica –que passaria d'ocupar 24.337m² a només 8.444 m²– i la cessió de l'espai per a zones verdes i equipaments. El conveni incloïa el projecte de soterrament de les línies elèctriques. Per la seva banda, l'FCB va manifestar la seva voluntat de cedir la masia de Can Rigalt.

L'acord va preveure el desenvolupament d'un àmbit total de 155.506 m², definint una nova ordenació dels espais públics, i garantia la viabilitat econòmica del sector mitjançant les càrregues sobre l'edificació, l'acompliment del percentatge d'habitatge protegit establert per llei i les cessions obligatòries.

El 28 de juliol el ple de l'Ajuntament de l'Hospitalet va acordar aprovar inicialment la modificació puntual del PGM al sector de Can Rigalt, pel que fa al terme municipal que és competència seva, incorporant-hi el conveni urbanístic signat el mes de maig. L'acord es va comunicar a la resta de municipis afectats: Gavà, Esplugues de Llobregat i Barcelona.



Esplugues i Barcelona estaven afectats inicialment per les propostes d'ordenació del viari, tot i que les associacions de veïns, crítiques amb la proposta, van fer notar que l'augment d'habitatges i equipaments hotelers també afectaria les densitats de tot l'àmbit de Diagonal- Ponent. Gavà, per la seva banda, participava de l'acord amb la permuta de terrenys que es permetia fer a l'FCB i desplaçant l'àrea de parc urbà prevista a l'àmbit de Can Rigalt a una àrea de clau 21 del Garraf. D'aquesta manera es mantenia la proporció de verd urbà a tot l'àmbit del PGM, tot i que, tal com van fer notar les associacions de veïns, l'ús del verd urbà no seria el mateix en una àrea densament poblada com és l'Hospitalet, que a les muntanyes del Garraf.

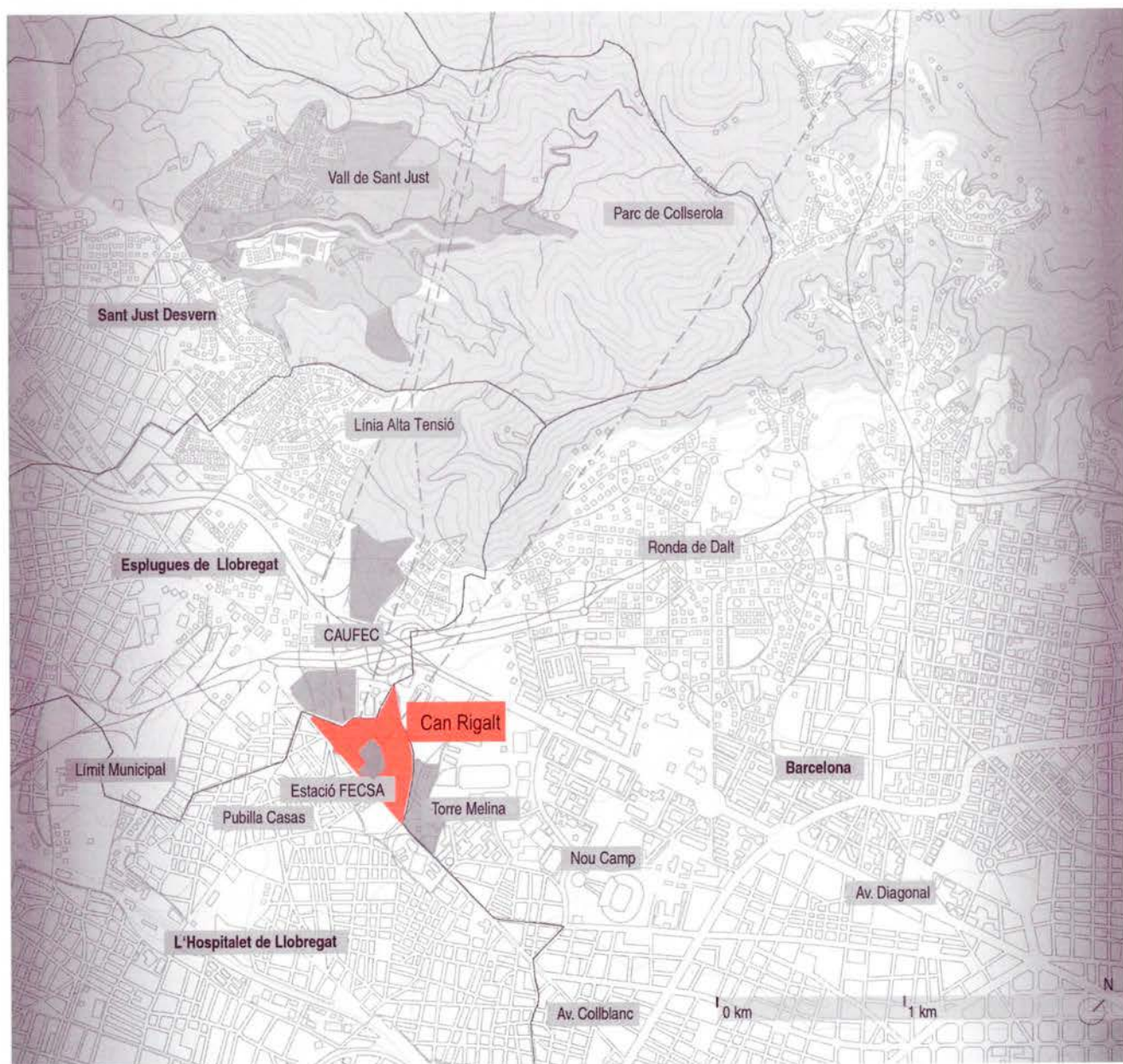
El 22 de desembre el ple de l'Ajuntament de l'Hospitalet va acordar desestimar l'única al·legació presentada per part de l'Ajuntament de Barcelona i va fer l'aprovació provisional de la modificació puntual del PGM per al sector de Can Rigalt.

Les reaccions

En un primer moment, tots els agents implicats es van mostrar a favor del projecte, per bé que amb matisacions. El primer tinent d'alcalde i regidor d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona, Xavier Casas, es va felicitar per la solució adoptada i va anunciar futures reunions amb els responsables urbanístics de l'Hospitalet per a perfilar el futur parc metropolità.

Per la seva banda, el president la Federació d'Associacions de Veïns de l'Hospitalet, Mateo Revilla, va al·legar que volien discutir la ubicació dels habitatges i va reclamar al consistori que destinés més del 25% dels habitatges a habitatge protegit. Leonard Ramirez, veterà president de l'Associació de Veïns del Racó de les Corts, va opinar que aquesta negociació aconseguia finalment desencallar el projecte.

A mitjan abril, els partits a l'oposició de l'Ajuntament de l'Hospitalet van sol·licitar canvis en el projecte inicial. Mentre el Partit Popular



(PP) va demanar més àrea verda, Convergència i Unió (CiU) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) van exigir que un 50% de l'habitatge construït fos protegit. El 7 de maig, el ple municipal va votar favorablement una moció conjunta presentada per CiU, PSC i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) que demanava revisar aquest percentatge. ERC s'hi va sumar i només el PP va votar en contra. La moció no establia la xifra a què s'hauria d'arribar, sinó que comprometia l'Ajuntament a estudiar la manera de construir-hi el màxim nombre de pisos protegits possible sense posar en perill la viabilitat del projecte. Tanmateix, es preveia revisar la distribució dels blocs per a evitar que es fragmentés el que es començava a anomenar el parc de Can Rigalt.

A final de maig, la plataforma Diagonal-Ponent va presentar un manifest per a exigir una moratòria i coordinar i reconduir el que qualificaven de projectes "macroimmobiliaris" que afectaven l'oest de la conurbació barcelonina. A més del de Can Rigalt, es feia referència al PLA URBANÍSTIC DE LA VALL DE SANT JUST [151] que preveu la construcció de més de mil dos-cents habitatges, la Porta Nord de l'Hospitalet, que preveu construir-ne vuit-cents, el Camí de la Torre Melina a Barcelona que preveu edificar dos-cents trenta habitatges i el PLA URBANÍSTIC PORTA DE BARCELONA-CAUFEC [161] que en projecta set-cents nou. La plataforma Diagonal-Ponent agrupa setze associacions de Barcelona, Esplugues, l'Hospitalet i Sant Just Desvern: Associació de Veïns de Can Vidalet, Associació de Veïns de Collblanc-Torrassa, Associació de Veïns de Pubilla Casas, Associació de Veïns del Camp Nou, Associació de Veïns de les Corts, Associació de Veïns d'Avinguda de Xile, Associació de Veïns del Racó de les Corts, Associació de Veïns del Barris de la Mercè, SOS Monuments, la Plataforma Ciutadana contra el Projecte Barça 2000, la Plataforma Cívica en

Defensa de la Vall de Sant Just, la Plataforma d'Entitats de les Corts, la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona i la Federació d'Associacions de Veïns de l'Hospitalet.

La plataforma va criticar també la descoordinació dels ajuntaments implicats, l'impacte que el conjunt d'obres tindrà en l'entrada i sortida de Barcelona per l'avinguda Diagonal i la manca de sostenibilitat dels projectes. Per aquests motius en va demanar a la Generalitat un estudi global i un projecte conjunt.

Acords definitius

A final de juliol l'alcalde de l'Hospitalet va anunciar que el projecte augmentaria fins al 34% el percentatge d'habitatges protegits, quatre-cents en total. Aquests pisos se sumarien als set-cents cinquanta de renda lliure. A final d'any restava per decidir l'ús concret a què es destinaria la masia.

A la fi de 2004 quedava pendent l'aprovació definitiva del projecte per part del ple consistorial i la seva elevació a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona de la Generalitat, que hauria de donar el vist-i-plau definitiu. Si es complissin els calendaris previstos, les obres de tot el complex podrien començar l'any 2007 i es preveia que estarien enllestides el 2009.

MXA

Més informació:

www.l-h.net/
www.lafavb.com/ass03.php
<http://sos-monuments.upc.es/>



La Masia de Can Rigalt, en la imatge, data del segle XVII i està catalogada per l'Arxiu Històric de l'Hospitalet. Foto: Marta Casas

186 TRANSFORMACIÓ URBANA DE CAN TUNIS (BARCELONA)



El mes d'agost l'Ajuntament de Barcelona enderroca les darreres cases del barri de Can Tunis, situat entre el port de Barcelona i la muntanya de Montjuïc, uns terrenys on s'instal·larà un aparcament per a camions. Creat a la dècada dels setanta com a projecte pilot per a la reinserció social de les famílies d'ètnia gitana que vivien en barraques als peus de la muntanya de Montjuïc, Can Tunis s'havia convertit, en els darrers anys, en una zona marginal de consum i venda d'estupefaents. Els terrenys han tornat a formar part de l'àmbit del port, els veïns han estat indemnitzats i real·lotjats en altres pisos i els toxicòmans, que fins llavors es desplaçaven a diari al barri, s'han traslladat a altres zones de Barcelona.



Del barri dels pescadors al polígon Avillar Chavorrós

Can Tunis era a principi de segle XX un barri de pescadors situat als peus de la muntanya de Montjuïc a Barcelona. Amb el pas dels anys l'antic barri de pescadors va ser substituït per les instal·lacions del PORT DE BARCELONA [166] i per diferents indústries relacionades amb l'activitat naval, tèxtil i metal·lúrgica, de manera que només hi va quedar un petit nucli habitat a tocar del cementiri. A la dècada dels seixanta, l'alcalde de Barcelona Josep Maria Porcioles va decidir concentrar a Can Tunis les restes de diferents barris de barraques que hi havia a diferents punts de la ciutat i que s'estaven desallotjant aleshores.

Va ser a la dècada dels setanta quan, en dues fases, es van construir els primers habitatges que van donar lloc a dos nuclis de població: el barri vell, al costat del cementiri de Montjuïc, i el barri nou, al costat del port. Malgrat tot, bona part dels veïns, fonamentalment famílies d'ètnia gitana, continuaven vivint en barraques en un entorn molt degradat.

A final de la dècada dels setanta, amb l'objectiu de real·lotjar quaranta-vuit famílies d'ètnia gitana que havien estat desallotjades de les seves barraques a l'entrada del cementiri, l'Ajuntament de Barcelona va decidir posar en marxa un projecte pilot amb l'objectiu d'erradicar el barraquisme i d'integrar les nombroses famílies d'ètnia gitana de la zona.

El projecte consistia en la construcció d'un nucli d'habitatges, el poblat experimental Avillar Chavorrós (que en caló significa "veni nens"), en uns terrenys, propietat del Port de Barcelona, situats entre la muntanya de Montjuïc i el port, entre el que aleshores es coneixia com a Cinturó del Litoral i les vies del tren de mercaderies del port. Els habitatges es van construir d'acord amb les necessitats manifestades pels que els havien d'habitar i havien de ser gestionats pel Patronat Municipal de l'Habitatge.

En teoria, al cap de deu anys, els terrenys havien de tornar a quedar buits i a disposició del port. La previsió era que, durant aquest temps, els habitants s'haurien integrat en l'estructura social i urbana de la ciutat i es trobarien en condicions d'adquirir un nou habitatge.

El polígon Avillar Chavorrós, inaugurat l'any 1979 per l'alcalde Narcís Serra (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va ser dissenyat per l'arquitecte Raimon Torres i va obtenir un dels premis d'Opinió del Foment de les Arts Decoratives (FAD) per la seva contribució a l'eradicació del barraquisme.

Un projecte pilot fracassat

L'any següent a la inauguració del nou barri, el Patronat Muni-

cipal de l'Habitatge ja havia deixat de cobrar els lloguers als inquilins i s'havia desentès de mantenir-lo. Amb el pas dels anys, el nombre d'habitants va créixer fins a arribar al centenar de famílies, ja que moltes convertien els garatges en habitatges per als fills a mesura que s'emancipaven.

Teresa Codina, directora de l'escola de Can Tunis en aquells anys, va acusar Narcís Serra i el seu successor a l'alcaldia, Pasqual Maragall (PSC), d'haver abandonat el barri.

Diversos elements, a més de la seva localització, gairebé oculta i deslligada de la ciutat, van contribuir a convertir ben aviat el barri en un gueto i en un focus d'activitat marginals. A final dels vuitanta Can Tunis s'havia convertit en un punt de consum i venda d'estupefaents, principalment d'heroïna, on s'acostaven cada dia centenars de toxicòmans per comprar les dosis que necessitaven i injectar-se.

Desallotjament i demolició de Can Tunis

El 1992 l'Ajuntament de Barcelona va anunciar l'objectiu d'enderrocar el barri i, tot i que l'any 1997 ja havia finalitzat el procés d'enderrocament de les antigues barraques situades als peus de la muntanya de Montjuïc, no fou fins al 2001 que es va iniciar el trasllat dels veïns que ocupaven el polígon Avillar Chavorrós i l'enderrocament dels primers habitatges. En alguns casos es van produir incidents com quan alguns veïns que es negaven a abandonar les cases van ser desallotjats per la força. Alguns dels veïns afectats, molts dels quals estaven representats per Basilio Gonzalez, director de l'institut del barri, van recórrer al Síndic de Greuges.

Les famílies rebien una indemnització i eren real·lotjades en pisos socials de l'àrea metropolitana de Barcelona. L'expropiació i l'enderrocament van ser gestionats per l'empresa pública Regesa.

Mar Abad i Anna Martrat, educadores del casal de Can Tunis, van criticar la manera com Regesa havia gestionat el desallotjament de les famílies. Segons Abad i Martrat l'estratègia de Regesa, consistent en negociar de forma individualitzada amb cada família, havia provocat la divisió i l'enfrontament entre les diferents famílies gitanes del barri que van haver d'acceptar indemnitzacions molt baixes per començar una nova vida lluny de Can Tunis, en un procés que van qualificar de "traumàtic" i "ple d'incertesa" pels afectats.

Núria Carrera (PSC), regidora de Benestar Social de l'Ajuntament, va declarar el mes de maig que el consistori barcelonès "no firmaria cap acord perquè tots es quedessin" a Barcelona. No obstant això, fonts municipals van afirmar que es comptava que al final el 50% de les famílies de Can Tunis fossin real·lotjades en alguna zo-



Can Tunis comptava amb una escola bressol, una escola d'educació primària, un institut i un casal infantil. Foto cedida per Anna Martrat

na de la ciutat. L'any 2003 Josep Miró, portaveu del grup de Convergència i Unió a l'Ajuntament, va destacar que "la resistència dels alcaldes de l'entorn a acollir els habitants de Can Tunis es pública y notòria, entre altres coses perquè no se'ls va consultar en cap moment", i va acusar l'Ajuntament de no voler "assumir la responsabilitat social d'aquestes persones". El desembre de 2003 encara quedaven una vintena de famílies que es resistien a abandonar casa seva. La regidora del Districte de Sants-Montjuïc, Imma Moraleda (PSC), va afirmar llavors que a l'estiu de 2004 ja no quedaria ningú a Can Tunis. Finalment, el mes d'agost, la darrera família que encara ocupava una casa i un garatge va acceptar la indemnització de l'Ajuntament i va marxar.

Després de l'enderroc d'aquestes últimes construccions els terrenys van tornar a formar part del Port de Barcelona, entitat que va pagar al consistori barcelonès 6 milions d'euros per a poder fer efectiva l'ampliació de l'àrea de contenidors de mercaderies i de l'aparcament de camions.

Els toxicòmans es desplacen a altres barris

Durant el procés d'enderrocament del barri van ser nombrosos els professionals de la sanitat i els treballadors socials que van alertar de la necessitat de trobar un nou espai per als centenars de toxicòmans que a diari s'acostaven fins a Can Tunis per a adquirir les seves dosis i que, fins llavors, rebien atenció socio sanitària a través de la xarxa assistencial que diferents entitats i ONG havia desplegat al barri. Gràcies a entitats com Àmbit Prevenció, l'Associació Benestar i Desenvolupament, Metges sense Fronteres o Creu Roja, els toxicòmans que s'acostaven a Can Tunis podien gaudir de xeringues netes i d'atenció mèdica i sanitària a diferents nivells.

Els professionals temien que tots aquests malalts quedessin sense atenció mèdica, escampats per altres barris que no disposaven dels recursos sanitaris i socials necessaris. Els serveis socials de l'Ajuntament estimaven que hi havia uns cinc-cents toxicòmans que s'acostaven diàriament a Can Tunis.

El mes de juliol Joan Colom, responsable de drogodependències del Departament de Salut de la Generalitat, va manifestar que estaven elaborant un pla d'actuació sanitària en col·laboració amb l'Ajuntament de Barcelona i un seguit de municipis de l'Àrea Metropolitana, els cossos de policia, agents sanitaris i socials i associacions

i entitats veïnals, amb l'objectiu de "coordinar una resposta immediata" allà on es detectessin nous punts de concentració de venda i/o consum d'estupefaents. Segons Colom, l'objectiu era que les persones que rebien atenció als dispositius socio sanitàris de Can Tunis la poguessin continuar rebent en altres punts.

El mes de setembre es va confirmar el desplaçament de part dels antics toxicòmans de Can Tunis cap a altres barris de Barcelona, especialment a Porta, al districte de Nou Barris, però també en altres punts del mateix districte com la Zona Franca i el Poble Sec o al Raval, a Ciutat Vella. L'Associació de Veïns de Porta va realitzar diverses manifestacions per a protestar per aquesta situació, que van congreguar centenars de persones. Aquestes els van permetre denunciar la presència d'un gran nombre de xeringues usades als espais públics i també d'evidenciar l'ús que els drogo-dependents feien de l'espai públic per a dormir o consumir estupefaents.

L'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat de Catalunya van anunciar diverses mesures per a posar fi a aquesta situació, com ara la creació de centres d'atenció mèdica per als toxicòmans, l'augment de la presència policíaca als carrers i una major neteja de la via pública.

A final d'any els veïns van decidir acabar amb les concentracions en considerar que les mesures engegades per l'Administració havien donat resultats positius.

El desallotjament de la darrera família de Can Tunis, el mes d'agost, va deixar llum verd a la culminació de les obres d'ampliació del port, que havien començat l'any 2001

MJP i XBL

Més informació:

<http://www.bcn.es/avillarchavorros/>
<http://www.ub.es/geocrit/sv-71.htm>
www.lafavb.com/comunicats/2004_12_03.php
<http://w3.bcn.es/>
www.sergireboreda.com
 Codina, Teresa. *Gitanos de Can Tunis 1977-1983: crònica de un proceso educativo*. Barcelona: Mediterrània, 2000.

187 TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA CIUTAT DE LA JUSTÍCIA (L'HOSPITALET DE LLOBREGAT)



Durant la primavera de 2004 el conseller de Justícia, Josep Maria Vallès, ha anunciat la modificació del projecte de la Ciutat de la Justícia, que havia de concentrar els òrgans judicials de Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat. L'anunci de la modificació i la posterior aprovació del nou projecte han estat rebuts amb crítiques per part dels veïns i sobretot dels professionals de la Justícia. A final d'octubre s'han reprès les obres, que es preveu que s'executin amb dos anys de retard.

Antecedents | 2003:115



La Ciutat de la Justícia és un projecte urbanístic impulsat pel Departament de Justícia de la Generalitat de Catalunya i els ajuntaments de Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat, amb l'objectiu de crear un complex d'equipaments que centralitzaria més de 200 òrgans judicials de Barcelona i les dependències judicials de l'Hospitalet de Llobregat. A la tardor de 2003, els aleshores consellers de Justícia, Núria de Gispert, i en Cap, Artur Mas, van col·locar la primera pedra del futur complex judicial.

El projecte inicial

La Ciutat de la Justícia està projectada als terrenys on hi havia les antigues casernes de Lepanto, tocant a la GRAN VIA [189], entre l'Hospitalet de Llobregat i Barcelona, a prop de la plaça d'Ildefons Cerdà. Es tracta d'un solar de 50.000 m² d'extensió en què el projecte inicial preveia construir 11 edificis amb una superfície total edificada de 289.000 m². També es projectava construir un altre edifici per a usos complementaris, un aparcament subterrani amb 1.800 places i la reserva de 20.000 m² per a futures necessitats. El projecte preveia una inversió d'entre 263 i 389 milions d'euros. Aquest projecte va ser aprovat el 22 de juliol de 2003 i encarregat a l'arquitecte britànic David Chipperfield i l'equip barceloní B-720. Havia d'estar enllestit l'any 2007.

Les entitats veïnals de la zona van presentar el desembre de 2003 un recurs contenciós administratiu al Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) per l'elevat coeficient d'edificabilitat del projecte, que superava els límits permessos pel Pla general metropolità (PGM), i pels problemes de mobilitat que podia generar. Les entitats també reclamaven que la reserva de sòl per a futures necessitats no s'inclougués en el projecte, ja que consideraven que es destinarien a l'especulació i a l'edificació de despatxos i oficines per a advocats. El grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) de l'Hospitalet també va interposar un recurs per l'alta edificabilitat del projecte.

El nou projecte de la Ciutat de la Justícia

A principi d'any el nou conseller de Justícia, Josep Maria Vallès, va anunciar que un equip d'experts revisaria el projecte de la Ciutat de la Justícia per a introduir-hi les rectificacions necessàries vinculades, principalment, a l'elevada edificabilitat. Tot i que l'anterior equip de govern ja havia adjudicat les obres a la unió temporal d'empreses (UTE), integrada per FCC, Ferrovial, Obrascón Huarte, Copisa Constructora Pirenaica i Emte, aquesta revisió era possible perquè encara no s'havia aprovat el projecte executiu ni s'havien concedit les llicències d'obres. Josep Maria Vallès, en una compareixença al parlament el 2 de febrer, es va comprometre a presentar les modificacions del projecte durant el mes d'abril de 2004.

Inicialment, els veïns van valorar de manera positiva les declaracions del conseller, ja que deixava una porta oberta a les seves reclamacions. Tot i això, no van retirar el recurs presentat fins a conèixer amb més detall la nova proposta.

Durant el mes d'abril el conseller va fer la presentació del nou projecte de la Ciutat de la Justícia. La nova proposta tenia l'objectiu de superar diversos problemes de caràcter urbanístic, de trànsit, econòmic i financer. D'entrada, el nou projecte reduïa en un 36% el volum d'edificació. Vallès va argumentar que l'excessiu volum de construcció i la destinació a un sol ús de tot l'espai implicaria un increment importantíssim dels problemes de trànsit a la zona. Amb el nou projecte, 130 oficines i organismes, de les 200 inicials, es traslladarien a la Ciutat de la Justícia i la resta s'agruparien als edificis propietat del Departament de Justícia. Es mantindrien 22.000 m² destinats a pisos i equipaments comercials, tot i que no es descartava la possibilitat de construir-hi pisos a preu de mercat. El nou pressupost, de gairebé 230 milions d'euros (187 milions d'euros per a la Ciutat de la Justícia, més 42,6 milions d'euros destinats a la rehabilitació dels actuals edificis de propietat), suposaria una reducció d'entre 40 i 50 milions d'euros, respecte del projecte inicial. També es va anunciar la intenció d'ubicar l'Audiència de Barcelona a l'edifici de l'avinguda Lluís Companys, ocupada a l'actualitat pels jutjats d'instrucció i penals. Això implicaria una profunda remodelació de l'edifici conegut com els Nous Jutjats, ara molt obsolet. Amb aquestes novetats l'execució del projecte obligava a negociar amb la UTE adjudicatària un nou calendari per al projecte que no estaria enllestit fins al 2009, dos anys més tard de la previsió inicial.

La nova proposta representava un total de 213.000 m² edificats, 65.000 m² menys que els previstos anteriorment. La superfície alliberada es preveia que contribuiria a esponjar el conjunt i tindria diferents usos: habitatges assistits, oficines i pisos.

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va anunciar que els dos ajuntaments implicats estudiarien la requalificació del sòl per fer-hi habitatge social. L'objectiu del Govern era, segons Nadal, fer més sostenible el complex, descongestionant i diversificant la zona. El conseller també va anunciar que amb la reducció dels edificis judicials s'obria la possibilitat de construir uns cinc-cents habitatges de protecció oficial promoguts per la Generalitat destinats a joves i gent gran. D'aquesta manera el Govern català afirmava estar promovent la idea de barri davant la de zona només de serveis.

El nou mapa judicial

Amb el nou projecte, el mapa judicial quedaria dividit entre dues zones: el centre de Barcelona (passeig de Lluís Companys i l'Eixample) i la Ciutat de la Justícia. La nova Ciutat de la

Justícia acolliria la Fiscalia de Menors i els jutjats de la jurisdicció, els jutjats d'instrucció, de família i les dependències dels jutjats de guàrdia, els jutjats penals, els de primera instància i els mercantils. També acolliria l'Institut de Medicina Legal, el Servei de Justícia Gratuïta i tots els jutjats de l'Hospitalet, inclòs el Registre Civil. En quatre dels edificis, s'hi faria una reserva d'espai en previsió del creixement dels diferents òrgans. En principi, també hi havia projectats els dos nous jutjats específics per a temes de violència de gènere, de futura creació.

Al Palau de Justícia hi hauria la Presidència i les sales del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC), la seu central de la Fiscalia del TSJC, l'oficina i les sales del Jurat i les seccions d'apel·lacions penals. Als jutjats del passeig Lluís Companys, s'hi traslladaria l'Audiència de Barcelona, les seccions del contenciós administratiu i la seu del Deganat de Barcelona. A la Via Laietana hi hauria els jutjats socials, que actualment es troben repartits entre les rondes Universitat i de Sant Pere i el carrer de Girona.

Les primeres reaccions a la nova proposta de Ciutat de la Justícia

El grup de Convergència i Unió (CiU), en paraules de l'anterior consellera de Justícia, Núria de Gispert, va titllar la nova proposta «d'error que obeeix a causes poc nobles» i va destacar que en mantenir l'aïllament de les dependències judicials es perdia l'oportunitat de tenir una justícia moderna. Per la seva banda, Xavier Casas (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), regidor de l'Ajuntament de Barcelona va aplaudir la decisió per ser propera als criteris del consistori.

Des del Col·legi d'Advocats de Barcelona, on es van conèixer els canvis del projecte per la premsa, es va denunciar que el Departament de Justícia no els havia consultat per a modificar el projecte, a més de criticar que no s'assolia l'objectiu de concentrar els diferents òrgans judicials. En aquest sentit, el vocal de l'Associació Catalana de Perits Judicials i Forenses, Jordi Vidal, va afirmar que separar els jutjats d'instrucció i els penals de l'Audiència de Barcelona portaria problemes.

El president de la Diputació de Barcelona i alcalde de l'Hospitalet de Llobregat, Celestino Corbacho, un dels màxims defensors de l'actual projecte, va valorar positivament les intencions dels canvis anunciats, però va advertir que expressaria el seu desacord si hi havia canvis que desnaturalitzessin el pla inicial. Tècnics del mateix municipi de l'Hospitalet van assenyalar que amb la construcció d'habitatges el número d'edificis acabaria essent el mateix, però que, per contra, se'n diversificarien els usos.

Margarita Gimeno, portaveu de la Comissió Veïnal Gran Via Centre, va anunciar que els veïns, que no havien estat informats dels canvis i per tant no coneixien els detalls del nou projecte, actuarien amb

prudència, per això no pensaven retirar el recurs presentat el desembre de 2003.

El president del TSJC d'aleshores, Guillem Vidal, més proper al projecte de l'anterior Govern, va declarar que la màxima autoritat judicial del país havia de ser escoltada a l'hora de decidir quins òrgans serien traslladats a la nova Ciutat de la Justícia, i lamentava que el projecte no complís la funció de concentrar els jutjats.

Aprovació del nou projecte i represa de les obres

El 27 d'abril de 2004 el Consell Executiu va aprovar la modificació del projecte de la Ciutat de la Justícia, i des d'aquest moment es va iniciar un període de converses entre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, el Departament de Medi Ambient i Habitatge, els ajuntaments de Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat, els veïns i els òrgans judicials, per tal d'explicar els canvis i de decidir els usos dels espais alliberats.

En general, els col·lectius d'advocats es mostraven més partidaris del projecte inicial i van proposar buscar un nou emplaçament que permetés l'esmentada concentració, demanda feta també per la nova presidenta del TSJC, Maria Eugènia Alegret, i que va ser rebutjada des del primer moment per Joan Turró, secretari general de Justícia. Els veïns tampoc veïen bé la nova proposta, ja que consideraven que no suposava gaire reducció de l'edificabilitat.

Malgrat la manca de consens, a final de juliol el Departament de Justícia va enllestir un nou pla d'actuació i l'arquitecte David Chipperfield va adaptar el seu projecte a la nova proposta. Finalment, el projecte tindria nou edificis, dos menys que els previstos, i una torre central de quinze pisos d'alçada. Sis edificis serien jutjats, dos es destinarien a espais complementaris i un a usos socials.

L'anterior projecte preveia dues torres de disset pisos cadascuna. L'atri, espai de comunicació entre edificis, també canviava, perquè, si bé al començament tenia cinc pisos, ara només s'hi preveia un nivell. A més hi hauria dos accessos en lloc de l'únic que hi havia fins ara.

A final d'octubre es van reprendre les obres que havien quedat aturades a principi de juliol, en acabar-se el mur perimetral del solar de les casernes de Lepant.

JFR

Més informació:

www.gencat.net/ptop/actuacions/granvia.htm
www.gencat.net/ptop/actuacions/ciutatjudicial.htm

188 TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA FAÇANA MARÍTIMA DE TARRAGONA



Continua el debat sobre el projecte de transformació urbana de la façana marítima de Tarragona. L'Ajuntament insisteix al Ministeri de Foment que cal soterrar les vies del tren, operació que segons el projecte permetria alliberar espai per a la construcció de 1.200 habitatges.

Antecedents | 2003:111



Durant el 2003, es va presentar públicament el projecte dissenyat per l'arquitecte Ricardo Bofill per a urbanitzar la façana litoral de la ciutat de Tarragona, fins aleshores ocupada en bona part per les vies del ferrocarril.



El projecte, amb una superfície de 374.617,67 m² i amb un cost previst de 150 milions d'euros en conjunt, suposaria una remodelació urbanística basada en la construcció de diversos espais comunitaris per a activitats lúdiques i culturals i en la millora de passeigs i jardins. El projecte també comportaria la millora de les platges i el passeig marítim i el soterrament de la línia ferroviària des del Pont d'Armes fins al sud del riu Francolí, de gairebé 3 km de recorregut, un espai que un cop alliberat serviria per a edificar-hi uns mil dos-cents habitatges, el 20% dels quals presumiblement de protecció oficial.

Tot i que inicialment estava previst començar-ne les obres el 2004 i que el període d'execució previst era de cinc anys, el debat sobre el projecte de la transformació urbana de la façana marítima de Tarragona entre els diferents agents polítics –Ajuntament de Tarragona, Generalitat i Ministeri de Foment– va continuar durant tot aquest any.

L'Ajuntament en ple insisteix en la necessitat de soterrar les vies

A mitjan gener, l'Ajuntament de Tarragona, amb el consens de tots els grups municipals, va acordar reclamar al Ministeri de Foment que cobris la via del tren quan passa per la ciutat fins més enllà del riu Francolí, tal com ja plantejava el projecte redactat per Bofill. De fet, el Ministeri havia plantejat a l'Ajuntament la possibilitat que el tren comencés a sortir uns metres abans de la llera nord del riu, entre el barri pescador del Serrallo i el carrer Torres Jordi, al sud-oest de la part baixa de la ciutat, i salvar el riu pel pont existent.

El consistori no veia amb bons ulls l'opció del Ministeri, ja que segons va afirmar el regidor d'Urbanisme, Àngel Fernández, suposaria crear una altra barrera visual en aquesta zona.

A mitjan febrer, la Comissió d'Urbanisme de l'Ajuntament de Tarragona va aprovar la delimitació exacta que tindria l'àmbit d'actuació del projecte. Aquest era un tràmit necessari per a poder iniciar la modificació del Pla general d'ordenació urbana (PGOU). La delimitació aprovada va establir que l'actuació en la façana maríti-

ma de Tarragona implicaria una franja de terreny de 680.000 m² i que aniria des del Pont d'Armes fins passat el riu Francolí. També es va aprovar el sostre edificable màxim, de 212.000 m², que no arribaria al 20% del total dels terrenys. L'edificabilitat podria ser menor, si es rebien més ajuts externs que els previstos.

El finançament previst per al projecte de remodelació de la façana marítima

L'Estat s'havia compromès a destinar 27 milions d'euros per al projecte de la façana marítima de Tarragona. La resta de la remodelació, que segons el projecte tindria un cost de 150 milions d'euros, s'havia de finançar a través de la venda de sòl per a construir-hi pisos. D'aquesta manera, segons l'Ajuntament, s'edificaria estrictament el que calgués per a cobrir el cost del projecte.

L'aprovació de la modificació del PGOU

Mentrestant, l'Ajuntament havia posat en marxa la modificació puntual del Pla general posterior a la delimitació de l'àmbit d'actuació en la façana marítima. El mes de maig es va celebrar una reunió entre l'alcalde de Tarragona, Joan Miquel Nadal, i el conseller de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP), Joaquim Nadal, on l'alcalde va demanar al conseller que nomenés un representant de la Generalitat per a negociar amb el Ministeri de Foment els aspectes relacionats amb la façana marítima de Tarragona. Des del Departament de PTOp es va acceptar buscar aquest interlocutor per a facilitar el consens entre les administracions.

A final d'any, l'alcalde Joan Miquel Nadal (Convergència i Unió, CiU) s'havia reunit amb diferents càrrecs del Ministeri de Foment i de la Generalitat amb l'objectiu de negociar la signatura d'un conveni per a constituir una societat mixta entre les administracions local, catalana i estatal a fi de promoure el projecte que permetés consensuar entre les diferents parts els aspectes claus del projecte i posar-lo en moviment tan bon punt fos possible.

AJF

Més informació:

www.ajtarragona.com
www.bofill.com

TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA GRAN VIA (L'HOSPITALET DE LLOBREGAT) 189



Durant l'any 2004 s'ha enllestit la primera fase dels treballs de remodelació de la Gran Via a l'Hospitalet de Llobregat. El projecte, que té com a objectiu ordenar els espais adjacents al vial i millorar l'accessibilitat a l'Hospitalet i a la Fira, es preveu que estigui enllestit el primer trimestre de 2006. Les obres han obligat a reordenar el trànsit a la Gran Via i a construir-hi una rotonda regulada per semàfors que ha substituït el pont d'Amadeu Torner.

Antecedents | 2003:112

El mes de juny de 2001 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat i l'Institut Català del Sòl van signar un conveni de col·laboració per a la reforma de l'avinguda de la Gran Via i l'ordenació urbanística dels espais adjacents. A més de transformar l'entorn de la Gran Via i facilitar la integració urbana de la futura CIUTAT DE LA JUSTÍCIA [187], aquesta actuació pretenia millorar l'accessibilitat a l'Hospitalet i a la Fira de Barcelona, tant des del centre de Barcelona com des del Baix Llobregat. En aquest sentit, es preveia també la construcció d'un intercanviador entre les futures estacions de la L8 dels Ferrocarrils DE RODALIES [92] de la Generalitat de Catalunya, Amadeu Torner-Fira, i de la L9 DEL METRO [107], Amadeu Torner.

En una primera fase, la reforma de la Gran Via, amb un pressupost de 90,4 milions d'euros, comportaria enfonsar-la al llarg de 2 km, entre els carrers de Miguel Hernández i Escultura. Uns 840 m d'aquest enfonsament quedarien coberts en sis trams diferents que alliberarien espai públic per a la ciutat de l'Hospitalet. Aquesta reforma iniciaria un procés de transformació urbana a ambdós costats de la Gran Via, amb la construcció d'habitatges, equipaments i serveis. El punt central de la reforma serà la plaça d'Europa, en la cruïlla entre la Gran Via i el carrer Amadeu Torner, la qual suposarà el punt de connexió entre els barris del Gornal i Santa Eulàlia i el districte econòmic de l'Hospitalet, a més de ser la nova porta d'accés a la Fira.

Les fases inicials del projecte

A principi de juliol el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, i l'alcalde de l'Hospitalet de Llobregat, Celestino Corbacho, van visitar les obres de reforma de la Gran Via. Segons Nadal els espais guanyats amb la semicobertura de la Gran Via suposaven un punt de connexió entre la ciutat emergent i la ciutat històrica.

La fase inicial de les obres havia consistit a modificar la ubicació dels serveis d'aigua, gas i electricitat al subsòl. Acabada aquesta fase es van començar els treballs d'enfonsament i la construcció dels murs de contenció. Després de l'estiu es van iniciar les tasques per a enderrocar el pont d'Amadeu Torner, actuació que va modificar els accessos a Barcelona i la sortida en direcció Castelldefels, a més

de la connexió entre els barris del Gornal i Santa Eulàlia i la zona comercial de Pedrosa.

A final de novembre va entrar en servei l'accés alternatiu, una gran rotonda regulada per semàfors entre la Gran Via i els carrers Can Tries i Salvador Espriu, just davant de l'escola Xaloc i el centre comercial Ikea, i que es preveia que estaria en servei almenys durant un any. L'objectiu d'aquesta rotonda era poder executar els treballs sense haver de reduir la capacitat de trànsit d'entrada i sortida de la Gran Via, per on circulen 60.000 vehicles diaris en cada sentit. Els 4 carrils per sentit de la Gran Via es van ampliar a l'alçada de la rotonda amb 6 carrils en direcció a Castelldefels i 7 cap a Barcelona. El semàfor donava prioritat a l'entrada per la Gran Via en hores punta.

Les obres de desmuntatge del pont d'Amadeu Torner, per on circulaven uns 6.000 vehicles diaris, es van iniciar a final de novembre amb la previsió que duressin dos mesos.

La futura plaça d'Europa

Després de l'enfonsament i semicobertura de la Gran Via, el projecte de reforma preveia la urbanització dels espais guanyats amb aquesta actuació. Així, doncs, en una segona fase, a l'encreuament de la Gran Via amb el carrer d'Amadeu Torner, es preveia la construcció de la plaça d'Europa, que seria el centre neuràlgic de la nova Gran Via i que s'articulava com a portal de la nova Fira i de la ciutat de l'Hospitalet. Aquesta plaça tindria una superfície d'unes 30 ha i s'estendria entre els carrers Aprestadora i de les Ciències, i entre els centres comercials Ikea i Gran Via 2.

L'ordenació urbanística de la Gran Via preveia un total de 60.000 m² de zona verda, 25.000 m² per a equipaments, inclosos hotels, 150.000 per a oficines i la construcció de 1.500 habitatges.

JFR

Més informació:

www.gencat.net/ptop/actuacions/granvia.htm

www.gencat.net/ptop/actuacions/peuropa.htm



190 TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA MARINA-ZONA FRANCA (BARCELONA)



L'Ajuntament de Barcelona anuncia la creació d'un nou barri a l'extrem sud de la ciutat. El projecte, que implicarà una modificació del Pla general metropolità, abraça una àrea qualificada com a sòl industrial d'aproximadament 75 ha, al barri de la Marina-Zona Franca, que ha d'esdevenir teixit urbà d'ús mixt, amb prop de deu mil nous habitatges.



L'anunci del projecte

El 12 de gener, l'alcalde de Barcelona, Joan Clos, del Partit del Socialistes de Catalunya (PSC), va anunciar en el decurs de la conferència anual al Col·legi de Periodistes que les actuacions municipals futures se centrarien a mantenir l'espai urbà, l'atenció a les persones i a fer front al problema de l'HABITATGE [99]. Per a donar resposta a aquesta necessitat, va avançar la creació de dos nous barris que va qualificar «del segle XXI» i va vaticinar que l'actuació serà «tan contundent com el Pla 22@ [197]». El primer d'aquests dos barris seria el de la Marina-Zona Franca. El segon, el DE BON PASTOR [195], al districte de SANT ANDREU [193], començaria a definir-se durant el 2005.



Les primeres reaccions

L'anunci del projecte va rebre les crítiques tant per part dels grups polítics que governen en coalició a l'Ajuntament, com per part dels grups de l'oposició i representants de les associacions de veïns. Tant Jordi Portabella, segon tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Barcelona del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), com Imma Mayol, tercera tinent d'alcalde del grup d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), van retreure l'anunci en solitari de l'alcalde. Portabella va afegir que els dos futurs barris haurien de respectar el model mediterrani de ciutat compacta, contínua i relativament densa, alhora que Imma Mayol va anunciar que s'hauria de potenciar «l'activitat econòmica amb un disseny de ciutat sostenible» i va exposar «l'ecobarri de Trinitat Nova» com a referència de la participació activa dels veïns en la remodelació.

D'altra banda, el president del grup municipal de Convergència i Unió (CiU), Xavier Trias, va considerar que primer s'havien de resoldre els problemes que hi ha en els barris que ja estan creats, i el president del grup del Partit Popular (PP), Alberto Fernández Díaz, va lamentar «la manca de propostes i continguts de Clos». La Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB), a través del seu president, Manel Andreu, va qualificar la proposta de «frívola i sense gaire fonament».

Els detalls

Poc temps després de l'anunci de Clos, la premsa va publicar més detalls del projecte del nou barri que l'alcalde havia qualificat com a «tecnològic». El projecte al barri de la Marina afectaria una àrea d'unes 72 ha a la Zona Franca limitant amb la ronda Litoral. Hi ha un sector del barri ocupat per indústries, com les fàbriques Santiveri o Miniwat, i un altre per solars buits. La intervenció se centraria als voltants d'aquesta zona industrial i d'un centenar d'habitatges de les antigues Cases Barates Eduard Aunós, que serien conservades, llevat d'una seixantena que s'enderrocarien. Segons declaracions dels tècnics municipals, es tractaria de la transformació urbana més impor-

tant després de la realitzada al final de l'avinguda Diagonal amb motiu del FORUM DE LES CULTURES [196]. En total, al barri antigament anomenat de la Marina de Sants, hi viuen prop de quaranta mil persones i el nou projecte es calcula que podria comportar l'arribada de prop de trenta mil nous habitants.



El dia 1 de setembre, Joan Clos va presentar el document de Treballs per a la transformació de la Marina, «amb barreja d'usos i seguint un model inspirat en l'Eixample». L'anunci, fet amb l'acord de la Comissió de govern de l'Ajuntament, va aportar més detalls sobre el projecte, que requeriria una modificació del Pla general metropolità a fi de fer compatibles activitats econòmiques d'alt valor afegit amb usos residencials i comercials.

Es plantejaven tres possibles escenaris depenent de l'ús del sostre edificable. Quant a l'habitatge, les hipòtesis anaven des de 9.289 pisos fins a un màxim de 10.901, amb una de les edificabilitats, i per tant de les densitats, més altes de la ciutat de Barcelona. Entre el 35% i el 50% dels nous habitatges serien protegits o assequibles, i la proporció d'habitatges dotacionals estaria entre un 0,5 i un 1,5 d'habitatges per cada deu, d'acord amb el Pla d'habitatge de Barcelona 2004-2010. L'espai destinat a activitat econòmica seria d'un 36% com a màxim i d'un 25% com a mínim. La trama viària respectaria parcialment el traçat actual, tot i que l'objectiu seria garantir una amplada mitjana de 20 m i l'obertura d'alguns nous eixos. El projecte també preveia l'arribada del METRO [106] amb dues estacions de la futura LÍNIA 9 [107] als dos extrems del barri i una estació de la línia 2 al centre. Algunes de les activitats industrials serien traslladades a altres polígons pròxims i unes 12 ha es destinarien a zones verdes, un centre d'assistència sanitària, una escola, un mercat municipal, una caserna i equipaments esportius.

Segons el projecte, una de les portes d'entrada al nou barri seria el centre de negocis Districte 38, un complex d'oficines i activitats complementàries projectat dins del projecte d'ampliació de la Fira de Barcelona cap a la Zona Franca. Aquesta actuació, amb 70.000 m² d'espai construït, va ser encarregada a l'arquitecte Arata Isozaki, autor entre altres edificis, del Palau Sant Jordi.

El 29 de setembre es va publicar al Butlletí Oficial de la Província (BOP) l'inici dels treballs previs i l'exposició pública del projecte per un període d'un mes.

El 5 d'octubre es va posar a disposició de les entitats veïnals afectades pel projecte el document amb els criteris generals del futur barri de la Marina-Zona Franca. El president de l'Associació de Veïns de Sant Cristòfol, Fernando Abad, va agrair l'oportunitat de poder participar en el procés de decisió, opinió que també va compartir Jordi Cortés, president de l'entitat veïnal d'Eduard Aunós. Per contra, Neus Ros, presidenta de l'Associació de Comerciants de la Marina-Zona Franca, va criticar que «el pla no soluciona el nostre etern aïllament amb la resta de la ciutat i dificulta la comunicació entre la part antiga i la nova». També va coincidir amb aquesta preocupació Antonio Guillén, president de la Unió d'Entitats de la Marina-Zona Franca. Un altre dels temors expressats pels veïns es refereix a les altes densitats previstes i a un hipotètic «desembarcament de població conflictiva traslladada des d'altres barris», tal com va subratllar José María García, president de l'Associació de Veïns Estrelles Altes.

Es preveu que el procés de consulta als veïns continuï al llarg del 2005 i que l'execució tingui lloc en un termini aproximat de quinze anys.

MXA

Més informació:

www.bcn.es/urbanisme/
www.bcn.es/districtes/



El projecte presentat preveu conservar la majoria de les Cases Barates Eduard Aunós, en la imatge. Foto: Àlex Tarroja

191 TRANSFORMACIÓ URBANA DE LES CASERNES DE SANT ANDREU (BARCELONA)



El febrer de 2004, la sentència judicial de desnonament forçós de les antigues casernes militars de Sant Andreu, al barri de Barcelona del mateix nom, dona pas a un intens procés de negociació entre associacions de veïns i Ajuntament per a definir els usos i equipaments del projecte de reforma urbanística dels 107.450 m² que té el solar. La compra dels dos solars de les antigues casernes per part del Consorci de la Zona Franca, en comptes de l'Ajuntament, ha causat preocupació entre una part dels agents implicats.

Antecedents | 2003:114



Les casernes de Sant Andreu, també anomenades Bailèn, van ser construïdes entre els anys 1929 i 1934, al nord del barri del mateix nom. Acollien la Mestrança i el parc d'Artilleria per al cos d'enginyers, el IV Regiment d'Infanteria i el VIII Regiment lleuger. Quan l'activitat militar de les casernes va cessar el 1998, el Ministeri de Defensa va organitzar un dispositiu de vigilància al lloc que finalment fou desmantellat el 2001. Aquell mateix any es va detectar la presència irregular de 36 persones a l'immoble. El març de 2003 ja ocupaven les casernes entre 300 i 600 persones, moltes sense papers i procedents de fins a 17 països diferents. El mes de juny d'aquell any es va signar un acord institucional per a procedir a fer-ne el desallotjament progressiu. El febrer de 2004 una sentència judicial va establir que se n'efectués el desnonament forçós.

A primers d'any, quan encara no s'havia donat a conèixer la sentència judicial, el regidor del Districte de Sant Andreu, Jordi Hereu, va anunciar que l'Ajuntament preveia construir un complex escolar –guarderia i centres de primària i secundària–, un ambulatori, zones verdes, allargar el carrer del Cinca i permetre la construcció de mil habitatges, entre els quals hi hauria pisos de protecció oficial, apartaments de lloguer per a joves i pisos tutelats per a persones grans. Va manifestar que el projecte havia de servir per a “cosir la zona a la Trinitat Vella, Baró de Viver, Bon Pastor i altres barris limítrofs”. Tanmateix, l'Ajuntament preveia tramitar-ne el pla “tan aviat com sigui possible”, segons va manifestar el Regidor d'Urbanisme i primer tinent d'alcalde, Xavier Casas. El consistori preveia aprovar un document de criteris urbanístics generals que permetés rebre les aportacions dels veïns i entitats i tramitar posteriorment la reforma del Pla general metropolità (PGM).

El 9 de febrer, més de 100 agents de la Policia Nacional van iniciar el desallotjament de les casernes sense que es produís cap detenció. Dels centenars de persones que havien ocupat aquells edificis, una cinquantena van seguir el programa d'acollida de la Creu Roja. El portaveu dels ocupants, Yerko Toro, i el representant de Papers per a Tothom, Enrique Mosquera, van mostrar preocupació per la resta de persones que habitaven les casernes, ara sense sostre, i van denunciar que alguns havien tornat a ser expulsats, aquest cop de les pensions que els acollien.

El 13 de febrer de 2004 el Consorci de la Zona Franca (CZF) va comprar el solar per 83.119.753 euros. La venda va ser un acord a tres bandes entre el Ministeri de Defensa, l'Ajuntament de Barcelona i el mateix Consorci. En l'acte de la compra-venda van estar presents el ministre de Defensa, Federico Trillo, el president del Consell Executiu del Consorci, Enrique Lacalle, el secretari d'Estat de Defensa, Fernando Diaz, i el regidor d'Urbanisme i primer tinent d'alcalde de Barcelona, Xavier Casas.

Tots els partits polítics es van manifestar a favor que el CZF comprés les casernes, excepte Convergència i Unió (CiU). El president del grup de CiU a l'Ajuntament de Barcelona, Xavier Trias, va lamentar que “l'Ajuntament i l'alcalde Joan Clos no hagin comprat el solar” per a incrementar el patrimoni municipal i fer pisos de propietat pública. Trias també va denunciar que no s'hagués informat la resta de partits polítics municipals i els veïns dels detalls de l'operació. El secretari de la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB), Joan Garcia, va coincidir amb les crítiques i va anunciar una campanya de protesta amb el lema “No ens robaran les casernes”, a la qual es van sumar una vintena d'associacions de veïns i d'organitzacions cristianes que qualificaven la venda d'especulativa.

Tanmateix, l'Associació Plataforma Veïnal de Sant Andreu, va donar suport a l'operació realitzada. Les divergències entre els veïns i l'Administració es van centrar, llavors, en la proporció –la meitat o la totalitat– de l'oferta d'habitatges de protecció oficial i/o d'habitatges socials que s'haurien de construir i destinar a lloguer o a posar a la venda.

El pla d'equipaments per als dos solars restava indefinit en espera d'una major concreció del Programa d'actuació del districte. Tanmateix, a la darrera d'any es va començar a construir la Comissaria de Mossos d'Esquadra del districte i es preveia també iniciar les obres de l'Escola de Primària Eulàlia Bota.

MXA

Més informació:

www.elconsorci.net/
www.lafavb.com/forum.php

TRANSFORMACIÓ URBANA DE L'ILLA DE ROBADORS (BARCELONA) 192



Quatre anys després de la inauguració de la rambla del Raval, comencen les obres de construcció de la nova illa de Robadors, al barri del Raval de Barcelona. El projecte ocuparà una superfície de 12.000 m², i ha obligat a desallotjaments previs i a enderrocar uns cinquanta edificis. Les obres inclouen la construcció d'un hotel de luxe, un aparcament, un centre comercial, oficines, habitatge protegit i una zona verda. Diferents col·lectius veïnals han criticat l'hotel així com els fenòmens especulatiu i de *mobbing* immobiliari que consideren que s'han produït en paral·lel a la seva execució. L'Ajuntament espera que la nova illa de Robadors entri en funcionament el 2007 i es converteixi en un focus dinamitzador del barri.

El barri del Raval es localitza a la banda de ponent del districte de Ciutat Vella de Barcelona i ocupa una superfície de 110 ha, delimitada actualment per la rambla de les Flors, l'avinguda del Paral·lel, les rondes (Sant Pau, Sant Antoni i Universitat) i pel carrer Pelai.

Després d'haver estat escenari de la primera revolució industrial de Barcelona al llarg del segle XIX, el Raval i Ciutat Vella en el seu conjunt havien patit al llarg del segle XX un progressiu procés de degradació econòmica i social, amb grans déficits urbanístics associats.

El carrer Hospital divideix el Raval en dues zones ben diferenciades: el raval nord i el raval sud. El raval sud, conegut popularment amb el nom de "Barri Xino" presentava a la segona meitat del segle XX importants tensions socials, humanes i urbanes que a la dècada dels vuitanta s'accentuaren encara més amb un espai públic degradat, amb una població molt envellida, nombrosos problemes d'inseguretat ciutadana i un dels nivells de renda més baixos de la ciutat.

El PERI del Raval

El juliol de 1976 la Corporació Metropolitana de Barcelona va aprovar definitivament el Pla general metropolità (PGM) que preveia els grans projectes estratègics per a la conurbació barcelonina i alhora establia operacions d'abast local. Els paràmetres urbanístics generals que establia el PGM per a un barri podien ser modificats a través de plans de detall, que van rebre el nom de plans especials de reforma interior (PERI). Amb l'arribada de la democràcia, l'Ajuntament de Barcelona i les associacions de veïns van acordar encarregar a diferents equips d'arquitectes l'elaboració de PERI per als quatre barris de Ciutat Vella.

Els estudis i les propostes del PERI del Raval van ser realitzats pels arquitectes Xavier Sust i Carles Diaz amb la col·laboració de Lluís Clotet i Òscar Tusquets, Joan Arias i Carles Alejandro i de l'advocat Antoni Bruguera.

El PERI del Raval, aprovat definitivament l'abril de 1985, tenia programades cent divuit actuacions amb un cost estimat de 14.618 milions de pessetes de l'any 1982.

Entre les diferents actuacions previstes al PERI, hi destacava per les seves dimensions el Pla central del Raval, al Raval sud.

El Pla central del Raval

El Pla central del Raval era una proposta de remodelació urbanística que suposava la creació d'una avinguda de 320 m de llarg per 60 d'ample i que afectava cinc illes delimitades pels ca-

rrers de la Cadena i Sant Jeroni, entre el de l'Hospital i el de Sant Pau.

Aquesta obra va donar lloc a la construcció de la nova rambla del Raval. Les obres de construcció de la rambla van començar l'any 1991, amb l'expropiació de les primeres finques afectades. La rambla del Raval va ser inaugurada el setembre de 2000 i va tenir un cost final de 17.000 milions de pessetes, aportades per diferents administracions (Ajuntament, Generalitat de Catalunya i Unió Europea) i també per promotors privats i va suposar l'enderroc de cinc illes d'edificis i el reallojament de prop de mil persones. Segons l'alcalde Joan Clos (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), impulsor del projecte des de la seva època com a regidor del districte als anys vuitanta, l'objectiu de la intervenció era esponjar el barri, millorar-ne la mobilitat i aportar més llum i més verd per tal de contribuir a la dinamització i la regeneració de la zona.

Durant l'acte d'inauguració de la rambla, Joan Clos va manifestar que el procés de transformació urbana de la zona seguiria amb la urbanització de l'illa de Robadors, a tocar de la Rambla.

Una nova forma de gestió pública i privada.

Procivesa i Focivesa

Per tal de gestionar totes les actuacions programades al PERI, l'Ajuntament va optar per un model mixt d'intervenció mitjançant una empresa privada que tindria majoria de capital públic. L'objectiu de l'Ajuntament era disposar d'una eina més flexible, que permetés una important capitalització inicial, amb capacitat d'endeutament i sobretot que permetés al consistori actuar en el sector privat adquirint i venent immobles a fi de recuperar part de les plusvàlues generades amb les intervencions.

L'Ajuntament seria el principal accionista de l'empresa, que també comptava amb el suport de la Diputació de Barcelona. La part del capital privat va ser aportada per Telefónica, la Caixa de Pensions, Argentaria, SABA i EURSA.

Així naixia l'any 1988 Promoció de Ciutat Vella SA (Procivesa), amb l'encàrrec de gestionar tot el procés de transformació urbana engegat a Ciutat Vella. Catorze anys després fou substituïda per Foment de Ciutat Vella SA (Focivesa), atès que la Llei de societats anònimes establia un màxim de catorze anys de vida per a aquest tipus de societats.

El projecte illa Robadors

El projecte illa de la rambla del Raval o illa de Robadors és, juntament amb el projecte de remodelació del mercat de SANTA CATERINA [194], una de les principals operacions de renovació ur-



banística projectades al districte de Ciutat Vella durant els darrers anys.

Es tracta d'un sector delimitat pels carrers de Sant Rafael, d'en Robador, de Sant Josep Oriol i l'antic carrer de la Cadena que abraça una superfície de 12.000 m² de sòl, amb una edificabilitat de 40.000 m², que ocupaven uns cinquanta edificis.

El projecte, dissenyat globalment per l'estudi d'arquitectura MBM (Martorell-Bohigas-Mackay) i gestionat per Focivesa, incloïa inicialment l'edificació d'un hotel de luxe de catorze plantes (9.000 m²) i la destinació de 12.000 m² a habitatges (uns 280), 8.400 m² per a equipaments i zona verda, i la resta per a oficines. Part dels 280 habitatges haurien de destinar-se a realitzar els afectats pel Pla.

El projecte de modificació del PERI del Raval que donava llum verd al projecte illa Robadors va ser aprovat definitivament el 28 de setembre de 2001 al consistori barceloní.

Després de les nombroses crítiques rebudes per part d'entitats del barri com l'Associació Veïnal la Taula del Raval, que va presentar un recurs per les dimensions de l'hotel previst, el setembre de 2001 la regidora del districte Katy Carreras-Moysi (PSC) va declarar que l'hotel tindria nou plantes. Pep Garcia, president de l'Associació de Veïns del Raval manifestava que catorze plantes eren massa en un entorn on cap edifici en tenia més de cinc.

Un cop presentat el projecte global realitzat per MBM, es van convocar successius concursos per a dissenyar els diferents grups d'habitatges i l'hotel.

El concurs de l'hotel va ser guanyat per l'arquitecte Pere Puig, amb un projecte que consistia en un edifici de deu pisos de planta el·líptica de 38 m d'alçada, amb una façana translúcida que canviava de color segons la llum del dia i que projectava prop de dues-centes habitacions de quatre estrelles.

El mes de setembre de 2002 es van licitar les obres de construcció de l'hotel. Uns mesos després, la cadena Barceló-Clavel Hoteles va guanyar el concurs per a explotar l'establiment que tindria el nom d'Hotel Barceló Rambla del Raval.

La construcció de l'edifici, valorada en 30 milions d'euros, va ser adjudicada a l'estudi mallorquí CMV Arquitectes i l'interiorisme a Jordi Galí.

L'hotel, que segons l'Ajuntament havia de convertir-se en un dels principals pols de revitalització del Raval, no era valorat de la mateixa manera per algunes entitats del barri. Alexandre Grimal, president de l'associació Taula del Raval, va criticar el projecte de l'hotel el mes de gener de 2004 en considerar que "crearà grans desigualtats".

L'any 2004 es va conèixer que aquest no seria l'únic establiment hotelier de la zona, ja que també es preveia que un dels vells edificis del carrer de Sant Jeroni, del qual només es conservava la façana, fos rehabilitat i convertit en hotel.

Pel que fa als habitatges a final de l'any 2002 l'Ajuntament tenia previst aixecar cinc grups d'habitatges en règim de protecció oficial al voltant d'una plaça que s'anomenaria plaça Nova, al costat de la de Salvador Seguí.

El gener de 2003 l'Ajuntament de Barcelona va signar un conveni amb els sindicats Unió General de Treballadors (UGT) i Comissions Obreres (CCOO) i amb la cooperativa El Teu Barri, impulsada per l'Associació de Veïns del Raval, per a construir cent trenta habitatges protegits a l'illa de Robadors. Les cooperatives Habitatge Entorn de CCOO i Llar Unió Ciutat Vella d'UGT també havien d'intervenir en la promoció. El conveni preveia una inversió de 18 milions d'euros en un termini màxim de tres anys.

També hi havia previst un bloc destinat a oficines on s'instal·laria la seu central del sindicat UGT i un aparcament soterrat amb capacitat per a 225 vehicles. Completen l'actuació urbanística a l'illa Robadors un centre comercial i una central de recollida pneumàtica d'escombraries del barri. Aquesta instal·lació centralitzaria les escombraries de les cinquanta bústies de recollida pneumàtica distribuïdes pel Raval.

Desallotjament conflictiu

A partir de 1990, Procivesa va anar adquirint els diferents edificis que ocupaven l'espai de l'illa de Robadors per enderrocar-los. El darrer edifici que va ser desallotjat era ocupat pel Bar Ciutat Vella, al carrer de Sant Rafael.

Després de tres anys de negociacions amb el propietari del bar perquè abandonés l'immoble, el 26 de febrer de 2004 agents de la Guardia Urbana van executar l'ordre de desallotjament del local, acció que va comportar la detenció d'un periodista i ferides i contusions a diverses persones. El Sindicat de Periodistes de Catalunya va denunciar la desproporció amb què s'havia dut a terme el desallotjament.

Jesús García Hernández, propietari de l'establiment, va manifestar que se sentia pressionat i va acabar acceptant després del desallotjament una oferta de Focivesa per llogar un altre local al carrer d'Albareda.

Diferents entitats cíviques del barri, com la Taula del Raval o la Coordinadora d'Entitats contra l'Especulació del Raval, van aprofitar aquest darrer desallotjament per a criticar el projecte de reforma de l'illa i per a denunciar com s'estava portant a terme el desallotjament dels veïns afectats. Alexandre Grimal, president de la Taula del Raval va manifestar que "el que està fent la Guardia Urbana és donar carta blanca als especuladors" i va recordar que l'entitat que presidia tenia interposat un recurs contra la previsió de zona verda del projecte. Representants de la Coordinadora contra l'Especulació van afegir que el model de barri que estava dissenyant l'Ajuntament no coincidia amb el que volien els veïns del Raval.

Per la seva banda, Pep Garcia, president de l'Associació de Veïns del Raval, celebrava que s'hagués pogut realitzar el darrer desallotjament, ja que considerava que "el barri necessita l'operació de l'illa Robadors".

Inici i aturada momentània de les obres

El març de 2004 Focivesa, responsable de l'execució del projecte, va encarregar l'estudi de la capa freàtica del solar amb l'objectiu d'iniciar les excavacions per a l'aparcament i per als fonaments. L'objectiu de l'Ajuntament era que els diferents projectes—hotel, habitatges i oficines— es construïssin simultàniament. Les obres dels habitatges es van iniciar el mes de juny de 2004.

A mitjan mes de juliol van aparèixer, al solar on s'estaven fent els primers moviments de terra per a la construcció de l'hotel, restes ar-



Imatge del solar que donarà lloc a la nova Illa Robadors, amb el carrer Sant Rafael al fons. Foto: Marta Casas

queològiques que feien pensar en restes d'una llar prehistòrica. Malgrat la troballa, les obres no es van aturar, ja que els mateixos arqueòlegs van considerar que tenien poc valor i que no afectarien el desenvolupament urbà del solar.

Denúncies de “mobbing” immobiliari i d'especulació

L'execució del projecte de reforma de l'illa Robadors va anar acompanyada des d'un principi de queixes i denúncies realitzades per veïns afectats que asseguraven ser víctimes de mobbing immobiliari amb la finalitat que deixessin les seves llars.

En la mateixa línia es van pronunciar Joan Vila-Puig i Elvira Pujol, del col·lectiu Sitesize, que denunciaven que el projecte illa de Robadors estava afavorint fenòmens especulatiu i que s'estava produint un procés de gentrificació que expulsava i substituïa bona part de la població anterior del barri, amb rendes baixes. Alguns es veïen obligats a marxar-ne per la seva incapacitat de fer front a les pujades de preus generalitzades que s'estaven produint i altres eren víctimes d'assetjament i de coaccions per a abandonar els seus habitatges. Denunciaven que antics inquilins, amb contractes de lloguer amb preus baixos i de tipus indefinit, rebien tota mena de pressions per part dels propietaris i de les immobiliàries per fer que marxessin.

Les queixes per mobbing van arribar als mitjans de comunicació quan, arran de l'intent de desnonament de l'edifici situat al número 29 del carrer d'en Robador, els veïns afectats van iniciar una campanya de mobilitzacions i denúncies que va culminar, el 22 de novembre de 2004, amb una concentració a la plaça de Sant Jaume de Barcelona, convocada per la Plataforma Veïnal contra l'Especulació de Barcelona. Els afectats, que acusaven els propietaris d'haver venut l'immoble ocultant que aquest tenia inquilins i que per tant havien incorregut en una falsificació de document públic, denunciaven l'assetjament a què estaven sent sotmesos. Poc després, Carles Martí (PSC), regidor del districte, anunciava la creació d'una oficina anti-mobbing amb què donar assessorament als afectats per aquest tipus de pràctiques.

Finalment, Carme Trilla, directora general d'Habitatge de la Generalitat de Catalunya, es va comprometre a real·lotjar les famílies del número 29 del carrer d'en Robador en pisos del Patronat de l'Habitatge.

Actuacions adjacents

En un dels extrems de l'illa, a tocar de la plaça Salvador Seguí, l'Ajuntament va cedir a l'Institut Català de les Indústries Culturals (ICIC) de la Generalitat de Catalunya un solar per a construir-hi

la nova seu de la Filmoteca de Catalunya. El projecte, que no estava inclòs en la intervenció de l'illa Robadors, inclouria dues sales de projeccions, la biblioteca i una part de l'arxiu de la Filmoteca, a més de la seu de l'ICIC que ocuparien en total un espai de 1.250 m².

Queixes per la sala de “venopunció”

Entre els mesos d'octubre i de desembre de 2004, diferents col·lectius de veïns i comerciants del barri van protestar davant l'Ajuntament per la presència als carrers del Raval Sud d'un elevat nombre de toxicòmans, que després de l'ENDERROCAMENT DE CANTUNIS [186], s'havien desplaçat fins a la zona on adquirien les seves dosis i s'injectaven a plena llum del dia. “Els toxicòmans campen sense ordre ni concert, desorientats i perduts entre Ciutat Vella i Nou Barris”, afirmava Julian Montalvo, treballador del Centre d'Atenció als Toxicòmans que la Creu Roja té a l'avinguda de les Drassanes.

Justament en aquella zona del sud de Raval l'Agència de Salut Pública de l'Ajuntament de Barcelona havia posat en marxa feia uns mesos un centre d'atenció als toxicòmans, on aquests disposaven d'un espai i de les condicions sanitàries adequades per a injectar-se. La Federació de Comerç del Raval va liderar les queixes contra l'equipament, que van consistir a recollir signatures i a penjar cartells de protesta a l'exterior d'alguns comerços i habitatges. Segons Norbert Seseras, portaveu del col·lectiu, la sala era “un pol d'atracció de camells” i havia comportat un augment de la inseguretat i la brutícia a la zona.

S'espera que al llarg de l'any 2005 l'hotel vagi agafant forma i que ho faci d'una manera simultània a la resta d'equipaments. Les previsions són que l'any 2007 l'hotel entri en funcionament. La resta d'equipaments –oficines, aparcament, centre comercial– continuaven a final del 2004 sense data definida d'inauguració, llevat de la central de recollida pneumàtica, prevista per al 2006.

XBL

Més informació:

www.fomentciutatvella.net
www.coordinadoraraval.org
www.sitesize.net

Abella, Martí. *El centre històric reviscolat*. Barcelona: Aula Barcelona, 2004

193 TRANSFORMACIÓ URBANA DE SANT ANDREU-SAGRERA (BARCELONA)



L'arribada del ferrocarril d'alta velocitat a Barcelona i la creació de la principal estació intermodal al districte de Sant Andreu són uns dels principals motors de la transformació urbanística d'una àmplia zona que abraça part dels districtes de Sant Andreu i de Sant Martí. El mes de maig, l'Ajuntament aprova definitivament el projecte, que preveu la creació d'equipaments, habitatges, oficines i infraestructures que han de revitalitzar el teixit urbà i relligar aquesta àrea amb la resta de la ciutat.



El barri de la Sagrera, situat a l'est de la ciutat, al districte de Sant Andreu, entre les vies del tren i l'avinguda Meridiana, és un dels barris amb més densitat de població de Barcelona. La Sagrera va créixer de manera accelerada amb l'onada migratòria dels anys seixanta i setanta, tot i que en els darrers anys el barri ha viscut un procés d'envelliment gradual de la població contrarrestat en part per l'arribada d'immigrants, especialment equatorians, peruans i colombians. Durant el segle XX havia estat ocupat per fàbriques, moltes de les quals han hagut de tancar durant els darrers anys.

Pla urbanístic de Sant Andreu-Sagrera

El projecte de transformació urbanística de Sant Andreu-Sagrera va començar el 1988 amb la ciutat immersa en la transformació urbanística associada als jocs olímpics, quan l'arquitecte i veí del barri, Xavier Basiana, va convèncer Norman Foster perquè signés 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.

Setze anys després, el 19 de maig de 2004, la Subcomissió d'Urbanisme de Barcelona va aprovar definitivament el Pla urbanístic de Sant Andreu-Sagrera, amb modificacions puntuals del Pla general metropolità (PGM).

El projecte aprovat preveia la remodelació de l'espai comprès al voltant de la nova estació prevista del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) AL SEU PAS PER BARCELONA [86], 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. En total, abraçava una superfície de 986.016 m², dels quals 897.927 m² serien de sòl públic –388.958 m² es destinarien a zones verdes, espais lliures i equipaments públics– i 88.089 m² de sòl privat.

L'estació intermodal (Metro LÍNIA 9 I INTERCANVIADOR DE LA SAGRERA [107]) i la cobertura de les instal·lacions ferroviàries des de Trinitat fins a l'estació farien possible relligar definitivament l'espai entre els barris de Sant Andreu i Sant Martí, separats físicament des de la construcció del ferrocarril al segle XIX.

La vialitat principal de la zona es disposaria en dos eixos, amb vies soterrades i en superfície, en paral·lel al sistema ferroviari, i donaria continuïtat a l'entrada 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.

En superfície es construirien edificis destinats a activitats terciàries (oficines i hotel) i la franja central del parc contindria un equipa-

ment esportiu. A banda i banda del parc i al passeig de Santa Coloma es localitzarien les edificacions destinades a habitatge, lliure, protegit i de lloguer. En l'àmbit del triangle ferroviari es construirien edificis d'oficines i un espai d'equipaments.

L'edifici més emblemàtic de tota l'actuació va ser el que l'arquitecte canadenc Frank O. Gehry va presentar el mes de maig en el marc del FÒRUM UNIVERSAL DE LES CULTURES [196]. Un gran edifici de trenta-quatre plantes i formes irregulars, de vidre i metall i amb un edifici adjunt als peus que seria la seu del futur Museu del Ferrocarril i la Mobilitat de Barcelona. Els terrenys de l'antic triangle ferroviari eren de RENFE però havien passat a ser gestionats pel Consorci Alta Velocitat Barcelona, format per l'Ajuntament, la Generalitat i el Ministeri de Foment.

Projecte Can Portabella. Tres-cents pisos i una zona verda en lloc de l'antiga fàbrica

El 28 d'octubre, l'alcalde de Barcelona Joan Clos (Partit dels Socialistes de Catalunya) va presentar el projecte d'urbanització de l'antiga fàbrica de Can Portabella, a les immediacions de la futura estació de tren de la Sagrera. Segons el projecte, emmarcat dins del procés de transformació del barri de Sant Andreu-Sagrera, el conjunt industrial, ubicat des del segle XIX davant del passeig de l'Onze de Setembre, entre els carrers de Virgili, de Pare Manyanet i de Josep Soldevilla, es convertiria l'any 2007 en una gran zona verda de 6.310 m², al voltant de la qual es construirien tres-cents habitatges, un 25% dels quals serien de protecció oficial, 3.300 m² de sostre comercial i un nou equipament de barri. Es preveia conservar la xemeneia com a record de l'antiga colònia industrial. El projecte tenia un pressupost global de 41,5 milions d'euros, dels quals l'Ajuntament en posaria 3 per a indemnitzar els afectats, i la resta aniria a càrrec d'un promotor privat.

Projecte Bon Pastor

La transformació del districte de Sant Andreu-Sagrera incloïa també la TRANSFORMACIÓ URBANA DEL BARRI DEL BON PASTOR [195], que passaria a convertir-se en teixit urbà d'ús mixt seguint el model del barri 22@, amb la creació d'uns deu mil habitatges.

Reaccions veïnals

L'associació de veïns del districte es va mostrar, en línies generals, satisfeta amb el projecte de transformació de la zona, per bé que va manifestar el seu desacord amb alguns aspectes puntuals del mateix i va anunciar que vetllarien perquè les plusvàlues que es generessin a la zona, i de les quals RENFE seria la màxima beneficiada, repercutissin en equipaments públics per al barri.

Segons apuntava Oleguer Méndez, president de l'Associació de Veïns de la Sagrera: "Tenim una zona esportiva que és de joguina i s'ha d'ampliar, i també podem fer equipaments culturals al cos-

tat". Igualment, reclamaven que la llosa pensada per a cobrir l'estació fos més consistent, capaç de suportar "un parc de debò, amb arbres". Tanmateix, també es van manifestar críticament contra els hotels gratacels i les oficines previstos al voltant del pont del Treball i per la necessitat de cobrir els 300 m de via que quedarien a cel obert segons el pla.

Un altre dels aspectes criticats per Méndez va ser l'edifici, obra de Frank Gehry projectat sobre les vies del FAV a l'antic triangle ferroviari de la Sagrera. Segons Méndez no es tractava tant d'un problema estètic com de dimensions en relació amb l'actual teixit urbà. «És massa gran, una altura de planta baixa més trenta-quatre és una autèntica barbaritat al costat d'uns barris amb una estructura de poble», va manifestar. Méndez va acusar el govern municipal de gestionar la ciutat «afavorint l'especulació pròpia i l'aliena».

Les previsions de l'ajuntament eren que el FAV arribés a la Sagrera l'any 2009. El mes de desembre del 2004, la societat Barcelona-Sagrera Alta Velocitat va encarregar la redacció del projecte bàsic de

l'estació de la Sagrera, que hauria d'estar feta en deu mesos, que costaria 2,4 milions d'euros i que suposaria el pas previ per a licitar les obres. Els integrants de la societat també van fer les primeres aportacions de sòl de l'àmbit de Sant Andreu-Sagrera, que es transformaria amb les obres del FAV. L'Ajuntament, per la seva banda, va cedir els solars de Can Portabella, mentre que, al sector del triangle ferroviari, RENFE i la Generalitat van aportar terrenys on es preveien 80.000 m per a usos terciaris.

MXA

Més informació:

www.bcn.es/urbanisme/
www.bcn.es/publicacions/BI/47/santandreu.htm
www.sant-andreu.com/tgv/index.html
www.bcn.es/publicacions/Lamunicipal/61/di_sandreu.htm
www.lafavb.com/forum.php
www.sant-andreu.com/stap21/stap-es-stap/
www.sant-andreu.com/tgv/premsa05-290204.htm



En la imatge, els terrenys de l'antic triangle ferroviari de RENFE. Foto: Enric Roca

194 TRANSFORMACIÓ URBANA DE SANTA CATERINA (BARCELONA)



Continua la transformació urbana de l'històric barri de Santa Caterina, al districte de Ciutat Vella de Barcelona. Mentre que la remodelació integral del mercat del mateix nom s'està a punt d'acabar, s'han iniciat les obres d'urbanització de la nova avinguda Francesc Cambó que enllaça el mercat amb l'avinguda de la Catedral. Entretant, les associacions de veïns continuen mostrant la seva preocupació per l'endarreriment de les obres i la degradació del barri de Santa Caterina. El mes de desembre s'anuncia que els barris de Santa Caterina i Sant Pere rebran els ajuts previstos en la primera convocatòria de la Llei de barris de la Generalitat de Catalunya i estan inclosos en els del Pla d'habitatge de l'Ajuntament.

Antecedents | 2003:113



L'històric barri de Santa Caterina, al districte de Ciutat Vella de Barcelona, supera els 21.000 habitants en una superfície de prop de 112 ha, fet que dona lloc a una de les densitats més elevades de la ciutat.



En el marc de les transformacions per a la millora de les condicions de vida dels barris que ha dut a terme l'Ajuntament de Barcelona, des de la dècada dels vuitanta, al districte de Ciutat Vella, es van iniciar les actuacions de rehabilitació de Santa Caterina per mitjà de l'empresa de capital mixt Promoció de Ciutat Vella S.A. (Procivesa) primer, i Foment de Ciutat Vella S.A. (Focivesa) des de l'any 2000. La societat s'ocupa de gestionar, i en molts casos també d'executar, diversos encàrrecs de l'Administració municipal: la direcció de planejament i projectes, la gestió de sòl, la gestió d'obres i la gestió de l'Oficina de Rehabilitació.



Malgrat els projectes i les obres de millora en marxa, un retard en l'execució dels plans de rehabilitació urbana va contribuir al deteriorament de la zona. En els últims anys el barri de Santa Caterina ha patit un període caracteritzat per la decadència urbana, amb una pèrdua de teixit comercial, un increment de l'índex de la delinqüència, episodis de *mobbing* i especulació immobiliària, el tancament o èxode d'entitats històriques i la recepció d'un alt percentatge d'immigració extracomunitària.



Els projectes de millora al barri de Santa Caterina

La remodelació integral del mercat de Santa Caterina era, juntament amb l'obertura de la Porta Cambó, la peça angular del projecte per a la reordenació i la revitalització social i comercial del barri. El mercat va tancar temporalment el gener de 1999, després de trenta-tres anys de funcionament, per a ésser rehabilitat.

La construcció del nou mercat s'ha dut a terme seguint el projecte dels arquitectes del taller EMBT (Enric Miralles –mort el juliol de 2000– i Benedetta Tagliabue), que van respectar, com a aspectes artístics més significatius, la conservació i la rehabilitació de la façana porticada original del mercat i la seva complementació amb una coberta avantguardista. Inicialment, les obres havien de finalitzar el 2001, però l'aparició d'importants restes arqueològiques durant els enderroc les va retardar. El mes d'octubre de 2004 va començar la segona i darrera fase de la reforma.

Un altre espai de la transformació del barri era el format per la prolongació de l'avinguda Francesc Cambó més enllà del límit que marcaven els carrers Álvarez de Castro i Giralt el Pellisser, sobre una superfície de 5.404 m². L'actuació va preveure la creació d'un bulevard d'uns 160 m de llargada i una amplada màxima de 20, amb un pressupost de més de 2,1 milions d'euros.

D'altra banda, l'Oficina de Rehabilitació de Focivesa ha estat impulsant la rehabilitació i el manteniment dels edificis i HABITATGES [99] de Santa Caterina, donant suport tècnic i econòmic per a la recuperació de façanes, la instal·lació d'ascensors o la conservació de cobertes i estructures. Paral·lelament, l'Ajuntament de Barcelona va aprovar el mes de novembre el Pla de l'habitatge de Barcelona 2004-2010, que es concreta a Ciutat Vella en la millora de la gestió de l'habitatge públic, un programa de rehabilitació i d'orientació i serveis als ciutadans.

El debat públic sobre els projectes en curs

A mitjan novembre la Comissió de qualitat urbanística de l'Ajuntament de Barcelona –grup d'experts externs a l'Ajuntament que presidia Josep Antoni Acebillo– va debatre i va desaprovat la instal·lació de la pergola-marquesina gegant d'acer i fusta, obra d'EMBT, projectada davant el mercat de Santa Caterina. Segons Acebillo aquest projecte tancava l'avinguda Cambó. En defensa del seu projecte, Tagliabue va declarar que «la pergola és una part important del mercat perquè l'enllaçaria amb l'avinguda Cambó i la Via Laietana» i, per contra, una escultura no compliria les mateixes funcions.

Paral·lelament a aquesta polèmica, la plataforma l'Espai de l'Entesa –que aglutina l'Associació de Veïns del Casc Antic, el Fòrum Veïnal de la Ribera, Recursos d'Animació Intercultural (RAI), el Col·lectiu Forat de la Vergonya i Veïns en Defensa de la Barcelona Vella– va anunciar el mes de novembre que estaven «en peu de guerra». Segons va declarar la seva portaveu Maria Mas, «aquest Ajuntament ha anat sempre de cara a la pedra, mai a favor de les persones». Els veïns van reivindicar transparència en la despesa, participació ciutadana en el planejament i més agilitat després de quinze anys d'obres.

Santa Caterina rep els ajuts de la primera convocatòria de la Llei de millora de barris

El mes de desembre va ser aprovada la candidatura del barri de Santa Caterina i Sant Pere per a rebre els ajuts previstos en la LLEI DE MILLORA DE BARRIS [103], àrees urbanes i viles que requereixen atenció especial, que va ser impulsada pel Govern i aprovada pel Parlament de Catalunya el mes de maig de 2004. El projecte de remodelació del barri –que té una població d'unes quinze mil persones– està pressupostat en 14,6 milions d'euros, dels quals la Generalitat subvencionarà el 50% (7,3 milions d'euros).

L'objectiu central del projecte és dotar el barri dels recursos necessaris per a assolir la recuperació econòmica, social i urbanística, compromesa per la seva situació d'origen, les noves realitats socials i les conseqüències del llarg període d'obres que ha estat necessari per a la configuració i l'alliberament de l'espai públic i per a la renovació del mercat.



Imatge de l'antic mercat de Santa Caterina, abans de la seva reforma. Foto Àlex Tarroja.

Noves propostes per al «forat de la vergonya»

Entre els projectes més significatius que impulsa l'Ajuntament al barri destaca la urbanització del «forat de la vergonya», un solar resultat de l'enderroc i les expropiacions del carrer Pou de la Figuera i els voltants. El sector que serà urbanitzat està entre els carrers de Jaume Giralt i Metges i des de Carders a Sant Pere Més Baix. Entre els objectius de la rehabilitació s'inclourà la pavimentació, el clavegueram, l'enllumenat, el mobiliari urbà, la creació de petits jardins i la provisió d'un equipament col·lectiu, probablement una ludoteca.

El capítol d'equipaments s'emporta la major part del pressupost. A més de la ludoteca, es proveiran nous equipaments al centre cívic del Convent de Sant Agustí i a l'edifici de la Penya Cultural Barcelonesa. Entre els tres es repartiran 9,6 milions d'euros.

L'horitzó per a l'acabament de les obres

Està previst que el mercat de Santa Caterina s'inauguri a la primavera de 2005, junt amb uns altres dos edificis nous que inclouen un total de cinquanta-nou apartaments per a persones grans, la central de recollida pneumàtica de residus i la creació de l'espai-museu de les restes arqueològiques de l'antic convent de Santa Caterina. Tanmateix, les dues últimes fases de l'actuació al voltant del mercat

—uns jardins a l'espai del Pou de la Figuera i la zona que formen els carrers Mercaders, Tragi, Avellà, Maçanet, Pare Gallifa i Arc de Sant Silvestre— s'urbanitzaran a partir del primer trimestre del 2006.

S'espera que el conjunt de projectes que afecten el barri estigui enllestit el 2007, segons es va anunciar en una multitudinària reunió convocada pel districte de Ciutat Vella a la sala d'actes del Centre Francesca Bonnemaison el 16 de setembre de 2004, amb la participació de Jordi Parayre, gerent del districte, Josep Maria de Torres, director general de Focivesa i els arquitectes encarregats de les obres.

MXA

Més informació:

www.fomentciutatvella.net/cat/
www.fomentciutatvella.net/pdf/memoria.pdf
www.cascantic.net/
<http://w3.bcn.es/fitxers/ciutatvella/cambo.875.pdf>
www.lafavb.com
www.ub.es/geocrit/mp-cate.htm

195 TRANSFORMACIÓ URBANA DEL BON PASTOR (BARCELONA)

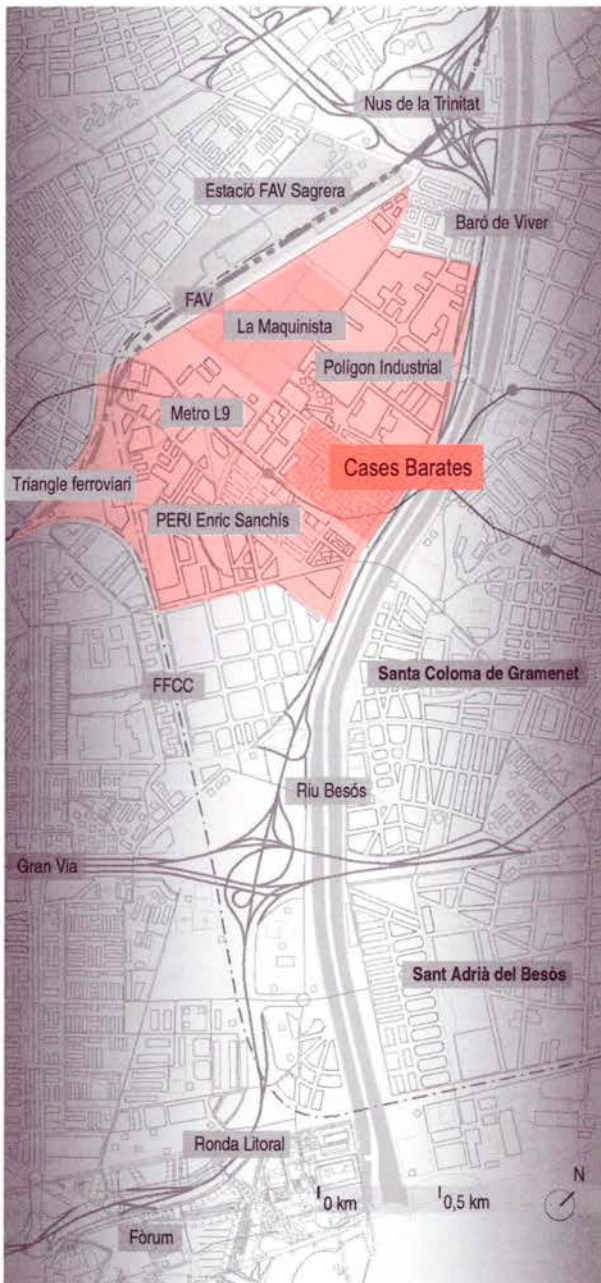


L'Ajuntament de Barcelona anuncia la creació del nou barri del Bon Pastor a l'extrem nord de la ciutat, en una àrea d'aproximadament 75 ha qualificada com a sòl industrial al districte de Sant Andreu, que passarà a convertir-se en teixit urbà d'ús mixt seguint el model del 22@ del Poblenou. Està previst que aquesta transformació permeti construir al voltant de deu mil nous habitatges. La proposta de creació del nou barri suposarà la substitució de les cases barates del Bon Pastor per nous habitatges, una reforma impulsada pel Patronat Municipal de l'Habitatge des de fa anys.



Nous barris, més habitatges

El 12 de gener, l'Alcalde de Barcelona Joan Clos (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), en el decurs de la conferència anual al Col·legi de Periodistes per a apuntar les prioritats de la seva tasca de govern durant el mandat 2003-2007, va anunciar



que les actuacions municipals futures se centrarien en el manteniment de l'espai urbà, l'atenció a les persones i el que va anomenar el problema de l'HABITATGE [99]. Per a donar resposta a aquesta necessitat, va avançar la creació de dos nous barris que va qualificar "del segle XXI", i va vaticinar que l'actuació "serà tan contundent com el PLA 22@ [197]". Una d'aquestes transformacions urbanes es realitzaria al nord de la ciutat, al barri del Bon Pastor, mentre que l'altra es realitzaria al barri de la MARINA-ZONA FRANCA [190]. La presentació d'aquests dos projectes fou criticada per la resta dels socis de govern de l'Ajuntament de Barcelona –format per PSC, Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC)–, que no n'havien estat informats prèviament.

El projecte de transformació urbana al barri del Bon Pastor anunciat per l'alcalde preveia deu mil nous habitatges i nous equipaments en el marc del Pla de futur del Bon Pastor, iniciat l'any 2000 i que l'Ajuntament de Barcelona definia com a "procés dinàmic de responsabilitat compartida entre tots els agents implicats per a la rehabilitació i millora urbana d'aquesta zona". Entre els projectes en curs previstos al Pla, figuren l'arribada de la LÍNIA 9 DEL METRO [107], la modernització del polígon industrial, el parc lineal sobre el tram ferroviari d'acord amb el Pla de TRANSFORMACIÓ DE SANT ANDREU-SAGRERA [193], el triangle ferroviari i l'àrea de serveis anexas, el Pla de reforma d'Enric Sanchis i el complex de comerç i lleure de la Maquinista i la recuperació ambiental AL PARC DEL RIU BESÓS [2003: 84].

El barri de Bon Pastor, dins el districte de Sant Andreu, s'estén sobre una superfície de 200 ha i compta amb una població de deu mil habitants. L'àrea de creació de nous habitatges prevista al barri, d'unes 75 ha, està limitada pel riu Besòs, el carrer de Sant Adrià, el passeig de la Verneda i les vies del tren. Actualment està formada per barriades i zones de tipologies diferenciades: la barriada d'Estadella, la barriada Sanchis, la de les Cases Barates, també anomenat Grup Milans del Bosch, les Carolines i una zona industrial que és on es proposa concentrar la major edificació residencial. L'Ajuntament de Barcelona i els veïns de les cases barates feia més de sis anys que negociaven un acord per a la remodelació d'aquest àmbit.

El Pla especial de reforma de les cases barates del Bon Pastor

El conjunt d'habitatges anomenat les Cases Barates fou construït el 1929 pel Patronat Municipal de l'Habitatge –creat el 1927–, a fi d'acollir els obrers de l'Exposició Universal de l'any 1929. Aquell any, a través de la Llei de cases barates, el Patronat va promoure la construcció de quatre grups d'habitatges, un total de 2.192 cases repartides entre la Zona Franca, el Baró de Viver, el Turó de la Peira i el que posteriorment –a partir de la construcció el 1935d'u-

na parròquia amb aquest nom – es va anomenar les Cases Barates del Bon Pastor. Totes les operacions eren formades per cases de planta baixa adossades, d'entre 37 i 54 m² de superfície, organitzades en quadrícules, situades en àmbits notablement aïllats de la ciutat i sense equipaments ni transport.

El conjunt de les cases barates del Bon Pastor, situat entre Sant Andreu, el Besòs i Santa Coloma de Gramenet, tenia limitat l'accés a través d'un carrer. El barri comptava amb escoles, mercat, poliesportiu i 784 cases pintades de colors, d'una sola planta, algunes amb jardí.

L'any 2003 el Patronat Municipal de l'Habitatge de Barcelona va presentar el Pla especial de reforma de les cases barates, un projecte per a transformar el barri i substituir les cases per nous edificis de quatre plantes amb pisos de 70 m². Segons Eugeni Forradelles, president del Patronat, aquesta seria una bona oportunitat perquè el veïns poguessin adquirir un nou habitatge en propietat. També va explicar que, en cas de no poder comprar, els veïns censats el podrien llogar i es preveïen mecanismes espacials per a les persones més grans de 65 anys o amb minusvalies. Amb l'anunci d'aquesta actuació es volia posar fi a un llarg procés de negociació amb els veïns afectats.

Els veïns, molts dels quals d'avançada edat, que temien la imminent pèrdua dels seus habitatges i la impossibilitat de fer front a una hipoteca o un lloguer en els nous pisos projectats, qualificaven el projecte d'operació especulativa. Aquest malestar va donar lloc a diferents protestes i reivindicacions que s'havien anat repetint els darrers anys.

El mes de juny de 2004 van començar els primers enderrocaments. Aquell mes, les tensions veïnals van tornar a aflorar: l'Associació de veïns del Bon Pastor i l'associació Avis del Barri

es van intercanviar acusacions i denúncies i es van boicotejar cartells i pancartes. Un grup de dones va ocupar durant dues hores una de les cases barates afectades en protesta pel Pla de reforma del barri del Bon Pastor, fins que la Guàrdia Urbana les va desallotjar.

El dia 1 de setembre, Joan Clos va comunicar definitivament la creació del barri "amb barreja d'usos i seguint un model inspirat en l'Eixample". L'anunci, fet aquesta vegada amb l'acord de la Comissió de Govern de l'Ajuntament de Barcelona, va aportar més detalls sobre el projecte, que preveia deu mil nous habitatges dels quals, segons un conveni subscrit entre els veïns, l'Ajuntament i el Govern de la Generalitat, més d'una quarta part serien de protecció oficial.

A l'octubre es va sotmetre la reforma a un referèndum entre les 748 cases barates, amb el resultat de 429 vots favorables, 171 en contra i 1 vot nul.

En el marc de les previsions del pla de futur del barri, es preveu que les quatre fases del projecte es desenvolupin en deu anys. Les característiques definitives de la transformació no es van fer públiques durant el 2004 per a evitar l'especulació sobre els terrenys. Segons l'alcalde de Barcelona, la tramitació del projecte dels edificis de nova construcció s'havia d'iniciar a principi del 2005.

MXA

Més informació:

www.bcn.es/urbanisme/w3.bcn.es/V01/Serveis/Noticies/V01NoticiesListatNoticiesCtl/0,2138,1886716_1893804_1_36913447,00.html?accio=detall&home=
www.bcn.es/publicacions/BI/47/santandreu.htm



L'Ajuntament de Barcelona i els veïns de les Cases Barates, en la imatge, feia més de sis anys que negociaven un acord per a la remodelació d'aquest àmbit. Foto: Àlex Tarroja

196 TRANSFORMACIÓ URBANA DEL FÒRUM 2004 (BARCELONA)



La celebració del Fòrum Universal de les Cultures suposa la transformació d'un sector de Barcelona limitrof amb Sant Adrià de Besòs a partir de la recuperació del front marítim septentrional de la ciutat, la culminació de l'arribada de l'avinguda Diagonal al mar i la integració en la trama urbana de la depuradora i la planta incineradora del Besòs. La controvèrsia al voltant de la qualitat arquitectònica dels espais del Fòrum, el seu encaix en l'entorn més immediat i la discussió sobre el seu impacte urbà i social han alimentat un debat paral·lel a la celebració de l'esdeveniment.

Antecedents | 2003:116



Els orígens del Fòrum Universal de les Cultures es remunten a l'any 1996 en el marc del desè aniversari de la nominació de Barcelona com a seu olímpica. L'alcalde aleshores vigent a la ciutat de Barcelona, Pasqual Maragall, va plantejar la necessitat d'organitzar un esdeveniment innovador que confirmés la projecció internacional de la ciutat aconseguida amb els jocs olímpics. La intenció va ser crear un marc de diàleg i d'exposició de conceptes entorn de tres eixos fonamentals: la pau, la diversitat cultural i la sostenibilitat ambiental.



El Fòrum Universal de les Cultures va portar associat, així mateix, un ambiciós projecte de transformació urbana amb què es completava un llarg procés de renovació i millora de la franja litoral del municipi de Barcelona protagonitzat per les successives transformacions i ampliacions del PORT DE BARCELONA [166], i per altres operacions urbanístiques com les fetes al Moll de la Fusta als anys vuitanta, el Port i la Vila Olímpica als anys noranta i Diagonal Mar i el PARC FLUVIAL DEL BESÓS [2003:84] durant els darrers anys. L'Ajuntament de Barcelona i el seu arquitecte en cap, Josep Anton Acebillo, van confiar a partir de l'any 1997 la concepció i la planificació de l'espai a un equip d'arquitectes encapçalat per mateix Acebillo, Eduard Bru, Josep Lluís Mateo i Enric Miralles.



Aquesta transformació urbana esdevinguda arran de la construcció dels equipaments del Fòrum i dels espais on havia de tenir lloc l'esdeveniment va ser objecte de debat de l'opinió pública i va centrar l'atenció dels mitjans de comunicació i va provocar posicionaments a favor i en contra tant de la celebració de l'acte mateix com de les transformacions urbanes que se'n van derivar.

Els espais i els equipaments del Fòrum

Tot i que el Fòrum Universal de les Cultures es va celebrar en un recinte tancat, l'operació urbanística va constar de diferents projectes localitzats en unes 30 ha entre la confluència de l'avinguda Diagonal, la rambla Prim i la desembocadura del Besòs.

A banda del recinte residencial i del centre comercial Diagonal Mar, operatius abans del 2004, del Campus Universitari de Llevant de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), encara pendent de construcció a final d'any, i d'altres equipaments hotelers i d'oficines, els principals projectes que van donar forma a aquest nou espai van ser l'edifici Fòrum, projectat pels suïssos Jaques Herzog i Perre de Meuron, que hauria d'acollir en el futur un centre expositiu i un auditori; el Centre de Convencions Internacional de Barcelona, obra de l'arquitecte Josep Lluís Mateo, unit a l'edifici Fòrum per una rambla subterrània; la gran esplanada de 14 ha, obra de José Antonio Martínez Lapeña i Elias Torres, que cobriria una planta depuradora i esdevendria un dels espais oberts urbans més grans del món, el qual acollia

ria les pèrgoles fotovoltaïques de grans dimensions concebudes per a monumentalitzar la producció d'energies renovables; diferents parcs que farien de nexes entre els equipaments i els espais del Fòrum; la zona de banys, dissenyada per Beth Galí, que suposaria la recuperació total del front marítim de la ciutat per a l'ús públic, i, finalment, el port esportiu que rebria el nom de Port Fòrum i que hauria d'esdevenir, amb el centre de convencions, un dels motors de la dinamització de l'espai Fòrum un cop finalitzat l'esdeveniment.

Equipaments pendents de construcció

El projecte original d'urbanització del Fòrum comptava amb la construcció del PARC ZOOLOGIC MARI DE BARCELONA [130], encara pendent d'execució per la manca de les corresponents autoritzacions.

Pel que fa al Campus de Llevant de la UPC, localitzat entre el barri de la Mina i la Ronda Litoral, a la frontera amb Sant Adrià de Besòs, els acords que havien de signar la societat municipal 22@bcn i la UPC van quedar pendents, en acabar l'any 2004, de la decisió de l'equip rector de la universitat sobre quina seria la facultat que finalment s'hi localitzaria.

Continguts

El dia 8 de maig de 2004 es va inaugurar oficialment el Fòrum Universal de les Cultures i el dia 9 es va obrir el recinte al públic que va poder observar els diferents espectacles i exposicions que integraven els continguts.

El Fòrum Universal de les Cultures va plantejar la seva oferta en tres grans tipus d'esdeveniments: exposicions, espectacles i debats, tots ells integrats al mateix temps en tres eixos temàtics: la pau, la diversitat i la sostenibilitat. Així, en els diferents espais construïts i habilitats pel Fòrum es van poder visitar diverses exposicions, de les quals van destacar, pel seu contingut en matèria territorial, l'exposició *Habitar el Món*, de la qual era comissari el biòleg Ramon Folch i on es presentava sintèticament la relació entre desenvolupament humà i consum de recursos naturals; l'exposició *Ciutats-Cantonades*, coordinada per l'arquitecte Manuel de Solà Morales, on es van exposar una sèrie de maquetes i audiovisuals en què es reflectia el paper de les aglomeracions urbanes i de les ciutats com a centres d'intercanvi social i de diversitat cultural, i la mostra *Barcelona In Progress* que presentava tots els grans projectes urbans d'infraestructures i equipaments en construcció i en projecte per al futur immediat de la ciutat de Barcelona i la seva àrea metropolitana.

Pel que fa a l'organització de debats sobre els eixos temàtics del Fòrum, la direcció executiva del Fòrum va confiar a la geògrafa Mireia Belil la direcció dels anomenats Diàlegs, que consistien en

debats públics protagonitzats per personalitats i experts d'arreu del món amb la intenció de posar en comú visions i concepcions de diferents sectors de la societat i diferents àmbits territorials. En aquest sentit es van organitzar tres diàlegs sota l'epígraf "Entorns urbans i territori", així com altres tres al voltant del medi ambient i dels recursos naturals.

Balanç de l'esdeveniment

Si bé el director general del Fòrum, Jordi Oliveras, va fer, a la primavera d'abril amb ocasió de les jornades de portes obertes del recinte, una previsió d'assistència de 5 milions de visites, a la cloenda de l'esdeveniment el 26 de setembre de 2004 s'havien comptabilitzat 3.300.000 entrades corresponents a 2.400.000 persones.

Malgrat no assolir els objectius previstos, Oliveras valorava positivament, en declaracions fetes el mes de setembre, l'impacte internacional de l'esdeveniment i l'alt nivell de les exposicions i dels participants als diàlegs.

A final del mes de setembre l'alcalde de Barcelona, Joan Clos (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) va manifestar que l'èxit del Fòrum, més enllà de l'esdeveniment cultural, s'havia de valorar per l'extraordinària millora que considerava que havia suposat per a l'espai urbà de la vora del Besòs i va anunciar que, un cop acabat el Fòrum, s'iniciaria una etapa de consolidació de l'espai amb la construcció de nous habitatges protegits.

Promocions d'habitatges

La construcció de nous habitatges en els entorns del recinte del Fòrum hauria de ser, segons els alcaldes de Barcelona, Joan Clos, i de Sant Adrià de Besòs, Jesús María Canga (PSC), l'element consolidador d'un nou espai de vertebració entre els dos municipis.

A tal efecte es van presentar a final del mes de setembre tres promocions d'habitatges en els entorns del Fòrum.

La primera d'aquestes operacions es localitzava en l'espai annex al fòrum, entre els carrers de Llull i Taulat i la rambla Prim, en uns solars que van ser utilitzats per a acollir algunes de les oficines del Fòrum durant l'esdeveniment. Aquesta promoció, de caràcter privat, preveia la construcció de 451 pisos. En segon lloc, en el marc del Pla de millora urbana del barri de la Mina es va preveure la construcció de 1.576 habitatges, dels quals 628 serien subjectes a alguna mena de protecció pública. Finalment, al barri de la Catalana, al terme municipal de Sant Adrià de Besòs, es van preveure també 1.380 nous habitatges, 527 dels quals serien de promoció pública.

Si bé, segons les administracions municipals, aquestes promocions s'emmarcaven en les diferents operacions relacionades amb la transformació urbana del Fòrum 2004, altres col·lectius veïnals, com la Plataforma per a l'habitatge i els equipaments de Diagonal-Maresme-Besòs, desvinculaven del Fòrum les operacions de la Mina i la Catalana, atès que aquestes responien a altres plans de millora urbana aprovats independentment. En canvi, la promoció d'habitatges de l'illa Llull-Taulat-Prim sí que es va identificar amb el Fòrum Universal de les Cultures per la seva localització, a tocar de l'edifici Fòrum, i per la manca d'habitatge social en una promoció de caràcter privat localitzada en els terrenys que antigament ocupaven les cotxeres de Transports Metropolitans de Barcelona i que l'Ajuntament de Barcelona va haver de vendre per tal de sufragar les despeses del Fòrum. Aquestes afirmacions, realitzades pel portaveu de la plataforma en el Centre Cívic de la Rambla Prim, uns dies abans de la inauguració del Fòrum, van servir d'arguments per a exigir la construcció d'equipaments públics en els entorns immediats del Fòrum, la promoció d'

habitatge protegit i que un percentatge d'aquests habitatges fos adjudicat a residents a la zona, tal com es va acordar en la TRANSFORMACIÓ URBANA DEL POBLENOU [197].

Arquitectura i trama urbana

A mesura que els edificis i les construccions del Fòrum, així com les promocions urbanístiques adjacents al recinte, anaven adquirint la seva forma definitiva, el debat entorn de la qualitat arquitectònica i urbana de l'operació va adquirir més intensitat. Així, a començament del mes de gener, l'arquitecte Juli Capella, president del Foment de les Arts Decoratives (FAD), publicava un article en què elogiava la culminació de la recuperació del front marítim de Barcelona gràcies a l'ampliació de la zona de platges i parcs fins a la desembocadura del riu Besòs, tot integrant al mateix indret l'espai públic amb altres equipaments, com una central de producció d'energia, una planta d'incineració de residus i una depuradora. Capella va considerar el Fòrum exemplificant per la seva aposta per la sostenibilitat, però el va criticar per la manca de barreja d'usos. Segons Capella, la concepció del Fòrum i dels seus entorns s'havia fet erròniament a causa de la densitat d'equipaments i de la manca d'habitatge i s'havia creat un espai massa especialitzat en la celebració d'esdeveniments, com ara congressos, exposicions o espectacles, i poc pensat per a un ús ciutadà espontani, compromès per la manca d'habitatges en l'operació. Aquests arguments que també van ser defensats per l'arquitecte Oriol Bohigas en un dels diàlegs del Fòrum el mes de setembre es basaven en l'absència de continuïtat dels espais construïts, en la generació d'espais residuals i en la manca de barreja d'usos que caracteritza qualsevol espai amb vocació urbana. Aquesta opinió va quedar reflectida en una frase de l'arquitecte Josep Oliva en què afirmava que al Fòrum "no es feia ciutat sinó que es construïen arquitectures".

En resposta a aquestes crítiques, Josep Anton Acebillo, arquitecte en cap a l'Ajuntament de Barcelona durant l'etapa de definició i construcció del Fòrum, es va remuntar als orígens de la degradació de l'espai conegut anteriorment pel nom de platja de Pequín, per la immigració xinesa que s'hi va instal·lar en barraques a final del segle XIX al voltant d'una antiga fortalesa militar, i que posteriorment adquirí el nom de Camp de la Bóta. El barraquisme, la degradació ambiental del riu Besòs i de les platges del Poblenou, ocupades pels residus de les indústries, així com l'aïllament de l'espai de la trama urbana de Barcelona i la instal·lació de tot un seguit d'infraestructures de tractament de residus i sanejament feien de l'operació del Fòrum un repte difícilment superable des del punt de vista urbanístic, tenint en compte que la decisió d'ubicar el Fòrum en aquest espai va respondre exclusivament a criteris polítics, tal com va afirmar a començament d'any l'alcalde de Barcelona, Joan Clos.

La integració de les grans infraestructures de sanejament en l'espai públic, l'arribada de l'avinguda Diagonal al mar, la construcció d'un seguit d'equipaments destinats a la celebració d'esdeveniments multitudinaris, la recuperació del front marítim, la construcció d'un port esportiu i d'altres operacions encara pendents d'execució a final del 2004, com el Campus Universitari de Llevant de la Universitat Politècnica de Catalunya o el zoo marí, s'haurien de veure, segons Acebillo, com un model d'urbanisme integrador destinat a revitalitzar una zona històricament degradada i maltractada per les administracions anteriors a l'adveniment de la democràcia.

A més, tal com va escriure a mig gener Xavier Casas, primer tinent d'alcalde i president de la Comissió d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona, la transformació urbana del Fòrum no s'hauria de veure com una peça a part en l'urbanisme de la ciutat sinó que aquesta operació s'integrava en l'esforç de l'Administració municipal per a

renovar i millorar tot el llevant barceloní, amb operacions com la MILLORA URBANA DE LA PLAÇA DE LES GLÒRIES [108], el projecte de TRANSFORMACIÓ URBANA DEL POBLENOU I 22@ [197] o també la TRANSFORMACIÓ URBANA DE SANT ANDREU-SAGRERA [193].

Resistències al Fòrum

El 21 de gener de 2004 va tenir lloc a l'Ateneu Barcelonès un acte convocat per l'Assemblea de Resistències al Fòrum (ARF) on l'historiador Bernat Muniesa, el filòsof Santiago López i l'antropòleg Manuel Delgado van exposar les seves opinions contràries a la celebració del Fòrum Universal de les Cultures. Els moviments opositors al Fòrum van enfocar el seu missatge en la presumpta paradoxa en què va caure l'Ajuntament de Barcelona com a principal administració promotora d'un esdeveniment organitzat entorn dels valors de la pau, la diversitat i la sostenibilitat alhora que era finançat en bona part per empreses privades, l'activitat de les quals comprometia, molt sovint, els valors esmentats. L'Assemblea de Resistències al Fòrum va denunciar, en aquest mateix acte, les administracions promotores pel fet de practicar una política poc participativa, tant en la definició dels continguts del Fòrum com en el disseny de la transformació urbanística que es desenvolupava en relació amb la iniciativa.

Es va criticar, així mateix, la transformació urbanística tot argumentant que les inversions públiques en les construccions del Fòrum havien hipotecat altres inversions de caràcter social més urgents, a la vegada que, per tal de poder sufragar les despeses generades per l'organització de l'esdeveniment, es va destinar sòl públic qualificat d'equipaments a usos privats com activitats hoteleres i immobiliàries.

L'activitat d'aquests grups opositors va ser notòria al llarg de l'any, especialment durant la celebració del Fòrum, i va acompanyar la inauguració d'aquest esdeveniment amb una cassolada de protesta i amb el repartiment, a l'entrada del recinte, de propaganda de denúncia tant de les administracions i personalitats promotores com de les empreses patrocinadores. L'únic incident de rellevància va succeir el 18 de juliol quan un grup d'uns quatre-cents activistes van ocupar el recinte accedint-hi per terra, van forçar l'entrada d'una de les tanques de recinte, per mar, navegant amb embarcacions improvisades entre la platja de la Nova Mar Bella i el recinte del Fòrum, i per aire, per mitjà d'un parapent. Aquest incident, que no va registrar enfrontaments importants, va provocar la compareixença de Jordi Oliveras, qui va assegurar que es reforçarien els controls d'accés al recinte i va denunciar l'actitud bel·ligerant dels ocupants.

En el marc del moviment opositor a la celebració del Fòrum cal destacar la negativa de la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona a participar activament en l'esdeveniment en considerar que la celebració del Fòrum suposava un malbaratament de recursos públics i que les obres i les infraestructures que s'hi havien fet no justificarien l'esforç inversor en una zona que, tot i tractar-se d'un espai amb greus problemes urbans i ambientals, no aportaria un benefici generalitzat per a la ciutadania i, en canvi, suposaria un increment dels preus del mercat immobiliari local que beneficiaria exclusivament els propietaris del sòl i dels habitatges.

El futur de l'espai Fòrum

La transformació urbana del Fòrum es va plantejar com un procés marcat per la celebració de l'esdeveniment del Fòrum Universal de les Cultures l'any 2004, però responia a una estratègia de més llarg abast de millora de l'entorn mitjançant la construcció d'equipaments que dinamitzessin aquest espai.

Aquests equipaments havien de ser el zoo marí, el port esportiu, el Centre de Convencions Internacional de Barcelona i el Campus de Llevant de la UPC.

A final d'any el centre de convencions funcionava a ple rendiment, però el zoo marí i el Campus de la UPC encara no estaven construïts a causa de certes manques de definicions en el projecte definitiu. El port esportiu també estava pendent de l'adaptació dels espais a la nova activitat.

L'empresa Marina Premià, gestora del port esportiu que adoptaria el nom de Port Fòrum, ja va presentar a final de l'any 2003 el seu pla de gestió consistent en amarradors destinats principalment a grans embarcacions de lleure i un ús dels espais comercials que, contràriament al que s'havia fet al Port Olímpic i al Port Vell, no es destinaria a activitats de lleure sinó a comerços de productes de qualitat destinats principalment als usuaris de les embarcacions.

Pel que fa a l'obertura de l'espai que havia acollit el recinte del Fòrum, l'organització es va comprometre a deixar lliure el recinte a final del mes d'octubre. Aquest fet, però, no permetria l'ús de tot l'espai, pendent de consolidar i d'acabar algunes de les obres que van quedar suspeses per la celebració del Fòrum, com són la cobertura total de la depuradora, la construcció de la segona pèrgola fotovoltaica o bé la reparació d'alguns espais públics els acabats dels quals van mostrar deficiències al llarg de l'esdeveniment.

L'horitzó plantejat a final d'any per l'Ajuntament de Barcelona per tancar definitivament els treballs de transformació urbana del conjunt format pel recinte del Fòrum i pels equipaments i habitatges adjacents es va situar a final de l'any 2008.

Al marge dels equipaments pendents de construcció en els entorns del Fòrum, l'arquitecte Oriol Bohigas va recordar el desembre de 2004 que, si bé el Fòrum havia estat concebut per a donar notorietat internacional a la ciutat de Barcelona, la manca d'infraestructures de primer ordre com la terminal de la tercera pista de l'AEROPORT DE BARCELONA [7], l'arribada del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT A BARCELONA [86] o la ineficàcia política derivada de la inexistència d'una ORGANITZACIÓ TERRITORIAL AMB UN ENS METROPOLITÀ DE BARCELONA [115] condicionaven el desenvolupament de la ciutat i els objectius plantejats en clau estratègica pel Fòrum Universal de les Cultures.

JBL

Més informació:

www.barcelona2004.org
www.forumriberabesos.net/

TRANSFORMACIÓ URBANA DEL POBLENOU I 22@ (BARCELONA) 197



Continua el procés de transformació urbana del Poblenou amb l'aprovació definitiva del Pla de millora urbana del sector Llull-Pujades-Ponent, el més ampli dels sis previstos, i l'acord entre administracions i sector privat per a promoure el Campus Audiovisual. Diversos col·lectius ciutadans continuen reclamant més actuacions de conservació del patrimoni industrial i presentant propostes alternatives per a l'ús d'alguns dels espais en transformació del barri, com en el cas del conjunt industrial Can Ricart.

Antecedents | 2003:110

El pla 22@-Barcelona preveia, amb la modificació del Pla general metropolità de l'any 2000, una profunda transformació física i funcional de prop de 200 ha de sòl majoritàriament industrial al barri del Poblenou, al nord-est de la ciutat de Barcelona.

El projecte 22@-Barcelona, aprovat el juliol de l'any 2000, s'integra en un procés més ampli de transformació i millora del Llevant barceloní, on, a banda de l'esmentat Pla, hi ha projectades o ja en execució altres transformacions com la MILLORA URBANA DE LA PLAÇA DE LES GLÒRIES [108], la TRANSFORMACIÓ DE SANT ANDREU-SAGRERA [193], la TRANSFORMACIÓ URBANA DEL FÒRUM 2004 [196] o el TRAMVIA DEL BESOS [184].

Ritme lent d'ocupació dels espais per activitats “@”

El gener de l'any 2004 Joan Majó aleshores president executiu de la societat mercantil municipal 22@bcn, creada per a promoure i gestionar el procés de transformació del districte 22@, va fer balanç de l'acompliment dels objectius plantejats pel pla en matèria d'establiment d'empreses i activitats “@” –denses en coneixement i en l'ús de noves tecnologies.

Malgrat les poques noves empreses instal·lades fins al moment al districte 22@ i tot i que algunes d'aquestes no responien als tipus d'activitat plantejats als objectius del Pla, Majó va mostrar-se optimista pels acords o previsions d'acord que s'havien assolit entre diverses administracions i empreses privades per a desenvolupar importants projectes que esdevindrien, segons Majó, els “motors de les activitats del 22@”.

Entre aquests “motors” Majó va destacar la construcció d'un gran complex destinat a la producció audiovisual per part de la Universitat Pompeu Fabra (UPF) i del sector privat, la seu de la Comissió Nacional del Mercat de les Telecomunicacions o bé, tot i que menys probable, l'acollida d'una agència europea.

L'elevada presència de promocions de les administracions públiques en el total de la inversió del 22@ va ser aprofitada el mes d'octubre per Eduard Garcia, regidor del Grup de Convergència i Unió al Districte de Sant Martí, que va denunciar que el sector públic estava fent l'esforç inversor que corresponia al sector privat.

Parc Barcelona Mèdia a Ca l'Aranyó

Un d'aquests “motors” de les activitats del 22@ havia de ser el Parc Barcelona Mèdia, tal com va anunciar Majó el mes de gener. El Parc Barcelona Mèdia hauria de ser un complex de prop de 106.000 m² de sòl destinats a la formació, investigació, transferència tecnològica i activitats productives en el sector audiovisual i de la comunicació, que transformaria sis illes situades

entre l'avinguda Diagonal i els carrers d'Almogàvers, Llacuna i Ciutat de Granada.

Aquest complex acolliria un gran equipament, el Campus Audiovisual, promogut per la Universitat Pompeu Fabra, el Grup MediaPro, la societat 22@bcn i l'Ajuntament de Barcelona, que comptaria amb 60.000 m² de sostre, entre els quals es trobarien els de l'antiga fàbrica tèxtil Ca l'Aranyó, construïda l'any 1878 i transformada en Campus de la Comunicació de la UPF.

En el mateix complex la societat Mediacomplex, formada pel Grup MediaPro i la societat 22@bcn, tenia prevista la promoció d'un centre de producció audiovisual de 36.000 m² que havia de disposar de platós, sales tècniques, serveis i espais d'oficines per a empreses vinculades al sector audiovisual.

Segons l'empresa 22@bcn aquest projecte havia de resoldre una carença històrica d'equipaments de la ciutat de Barcelona destinats a la producció audiovisual. El projecte va motivar, tanmateix, opinions crítiques pel que fa als volums de les noves construccions, que suposaven més de 225.000 m² de sostre. Segons membres del grup de treball de patrimoni del Fòrum de la Ribera del Besòs, l'elevada edificabilitat prevista per al complex, sobretot a la façana de l'avinguda Diagonal amb cinc edificis de més de 70 m d'alçada, desvirtuarien el valor arquitectònic de l'antic edifici de Ca l'Aranyó. Finalment, en el Ple del 22 de desembre de 2004, l'Ajuntament de Barcelona va aprovar el Pla especial del campus audiovisual amb els vots favorables del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Iniciativa per Catalunya–els Verds (ICV) i Convergència i Unió (CIU), l'abstenció d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i el vot contrari del Partit Popular (PP).

Pla de millora urbana del sector Llull Pujades Ponent

Dels sis grans plans de millora urbana (PMU) (plans especials de reforma interior (PERI) segons l'anterior legislació urbanística) previstos al Poblenou per a desenvolupar el projecte 22@, el del sector Llull Pujades Ponent va ser l'últim de rebre l'aprovació definitiva, el 20 de febrer de 2004.

Amb un àmbit de més de 318.000 m² de sòl, el més extens dels sis plans de millora urbana, la superfície de transformació es va limitar a 87.700 m² a causa de la complexitat i de la diversitat d'usos consolidats que es desenvolupaven a l'àrea en el moment de l'aprovació.

El Pla, que integrava els barris de la Plata i Can Trullàs, es va redactar amb la intenció de consolidar els eixos del carrer Llull i del carrer Pujades com a connectors del barri antic del Poblenou amb la resta de sectors del 22@ i el nucli antic de la ciutat de Barcelona.



Amb aquesta finalitat, dels més de mil dos-cents habitatges existents, només un 3% van ser afectats per algun tipus de transformació o canvi d'ús, mentre que es va planejar, en el mateix àmbit, la construcció de 263 habitatges protegits.

El fet que aquest sector gaudís d'un elevat nombre d'activitats productives consolidades i en funcionament, la seva proximitat al nucli més dinàmic del Poblenou i, sobretot, la densitat i qualitat de molts dels seus edificis, susceptibles de formar part del patrimoni arquitectònic industrial, van orientar la redacció del Pla a recuperar aquests espais, uns 11.000 m², per a usos d'equipaments públics.

Patrimoni arquitectònic i memòria històrica

Arran de la construcció a partir de l'any 1986 de la Vila Olímpica i de la ronda del Litoral i la consegüent desaparició d'importants complexos industrials de final del segle XIX i després sobretot de l'aprovació del projecte 22@ i de les transformacions físiques que planejava i que comportaven la desaparició de bona part del llegat arquitectònic de l'activitat fabril que havia caracteritzat el desenvolupament urbanístic, econòmic i social del Poblenou, tot un seguit d'associacions i col·lectius ciutadans van posar en marxa una campanya per a preservar el patrimoni arquitectònic industrial del barri.

Aquesta campanya va comptar amb l'aportació destacada de l'Arxiu Històric del Poblenou, l'Associació de Veïns del Poblenou i, sobretot, del Fòrum de la Ribera del Besòs, dins el qual es va crear un grup de treball de patrimoni format per la geògrafa Mercè Tatjer, l'arquitecte Antoni Vilanova, l'historiador Joan Roca a més de Salvador Clarós i Lluís Estrada.

Aquest grup de treball va organitzar al llarg de l'any 2004 les segones i terceres Jornades de Reflexió i Debat entorn del llegat industrial del Poblenou. Si bé les primeres jornades, celebrades el juny de 2003, havien servit per a elaborar una diagnosi de la situació i del potencial del patrimoni industrial al Poblenou, a les segones jornades, celebrades el mes de març de 2004 a la seu del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya, es van presentar un seguit de projectes de conservació, recuperació i gestió d'un conjunt d'espais, catalogats en el Pla de protecció del patrimoni industrial i del nucli històric del Poblenou, un pla que detectava i planificava l'ús compatible amb les activitats @ de més de cent espais, edificis i complexos industrials del barri.

Les terceres jornades, "Jornades de Reflexió i Debat. Llegat Industrial i Innovació", celebrades el mes de novembre al recinte de Can Ricart van acollir la proposta, elaborada pel mateix grup de treball de patrimoni, de creació d'un museu del treball a la fabrica Oliva Artés, un museu que complementaria la seva activitat amb un centre d'interpretació de la metròpoli contemporània prenent com a eix troncal el treball, i un centre de recerca sobre el passat, present i futur de l'urbs productiva.

En paral·lel a la presentació d'aquests treballs, l'Ajuntament de Barcelona i el Districte de Sant Martí van presentar el mes de setembre un cens d'elements arquitectònics industrials dels barris del Poblenou i del Clot que consideraven que calia conservar. El regidor del districte, Francesc Narváez (PSC), amb l'ocasió d'aquesta presentació, va coincidir amb la valoració arquitectònica i cultural realitzada pel Fòrum de la Ribera del Besòs i l'Arxiu Històric del Poblenou sobre el patrimoni industrial del barri i la proposta municipal. També el gerent de l'empresa 22@bcn, Rafael Tormo, va assegurar que les antigues construccions industrials s'estaven revalorant gràcies a la demanda d'aquest tipus d'espais per part d'empreses que trobaven un valor afegit al fet d'instal·lar-se en un edifici d'aquestes

característiques. Tot i això l'Associació de Veïns del Poblenou i altres col·lectius es van mostrar escèptics i denunciaven que tot i aquestes declaracions no s'havia aturat el degoteig de demolicions de fàbriques iniciat l'any 2000, com el de La Unión Metalúrgica, efectuat el maig de 2004.

Durant el mes de juny de l'any 2004, la Direcció de Plans i Projectes Urbanístics de l'Ajuntament de Barcelona va encarregar a l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona un estudi per a la conservació del barri del Taulat, el més antic del Poblenou. L'encàrrec consistia a elaborar una diagnosi de les condicions urbanístiques i del potencial de protecció de la trama urbana i de la volumetria d'aquest antic nucli que es considerava de gran interès perquè havia estat habitat temps enrere per socialistes utòpics.

L'habitatge protegit al Poblenou

La conservació i la gestió del patrimoni arquitectònic i històric industrials del Poblenou no va ser, però, l'únic aspecte reclamat pels col·lectius veïnals del Poblenou al llarg de l'any 2004, que també van mostrar la seva preocupació per la substitució del parc d'habitatges existent i la promoció d'habitatges socials,

Si bé al projecte inicial la previsió era que tota la producció de nous habitatges vinculats a les promocions del 22@ estarien destinades a la construcció d'habitatges socials, la lenta implantació d'empreses, el baix volum d'inversió privada en la construcció d'espais productius i la demanda de conservar espais industrials amb un alt valor arquitectònic van portar l'Ajuntament de Barcelona a rebaixar les exigències en matèria d'usos de les promocions privades, fet que va permetre la promoció d'habitatges, amb un valor de mercat més alt.

Les demandes de les associacions de veïns es van centrar a definir una quota d'adjudicacions d'habitatges de promocions públiques, de tal manera que la meitat dels pisos adjudicats fossin destinats a persones residents prèviament al Poblenou. Les negociacions entre els col·lectius veïnals i el Patronat Municipal de l'Habitatge es van concloure el mes de setembre de 2004 amb l'acord de reservar un terç dels quatre mil habitatges de promoció pública previstos per a persones empadronades al Poblenou.

Aquest acord va ser aprofitat per les associacions de veïns d'altres barris propers per a reclamar que aquest mateix tracte es fes extensiu a les zones contigües que, però, no quedaven afectades per cap dels sis plans de millora urbana del projecte 22@.

A mitjan mes d'octubre es van començar a construir els primers setanta habitatges protegits del 22@, amb una promoció de la cooperativa veïnal d'habitatge Prohabitat.

Demanda de nous equipaments

A banda del patrimoni arquitectònic i l'accés preferent dels veïns als habitatges protegits, el teixit associatiu i veïnal també va fer espreses les seves demandes en matèria d'equipaments culturals, esportius i sociosanitaris per al barri. Un fet destacat al llarg de l'any va posar de manifest la manca d'un determinat tipus d'equipaments, no només al barri sinó a la ciutat de Barcelona.

L'Associació de Veïns del Poblenou i les ONG Cuarto Mundo, SOS Racisme i Col·lectiu de Drets Humans van reclamar a començament de juliol a l'Ajuntament de Barcelona que es construís un equipament d'acollida per a les famílies de pas, dedicades a feines de temporada. L'origen de la demanda es fonamentava en el seguit d'instal·lacions de campaments en solars i d'ocupacions d'edificis buits



El complex industrial de Can Ricart continuava en funcionament a finals d'any malgrat les intervencions que hi havia previstes en aquest sector. Foto: Jaume Barris

que s'havien succeït al llarg del 2004 als carrers d'Agricultura i Santander, per part de diverses famílies, majoritàriament d'ètnia gitana. Aquestes ocupacions es produïen en indrets, solars i edificis mancats de qualsevol servei necessari per a assegurar la salubritat dels ocupants, instal·lats, la gran majoria, en caravanes. L'Ajuntament de Barcelona va ordenar diverses ocasions el desallotjament d'aquestes famílies, desallotjaments que donaven pas a noves ocupacions en el mateix barri o en els barris veïns com el Bon Pastor o Sant Andreu.

Parc Central i Can Ricart

Una de les intervencions previstes al pla 22@-Barcelona era la que s'havia de desenvolupar a l'anomenat Sector Parc Central, consistent en la transformació en zona verda de 11.000 m² de sòl, la construcció de més de 25.000 m² de sostre d'equipaments, 182.000 m² d'activitat productiva i dos-cents habitatges sota alguna forma de règim de protecció pública en un espai situat entre l'avinguda Diagonal i els carrers de Perú, Bilbao i Espronceda. Aquest projecte, promogut pel Grup Ricart, propietaris de la majoria dels terrenys, Realia Business i Servihabitat XXI, va topar des de la seva posada en marxa amb l'oposició de col·lectius veïnals i ocupants dels tallers encara existents al complex industrial de Can Ricart, inclòs en aquests terrenys, que criticaven principalment la substitució total del conjunt industrial de Can Ricart per edificacions de nova planta i l'expulsió de nombroses empreses i tallers industrials i de creació artística localitzats en aquests espais.

Segons el grup de treball de patrimoni del Fòrum de la Ribera del Besòs, malgrat que el conjunt industrial de Can Ricart no oferia elements singulars d'especial interès arquitectònic, el seu conjunt representava un exemple únic de recinte industrial urbà mereixedor d'una protecció integral, que adaptés els espais a nous usos compatibles amb les activitats @.

D'altra banda, la família Ricart, propietària dels espais, va informar al llarg de l'any a les diferents empreses ubicades a Can Ricart que tenien intenció de no renovar-los els respectius contractes de lloguer. Entre els llogaters de les diferents naus hi havia un ampli ventall de professions artesanals, industrials i artístiques que, segons ells, podien encaixar a la perfecció amb les activitats de producció i transmissió de coneixement i noves tecnologies previstes al projecte 22@. L'oposició ferma als desnonaments dictats al

llarg de l'any 2004 va mantenir bloquejat el desenvolupament del projecte de transformació del sector. Aquesta situació de bloqueig va ser aprofitada pels llogaters dels espais i per altres col·lectius per a organitzar una campanya en defensa de la permanència i la diversitat d'activitats, dels espais i dels valors històrics que representava Can Ricart.

Mentre els projectes constructius quedaven en suspens, els espais adjacents van anar degradant-se per l'abandonament a causa de la manca d'intervenció municipal, que esperava una solució per a Can Ricart.

L'Associació de Veïns del Poblenou i altres col·lectius com la Plataforma Veïnal Contra l'Especulació van reclamar a principi de juny la urbanització i el desenvolupament del Parc Central, projectat per l'arquitecte francès Jean Nouvel, al·legant la carència d'espais verds al districte. Aquestes reclamacions van derivar en l'ocupació de l'espai mitjançant la plantació d'un hort comunitari i la celebració de vetllades de cinema i revetlles, com la de Sant Joan. Tanmateix, els efectius de la Guàrdia Urbana van procedir al desallotjament i al tancament de l'espai.

A final de l'any 2004, el desenvolupament del projecte del Sector Parc Central i la situació de les activitats productives de Can Ricart es trobaven encara en una situació de bloqueig.

A final d'any el primer tinent d'alcalde i president de la Comissió d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona, Xavier Casas, va declarar que el procés de transformació del barri i del districte industrial es preveia lent i laboriós i va recordar que les previsions del projecte 22@bcn se situaven en un horitzó de vint anys per a l'acompliment dels seus objectius.

Aprovats el PMU del sector Lluís Pujades Ponent i el projecte constructiu del Parc Barcelona Mèdia, només el sector del Parc Central i Can Ricart condicionava el desenvolupament dels sis sectors definits per la societat 22@bcn com a transformacions urbanístiques estratègiques.

La construcció dels primers habitatges protegits i l'acord entre l'Ajuntament de Barcelona i col·lectius veïnals per a adjudicar un terç dels pisos a residents al barri concloïa una llarga etapa de definició i negociació sobre la política d'habitatge aplicada al projecte 22@.

S'entrava, doncs, a final d'any, en una nova etapa de definició de projectes més concrets de renovació d'illes, edificacions aïllades i elements arquitectònics d'interès en què s'haurien de conjugar, per a evitar situacions de conflicte i bloqueig, els interessos municipals, dels promotors, dels usuaris i dels col·lectius veïnals, així com d'iniciatives per a la defensa i valoració del patrimoni industrial del Poblenou.

JBL

Més informació:

www.bcn.es/22@bcn/
www.forumriberabesos.net/
www.ub.es/geocrit/b3w-581.htm
www.ub.es/geocrit/b3w-598.htm

198 TURISME. DEBAT SOBRE EL MODEL TURÍSTIC DE CATALUNYA



El debat sobre el model turístic català ha estat present, especialment a l'estiu, tant als mitjans de comunicació com a l'agenda política i a les trobades d'acadèmics i del món empresarial. Les xifres i les declaracions publicades sobre el sector i els incidents succeïts a Lloret de Mar, entre turistes joves i els cossos de seguretat, han atret l'atenció sobre un debat central en la suposada crisi del model turístic de sol i platja, la necessitat de valorar els costos del sector i la cerca de nous models més sostenibles.



A principi d'agost, el portaveu del govern de la Generalitat, Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) va declarar que calia obrir un debat per a renovar i potenciar la promoció turística de Catalunya i remodelar-ne l'oferta, fet amb el qual va corroborar les declaracions que dies abans el conseller de Turisme, Pere Esteve (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), havia fet en relació a la necessitat de potenciar canvis en el sector. Segons Nadal, calia treballar sobre tota aquella infraestructura que respongués al model turístic dels anys cinquanta, seixanta i setanta.



Poc després el ministre d'Indústria, Treball i Comerç, José Montilla (PSC), coincidí amb el conseller Nadal en l'anàlisi de la situació, i plantejava la necessitat d'atorgar "valors afegits" a les destinacions, amb la potenciació de modalitats com el turisme gastronòmic, cultural, de negocis i congressos o el termal. Alhora destacava que el Govern central estava posant en marxa els mecanismes necessaris per a sumar esforços de promoció amb les comunitats autònomes i el sector privat, com ara potenciar el paper de la Comissió Interministerial de Turisme de la Conferència Sectorial i la creació del Consell Espanyol de Turisme.



Segons el conseller Pere Esteve, la Generalitat de Catalunya tenia previst impulsar una "oferta turística global" per a potenciar les destinacions tradicionals de platja de les costes catalanes, incloent-hi també altres àmbits geogràfics com els Pirineus o el delta de l'Ebre i incidint en la promoció d'elements culturals com la gastronomia, les festivitats, esdeveniments com l'Any Dalí, i fins i tot d'institucions com el Futbol Club Barcelona, en qualitat d'integrants d'una marca comercial de Catalunya. El Conseller va explicar el mes d'agost que si bé el turisme aportava més del 10% del PIB català, lleugerament per sota de la mitjana espanyola (12%), el pressupost en turisme de la Generalitat equivalia, en termes absoluts, al d'un territori com la Comunitat de Múrcia. Pere Esteve va afegir que no opinava que l'oferta de sol i platja estigués exhaurida, com ho demostrava el fet que no hi havia regressió de la inversió ni deslocalització ni tancaments al sector. Això sí, reconeixia que calia modificar-la reforçant el model amb altres ofertes complementàries i desestacionalitzadores, recolzant econòmicament els municipis turístics i potenciant-ne la qualitat dels serveis.

En definitiva, des del Departament de Comerç Consum i Turisme es feia evident l'existència d'un model turístic que generava costos econòmics i ambientals i que es basava en els baixos preus com a principal factor competitiu, cosa que no es podria mantenir en un futur pròxim.

Lloret de Mar i el "turisme de borratxera"

L'11 d'agost uns dos-cents joves, bàsicament turistes, es van en-

frontar als agents de la policia local i autonòmica davant de la discoteca Tropik's de Lloret de Mar i van provocar importants destrosses de mobiliari urbà i un resultat de catorze persones ferides. Fets similars ja havien succeït la setmana anterior en la mateixa zona, amb una baralla de més de cent persones que acabà amb la detenció de quatre joves. Els aldarulls van acaparar l'atenció dels mitjans i van traslladar a l'opinió pública el debat encetat sobre el model turístic.

El 17 d'agost, la consellera d'Interior, Montserrat Tura (PSC), en roda de premsa va declarar que els aldarulls de Lloret no eren un tema de caràcter policial sinó de la necessitat de reconversió d'una part del sector turístic que generava una oferta dirigida a un consumidor molt determinat, a uns preus molt reduïts. El conseller portaveu del Govern, Joaquim Nadal, coincidí amb la consellera que els esdeveniments de Lloret "van més enllà d'un problema de seguretat ciutadana". La consellera va explicar que havia fet arribar al Departament de Comerç Consum i Turisme una proposta sobre la necessitat de reconvertir una part del sector turístic a Lloret de Mar i a altres municipis costaners de característiques similars per tal d'erradicar el que va definir com a "turisme de borratxera". Tura va explicar que hi havia "veritables circuits de recerca de coma etílic" i que alguns establiments organitzaven rutes en autobús per a portar els turistes a consumir alcohol barat.

La consellera va demanar responsabilitat als empresaris que promouen aquest tipus de turisme, lamentant que "perquè alguns es guanyin així la vida, el conjunt de la ciutadania ha de destinar recursos en matèria policial i en reparació del mobiliari urbà". Va afegir que "no es poden demanar solucions en set mesos de govern a problemes de fa anys" i que calia esperar per a poder tancar establiments amb les garanties judicials necessàries. Montserrat Tura també va declarar que hi havia hotels antics que no complien les normatives vigents i també locals d'oci nocturn que no tenien llicència per a funcionar com a discoteques.

L'Ajuntament de Lloret va lamentar els perjudicis que havien causat els aldarulls en la imatge del municipi i es mostrava d'acord amb la necessitat d'acabar amb la problemàtica, sense concretar, però, la manera de fer-ho. L'alcalde Xavier Crespo (Convergència i Unió, CiU) assegurava que ja aplicaven mesures dràstiques, com sancions a establiments, i que l'any 2003 se n'havien tancat tres que infringien la normativa i que s'havia elaborat un pla estratègic per a millorar la imatge de la població. El president de l'Associació de Bars i Restaurants de Lloret, Víctor Rodríguez, va admetre que hi havia un problema d'abusos etílics, però va discrepar que el fenomen fos exclusiu de la localitat, alhora que afirmava que era un "fet social del jovent d'avui" i que l'Administració, i no els empresaris, era qui tenia les eines per a controlar les normatives dels locals nocturns.

Més crítics amb les declaracions de la consellera Tura es van mostrar el secretari general de Turisme del Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç, Ramon Martínez (PSOE), segons el qual aquelles manifestacions l'únic que feien era "matar el mercat", i el secretari d'Estat de Turisme, Pedro Mejía (PSOE), que defensava que "no es pot parlar d'estancament ni de crisi" perquè tant les xifres d'arribades com d'ingressos eren importants.

El turisme de sol i platja. Un model exhaurit?

El 10 d'agost el president de la Federació d'Hostaleria de les Comarques de Girona, Antoni Escudero, admetia que havia estat un juny "desastrós", un juliol dolent i un agost amb només un 90% d'ocupació. El principal problema, afegia Escudero, era que abans el client europeu trobava exòtic l'Estat espanyol, i sobretot molt més barat, i que ambdós aspectes havien canviat. Tot i això, segons ell, el model tradicional de turisme de sol i platja no estava exhaurit, sinó que continuava essent precisament el que la gent buscava més. Per a Salvador Joan, vicepresident de la Federació Empresarial d'Hostaleria i Turisme de la província de Tarragona (FEHT), el que era obsolet eren les infraestructures, els serveis que es donaven en alguns municipis i la manera de fer la promoció turística, i denunciava que, tot i que Catalunya era una de les comunitats que rebia més turisme, era de les que proporcionalment gastava menys diners en promoció, a la vegada que el turista s'havia de trobar amb "cues a l'autopista, aparcaments escassos, un aeroport col·lapsat en ple agost...". Així, segons Pellicer, el model encara era vàlid si es creava una oferta complementària. Coincidia amb aquesta opinió el gerent del Patronat de Turisme de la Diputació de Tarragona, Octavi Bono, mentre que el vicesecretari d'Economia i Treball de Convergència Democràtica de Catalunya i exconseller de Turisme, Antoni Fernández Teixidó, assegurava que el que calia fer amb el turisme era "promocionar, no repensar", ja que era fals que el model estigués exhaurit.

Per la seva banda, el president de la Confederació Empresarial d'Hostaleria i Restauració de Catalunya, Joan Molas afirmava en una entrevista en què feia referència a unes declaracions del ministre José Montilla que era poca substància dir que el model de sol i platja estava exhaurit i assegurava que el que calia era invertir en promoció i infraestructures i en aspectes com ara que l'aeroport funcionés a la perfecció els dies de més trànsit aeri de l'any, que es milloressin les carreteres o que augmentés la seguretat. La prova, segons Molas, que el model no estava exhaurit era que els turistes que no venien a Catalunya anaven a buscar el mateix tipus d'oferta a altres destinacions més competitives o amb infraestructures millors.

Noves tendències en el sector

L'auge de les línies aèries de baix cost, la pèrdua de pes dels paquets turístics, l'augment de les pernoctacions en establiments no hotelers i l'escurçament de les estades són alguns dels principals canvis que es van detectar en el sector turístic al llarg del 2004. L'any 2004 Catalunya seguia al capdavant de les comunitats autònomes en les xifres d'arribada de visitants estrangers, amb el 24% del total.

En els set primers mesos de l'any, tres de cada quatre turistes estrangers van arribar a Espanya en avió (amb un increment del 3,3%) i va baixar en un 3,9% l'accés per carretera. A més, en aquest període, el trànsit de les companyies de baix cost havia incrementat el 31,5%. El 56% dels turistes estrangers visitaven Espanya pel seu compte, sense paquet turístic, i el 35% dels turistes s'allotjaven en establiments no hotelers, com apartaments privats i segones residències.

La consultora Aguirre Newman informava a mitjan agost que el *boom* immobiliari i de la construcció dels últims anys era, en part, conseqüència del creixement de la demanda d'habitatge turístic. Segons el Banc d'Espanya, dels 3,7 milions de segones residències que hi havia a l'Estat el 2004, 1,7 milions eren de propietat estrangera, principalment a la costa, i xifrava en 7.179 milions d'euros la inversió estrangera en immobles el 2003, un 16% superior a la del 2002 i amb un ritme de creixement constant en els darrers sis anys. Inicialment, abans de la introducció de l'euro, la inversió estrangera se sentia atreta pels preus; tanmateix, la demanda podia continuar, ja que, segons l'Organització Mundial de Turisme, entre 800.000 i 1,7 milions de famílies europees desitjaven tenir a Espanya una segona residència o una residència fixa per a la jubilació.

Segons l'organització empresarial Excelltur, el creixement de les segones residències indicava que el model de sol i platja no estava exhaurit, si bé hauria afavorit la davallada de les pernoctacions hoteleres i de la mitjana de despesa per turista. Segons les dades d'aquesta organització empresarial, durant els darrers set anys el nombre total de turistes estrangers a Espanya havia crescut de 39,5 milions a 52,4 milions (un augment del 32,6%) però gairebé la meitat d'aquest increment corresponia a persones que s'allotjaven en habitatges privats, d'amics o de la família.

El turisme d'interior

A banda del turisme costaner de sol i platja, el turisme d'interior a Catalunya, i concretament a les comarques del Pirineu, va presentar el 2004 unes xifres discretes. A mitjan agost el president de l'Associació d'Esports d'Aventura del Pallars Sobirà, Josep Miquel Messegué, indicava que el nombre de contractacions d'esports d'aventura havia caigut un 20% respecte de l'any 1993. Tanmateix, el president de la Federació d'Hostaleria de Lleida, Juan Antonio Serrano, i el director del Patronat de Turisme de la Diputació de Lleida, Xavier Moncayo, coincidien a afirmar que la demanda en la seva demarcació s'havia estancat en la xifra de 600.000 visitants, que, tenint en compte les dues mil noves places d'allotjament creades, els resultats d'ocupació es podien considerar equivalents als de l'any anterior. Moncayo opinava que calia apostar fort per la qualitat, ja que els hotels antics eren els que funcionaven pitjor, mentre que el turisme rural passava per un bon moment justament perquè ofería una elevada qualitat.

Altrament, segons dades del Departament de Comerç, Consum i Turisme, el 60% dels turistes del Pirineu s'allotjava en segones residències –en propietat, llogades o deixades– que tenien una ocupació mitjana de només disset dies l'any.

Un model alternatiu

En relació amb aquesta darrera qüestió, al llarg de l'any sorgiren a les comarques de la Cerdanya i el Pallars Sobirà, dos dels territoris més afectats per la promoció de nous habitatges de segona residència, diversos col·lectius i moviments de protesta contra la proliferació de projectes d'urbanització de segones residències. La majoria d'aquests col·lectius tenien com a objectiu, expressat en els seus manifestos, preservar el paisatge del Pirineu, que consideraven principal actiu i font de riquesa de la zona.

Col·lectius com la plataforma veïnal *Salvem Pedra*, integrada principalment pels veïns del poble ceretà de *PEDRA* [159], amb cinc cases habitades i sense cap segona residència, i on s'hi projectava construir dos-cents nous habitatges, la plataforma *Mainera Cabistrany*, que aglutinava una dotzena de pobles de la vall d'Àssua, al Pallars Sobirà, l'associació de veïns de *Son*, que protestava pels *NOUS PLANS URBANÍSTICS DEL PALLARS* [164] presentats a les valls d'Àneu, també al Pallars

Sobirà, o els moviments d'oposició al projecte d'una ESTACIÓ D'ESQUI I UNA URBANITZACIÓ A LA VALL FOSCA [77], són mostres de mobilitzacions sorgides per a protestar per la proliferació de segones residències al Pirineu.

En aquesta línia de debat s'emmarquen també els actes que a final d'any organitzà la plataforma Pirineu Fòrum en diverses poblacions de l'Alt Pirineu, en els quals s'exposaren documents com el llibre "Avaluació de la sostenibilitat del turisme a l'Alt Pirineu i Aran", dels geògrafs Xavier Campillo i Xavier Font, on s'analitzaven els costos socials, econòmics i ambientals del sector i s'argumentava que una segona residència consumia sis vegades més espai que el que es necessitava per a ubicar les mateixes places d'allotjament en un hotel i que al mateix temps un hotel creava sis vegades més llocs de treball i generava uns ingressos deu vegades superiors.

Amb totes aquestes manifestacions reivindicatives i de protesta com a rerafons, en les dues presentacions que la Generalitat va fer de l'esborrany del PLA TERRITORIAL PARCIAL DE L'ALT PIRINEU I ARAN [143] a la Cerdanya i a Tremp, el secretari de Planificació Territorial de la Generalitat, Oriol Nel·lo, va admetre que l'Alt Pirineu es trobava amenaçat per l'augment de les segones residències. Nel·lo, que va participar en diversos actes durant tot l'any on el debat del model turístic va estar present, assegurava a la primera trobada del sector hotelier de Catalunya que la proposta del Govern per impulsar el sector turístic a l'Alt Pirineu consistia a desaccelerar la inversió

immobiliària en habitatges de segona residència i a impulsar el desenvolupament del sector hotelier. Aquest Pla territorial, que estava previst de ser aprovat a principi de 2005, establiria directrius de desenvolupament de la zona i apostaria per mantenir l'activitat agrícola, per un creixement concentrat en els nuclis principals i per una reorientació del mercat immobiliari que frenés l'augment de les segones residències.

L'any 2004, les declaracions realitzades des del Departament de Comerç, Consum i Turisme i els fets de Lloret de Mar, entre altres, van afavorir la presència del debat sobre el model turístic i la publicació de dades, estudis i opinions sobre l'estat del sector, els costos econòmics, socials i ambientals i les possibles alternatives.

MPB

Més informació:

www.mfom.es
www.cambrabcn.es/Catalan/La_Cambra/documents/corredors_basics.pdf
www.gencat.net/ctc/
www.gencat.net/ctc/serveis/estudis_estadistiques/estadistica_1/index.html
 CAMPILLO, X. & FONT, X. Avaluació de la sostenibilitat del turisme a l'Alt Pirineu i Aran



La consellera Tura ha reclamat la necessitat de reconvertir part del sector turístic a Lloret de Mar, en la imatge, i a altres municipis costaners de característiques similars. Foto: Àlex Tarroja

URBANITZACIÓ CLUB MEDITERRANÉE (CADAQUÉS) 199



El complex turístic del Club Méditerranée, situat al Parc Natural del Cap de Creus, tanca les portes després que la Direcció General de Costes en comença a desmantellar les instal·lacions situades a primera línia de mar. L'Estat negocia amb l'empresa propietària del Club l'adquisició del complex amb l'objectiu d'enderrocar-lo i integrar-lo dins el Parc Natural.

La urbanització del Club Méditerranée a Cadaqués és un complex residencial turístic situat a l'extrem nord del municipi de Cadaqués (Alt Empordà) i és un dels pocs espais urbanitzats del litoral del cap de Creus. Fou inaugurat l'any 1962 i tenia uns tres-cents setanta apartaments i diversos serveis com ara un port esportiu, restaurants, bars, piscines, pistes d'esports o discoteques en 200 ha de terreny.

L'any 1998 es va declarar el **PARC NATURAL DEL CAP DE CREUS** [125], que incloïa unes 14.000 ha, de tal manera que la urbanització va quedar al bell mig del Parc i partia una reserva integral. A partir de llavors el Ministeri de Medi Ambient, a través de la Direcció General de Costes, va iniciar els intents de comprar l'espai i de recuperar-lo per al Parc Natural i va ordenar el desmantellament i l'enderrocament de totes les instal·lacions.

Les converses per a negociar un preu de venda van quedar aturades el 2003, per la qual cosa el Ministeri va decidir pressionar l'empresa amb l'amenaça d'enderrocar totes aquelles instal·lacions que no s'adequaven a la Llei de costes, justificant que estaven dins la zona marítima terrestre. Aquell mateix any, el Ministeri va destinar una partida de 150.000 euros per a desmantellar un petit moll tot i que els propietaris del Club Méditerranée ho van intentar impedir per via judicial.

Nous desmantellaments durant el 2004

En la mateixa línia, el març de 2004 la Direcció General de Costes va anunciar que havia reservat 1,28 milions d'euros per a nous desmantellaments d'instal·lacions marítimes que vulneressin la Llei de costes, en les quals s'inclouen les edificacions, molls i camins més propers al mar. Es preveia que les obres comencessin abans de l'estiu fet que impediria que el Club Méditerranée organitzés activitats marítimes a partir d'aquella mateixa temporada i

que premetria eliminar un dels principals atractius del complex.

L'Ajuntament de Cadaqués veia amb bons ulls la decisió de la Direcció General de Costes i confiava que aquest fos un primer pas perquè el Club tanqués i s'enderroquessin totes les edificacions del complex, excepte algunes que es podrien destinar a usos ambientals i científics. No obstant això, l'alcalde, Joan Borrell, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), va demanar que no es desmantellés el moll del Club Méditerranée, a la cala Culip, ja que considerava que era un refugi tradicional dels pescadors i permetia protegir les embarcacions en cas de temporal.

El Club tanca i s'inicien les negociacions

Finalment el mes de juny el Club Méditerranée va decidir tancar les portes davant l'amenaça de la Direcció General de Costes d'enderrocar les instal·lacions de la primera línia de mar, tot i que aquest fet finalment no es va complir. Això va suposar l'acomiadament de la setantena de treballadors temporals que tenia el Club Med, si bé s'assegurava que mentre el Club fos propietari de les instal·lacions els deu treballadors que realitzaven tasques de manteniment seguirien contractats. Després de l'anunci del tancament es van reprendre les negociacions per a comprar els terrenys. Inicialment el Club Méditerranée demanava entre vuit i deu milions d'euros, molt per sobre dels dos que oferia el Ministeri de Medi Ambient. L'Ajuntament de Cadaqués va manifestar la seva preocupació que la situació s'allargués i que mentrestant la urbanització s'anés degradant amb perill que es produïssin ocupacions il·legals dels apartaments.

A final de 2004 encara no s'havia produït la compra de la propietat per part de l'Estat, si bé l'acord semblava imminent. Es preveia que un cop fos propietat pública el complex s'enderrocaria aviat i que el nou espai continuaria essent propietat de l'Estat per bé que s'integraria al Parc Natural, el qual es faria càrrec de la gestió.

MJP

Més informació:

www.clubmed.com
www.parcdecatalunya.net/ccc/cpcap-creus00.htm
www.salvem-emporda.org



A finals del 2004 el Ministeri de Medi Ambient i els propietaris del club seguïen sense arribar a un acord per la compra-venta dels terrenys. Foto: Marta Casas

200 URBANITZACIÓ DE BAIXA DENSITAT A CATALUNYA. DEBAT



Es donen a conèixer nombrosos estudis que evidencien l'expansió de la ciutat de baixa densitat a Catalunya i que posen de manifest els elevats impactes econòmics, ambientals, paisatgístics i culturals d'aquest model d'ocupació del territori. Diversos experts manifesten que el planejament territorial ha de ser l'eina clau per a contenir aquest model.



La ciutat de baixa densitat, també anomenada ciutat difusa en els estudis italians, és un model d'ús i ocupació del territori que s'ha estès a Catalunya durant els darrers quaranta anys i que afecta tant els creixements residencials, com els comercials i industrials. Aquest model es caracteritza per un creixement extensiu, dispers i de baixa densitat d'edificació, per la segregació d'usos i per un elevat consum de territori.



La ciutat de baixa densitat residencial està formada bàsicament per habitatges unifamiliars amb jardí i s'oposa al model de ciutat compacta típicament mediterrani, amb mescla d'activitats a l'espai i densitats moderades. Tal com es posa de manifest en l'abundant bibliografia sobre aquest tema, la major part de professionals vinculats a l'ordenació del territori alerten dels diversos riscos associats a la ciutat de baixa densitat: major consum de sòl, energia i aigua; encariment dels serveis públics (com ara l'enllumenat, l'abastament d'aigua o la recollida d'escombraries); transformació del paisatge amb elements aliens al model Mediterrani; segregació social, i augment de la mobilitat amb transport privat.

A Catalunya aquest procés es va iniciar a partir dels anys seixanta amb la construcció d'urbanitzacions, algunes sense legalitzar inicialment, a l'entorn de l'àrea metropolitana de Barcelona. Les urbanitzacions es caracteritzaven pel fet d'organitzar-se en atenció a la forma del terreny del promotor, perquè es localitzaven d'una manera que les feia estar desconnectades del nucli urbà i perquè estaven formades per vials mínims, sense reserves per a espai públic, i amb parcel·les per a cases unifamiliars amb jardí que s'anaren i s'aniran construint progressivament. Amb l'arribada dels ajuntaments democràtics i les noves normatives de planejament urbanístic, aquestes urbanitzacions es van anar legalitzant a poc a poc (amb algunes excepcions) i la majoria foren rebudes pels ajuntaments, que de mica en mica van anar assumint els costos de serveis i manteniment de nuclis sovint allunyats del nucli urbà, amb importants déficits de serveis bàsics i equipaments. Des dels anys vuitanta i fins a l'actualitat, les parcel·les de les urbanitzacions que encara estan buides es van construint o reomplint progressivament.

D'altra banda, a partir dels anys vuitanta es va iniciar la construcció de cases adossades i en filera, en aquest cas en continuïtat amb les trames urbanes existents, dins d'un procés de planejament municipal i amb unes densitats més moderades, tot i que amb una important tendència a ocupar importants proporcions de territori.

La constatació dels impactes negatius que comportava aquest model va fer que la LLEI D'URBANISME 2/2002 [105] es fixés com a objectiu bàsic un "desenvolupament urbanístic sostenible" basat en

la "utilització racional del territori". Això havia de comportar "la configuració de models d'ocupació del sòl que evitin la dispersió en el territori, afavoreixin la cohesió social, considerin la rehabilitació i la renovació en sòl urbà, atenguin la preservació i la millora dels sistemes de vida tradicionals a les àrees rurals i consolidin un model de territori globalment eficient".

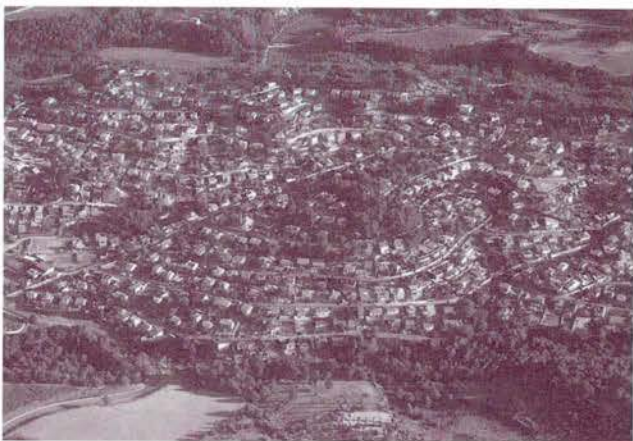
D'altra banda L'ACORD PER UN GOVERN CATALANISTA I D'ESQUERRES [2003:5] firmat pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) tenia com a objectiu, en matèria d'ordenació del territori, promoure un "model d'urbanització caracteritzat per la compacitat, la complexitat i el caràcter integrat dels assentaments".

Diversos estudis evidencien l'expansió de la ciutat de baixa densitat

A principi de febrer el Col·legi d'Arquitectes de Catalunya va fer públic que durant el 2003 s'havien construït prop de nou mil cases adossades, una xifra molt similar a la de l'any 2000. No obstant això, aquest creixement havia estat desigual, ja que les cases adossades, o en filera, havien guanyat pes a Tarragona (de 745 a 3.000) però n'havien perdut a Barcelona (de 4.549 a 3.163), Girona (de 2.978 a 1.806) i Lleida (de 1.263 a 1.022). A Tarragona destacava la comarca del Baix Camp, amb un total de 1.366 cases adossades iniciades el 2003, una xifra superior a tota la província de Lleida.

El mes d'abril es va donar a conèixer l'estudi "La construcció d'habitatge a la demarcació de Girona", del Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Girona realitzat per la Càtedra de Geografia i Pensament Territorial de la Universitat de Girona. L'estudi, elaborat per Joan Vicente i Obdúlia Gutiérrez, indicava que, a la província de Girona, entre el 1987 i el 2003 s'havien construït un total de 120.232 habitatges, mentre que la població només havia augmentat de 114.000 habitants. Durant aquest període les cases unifamiliars o aparellades havien passat del 17,8% al 24,1% i, per contra, els pisos havien baixat del 64,2% al 58,1%. Els habitatges en filera, per la seva banda, es mantenien en un 17,8%.

D'altra banda el juny es va presentar l'estudi "Habitatge i consum de sòl", realitzat pels economistes Agustí Jover i Miquel Morell. Mitjançant el contrast de les dades dels habitatges acabats al llarg de l'últim decenni, el sòl residencial disponible i la densitat d'habitatges per hectàrea, els autors arribaven a la conclusió que si es mantenia el ritme d'edificació de baixa densitat dels últims anys el sòl urbanitzable es podria exhaurir en poc més d'un decenni. Segons l'estudi, l'any 2003 s'havien acabat a Catalunya 68.798 habitatges, dels quals un 31,4% eren adossats o aïllats i un 68,6% plurifamiliars o en bloc. Si bé la prime-



Els creixements en baixa densitat han estat qualificats d'insostenibles i de representar un model oposat a la diversitat i la complexitat característica de la ciutat mediterrània. Vista aèria d'una urbanització residencial de l'àmbit metropolità de Barcelona. Foto: Roser Lopez y Juan Morejón

ra tipologia havia ocupat 311 ha, la segona n'havia ocupat únicament 171, fet que demostrava el gran consum de sòl que genera l'habitatge unifamiliar.

Una tesi analitza el creixement de baixa densitat a Barcelona

El 15 de maig es va presentar la tesi doctoral: "La producció residencial de baixa densitat a la província de Barcelona, 1985-2001", elaborada per Francesc Muñoz, del Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB), i dirigida per Ignasi de Sola-Morales i Rosa Ascón. La tesi plantejava una anàlisi del creixement de l'habitatge de baixa densitat a la província de Barcelona a partir de la construcció d'habitatges aïllats i adossats a diferents municipis entre els anys 1985 i 2001. Segons l'autor, tot i que aquest fenomen no era nou, a partir del final dels vuitanta havia adquirit una nova dimensió a causa de l'increment del volum de les produccions i de la seva difusió en el territori i del fet que es tractés majoritàriament d'habitatge principal i no secundari. La tesi demostrava que s'havia produït una substitució dels territoris que acollien aquests creixements residencials que havien passat de ser municipis metropolitans propers a Barcelona fins a l'inici dels anys noranta a ser ciutats mitjanes i viles de segona i tercera corona metropolitanas a la fi dels noranta.

D'altra banda la tesi plantejava que el desenvolupament de la urbanització dispersa no s'explicava únicament com el resultat de la "fugida" de la ciutat de famílies amb recursos, sinó també de famílies o parelles joves que acabaven accedint a l'habitatge adossat de dimensions petites a causa del diferencial de preus amb el centre urbà de Barcelona. Finalment la tesi qualificava aquest creixement com a molt insostenible, no només en termes ambientals i urbanístics, sinó també culturals, ja que significava l'aparició d'un territori residencial oposat a la diversitat i a la complexitat característica de la ciutat mediterrània.

Seminari sobre la ciutat de baixa densitat

Els dies 24, 25 i 26 de novembre va tenir lloc a Barcelona el seminari: "La ciutat de baixa densitat: lògiques, gestió i contenció", organitzat pel Consorci Universitat Internacional Menéndez Pelayo de Barcelona (CUIMPB), Centre Ernest Lluch i la Diputació de Barcelona. El curs s'estructurava en quatre blocs: estudis existents sobre la ciutat de baixa densitat, costos ambientals, socials i econòmics de la ciutat de baixa densitat, polítiques de contenció de la ciutat de baixa densitat i polítiques de gestió i intervenció en la ciutat de baixa densitat.

A la primera part, després de l'emmarcament teòric realitzat pel professor Francesco Indovina, de l'Institut Universitari d'Arquitectura de Venècia i codirector del curs amb Jordi Bertran –coordinador de l'Àrea d'Infraestructures Urbanisme i Habitatge de la Diputació de Barcelona–, es van divulgar els estudis existents sobre la ciutat de baixa densitat, especialment a la regió de Barcelona, com ara el realitzat per Francesc Muñoz. Es va presentar, també, un estudi sobre l'estat dels creixements residencials de baixa densitat de la província de Barcelona, encarregat per la Diputació de Barcelona a Joan Barba i Montserrat Mercadé. L'estudi ofería una primera perspectiva i dimensió de la qüestió: es detectaven més de vuit-cents creixements residencials de baixa densitat aïllats dels nuclis urbans, els 75% dels quals eren anteriors al 1975. La taxa anual de creixement de la població entre el 1991 i el 2001 havia estat deu vegades superior als municipis amb urbanitzacions, que als municipis que no en tenien. Els creixements residencials de baixa densitat definits a l'estudi ocupaven aproximadament 26.000 ha de sòl de la província de Barcelona, tenien més de 190.000 parcel·les on fins a la data s'hi havien construït cap a noranta mil habitatges. Només el 2,5% de les parcel·les es trobaven a sòls classificats com a no urbanitzables. El grau aproximadament de consolidació de les parcel·les no arribava al 50% i, en aquestes àrees residencials, el 2004 encara s'hi hauria pogut arribar a construir prop de cent mil nous habitatges. L'estudi ofería també un encaix de les principals problemàtiques d'aquestes àrees residencials i una primera aproximació a les dimensions dels costos de déficits de serveis bàsics, com ara paviment, clavegueram i enllumenat.

En la segona part del seminari, els enginyers de camins Francesc Magrinyà i Manuel Herce i la sociòloga Garbiñe Henry van presentar estudis recents sobre els costos socials, econòmics i ambientals de la ciutat de baixa densitat. Magrinyà i Herce van posar de manifest que més enllà de l'elevat consum energètic de la mobilitat associada al model de baixa densitat, l'energia consumida per metre quadrat construït era dues vegades superior a les cases aïllades o en filera que en els habitatges en bloc i que, respecte al consum energètic, la construcció era la principal variable, més que no pas la urbanització. També van proposar que calia tornar a considerar els dissenys que afectaven el tractament de l'aigua (formes de la urbanització, secció dels vials etc.), ja que essencialment les àrees de baixa densitat s'associen a un augment molt significatiu de consum d'aigua. Tanmateix, van concloure tornant als costos d'urbanització, ara des de la perspectiva del manteniment, ja que el consum energètic associat al manteniment i els costos que genera són molt més alts en els entorns de baixa densitat i difícilment podran ser assumits pels municipis. Per això, acabaven explicant que les àrees de baixa densitat anirien associades molt probablement a la degradació, que tindria també importants costos econòmics i socials.

Seguidament el geògraf Joan Vicente va presentar el dossier "Polítiques de contenció de la ciutat de baixa densitat", en el qual es van exposar diversos casos d'estudi on s'havia apostat per la contenció de la dispersió i la promoció de la compacitat. Finalment l'arquitecte Joan Barba i la geògrafa Montserrat Mercadé van presentar algunes experiències de gestió i intervenció en la ciutat de baixa densitat a Catalunya, bona part de les quals es basaven en el reforçament dels centres urbans que podien articular aquestes àrees.

El Govern estudia mesures

El secretari per a la Planificació Territorial de la Generalitat de Catalunya, Oriol Nel·lo, considerava que el millor instrument per a frenar

el procés d'urbanització de baixa densitat era el PROGRAMA DE PLANEJAMENT TERRITORIAL [177] d'àmbit supramunicipal, ja que aquest havia d'incorporar els criteris per al planejament d'àmbit municipal. Nel·lo, que va participar en la cloenda del seminari, atribuïa a la manca d'aquest planejament l'expansió de la ciutat de baixa densitat.

Els criteris que hauria de fixar el planejament territorial s'havien de basar, segons la proposta del secretari per a la Planificació Territorial, en l'aposta per un creixement compacte i en continuïtat i en la polarització del creixement en ciutats d'una certa importància i ben comunicades amb transport públic. D'aquesta manera, segons Nel·lo, es podria avançar cap a un model caracteritzat per la compacitat (amb densitats moderades), la complexitat (amb mescla d'usos i coincidència en un mateix lloc de residència, treball i serveis) i la cohesió social. Pel que fa als àmbits d'urbanització dispersa les directrius havien de ser la creació de punts de referència on implantar equipaments, serveis i activitats

que produïssin una major diversitat d'usos i facilitar l'aparició de llocs de trobada per a crear identitat.

Durant el 2004 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques havia avançat en la redacció de diversos PLANS TERRITORIALS BARCELONINS [143] i PLANS DIRECTORS URBANÍSTICS [137-139]. Es preveia que alguns d'aquests documents s'aprovarien el 2005 i establirien nous criteris per a gestionar la ciutat de baixa densitat.

MJP

Més informació:

Nel·lo, Oriol, 2001, *Ciutat de ciutats*, Barcelona, Editorial Empúries
www.gencat.net/ptop
www.ub.es/geocrit/b3w-528.htm

DIÀLEGS

L'aplicació del Protocol de Kyoto a Catalunya

Jordi Cañas

Director general de Politiques Ambientals i Sostenibilitat. Generalitat de Catalunya

COMPLIR KYOTO A CATALUNYA*

El compliment dels nostres compromisos internacionals, així com l'avenç cap a un model energètic sostenible, ens obliguen a donar resposta a una tensió fonamental. En concret, la tensió que hi ha entre l'objectiu assumit per l'Estat espanyol (en el Protocol de Kyoto i els acords del Consell de la UE) de limitar el creixement dels gasos amb efecte d'hivernacle en un 15% entre el 1990 i el període 2008-2012 i l'augment d'aquestes emissions registrat fins ara, que supera ja el 40% i, segons les previsions efectuades per l'anterior govern central, podria arribar a sobrepassar el 50% d'aquí a sis anys. El repte és aturar el creixement (hom té la temptació d'escriure el creixement desbocat) de la demanda d'energia. Cal revertir la dinàmica en virtut de la qual cada cop que el PIB augmenta un punt, el consum energètic en creix dos. Per fer front a aquesta situació, tant la UE com el Govern central han posat en marxa un conjunt d'actuacions entre les quals destaca darrerament la creació d'un mercat de drets d'emissió que, a partir del 2005, implicarà sis sectors econòmics responsables del 40,5% de les emissions espanyoles (refineria del petroli, siderúrgia, ciment, vidre i ceràmica, paper i elèctriques). Aquest mercat ha de permetre incentivar l'eficiència i l'estalvi energètic d'aquestes indústries, així com substituir les fonts d'energia més intensives en carboni per d'altres de menys agressives envers el clima. Cal afanyar-se a assenyalar, no obstant, que la disminució del 59,5% restant de les emissions requereix polítiques que han de desenvolupar les comunitats autònomes i els ajuntaments. En efecte, les emissions del sector residencial i del transport han experimentat un creixement molt considerable, fins al punt que pot arribar a posar en dubte la capacitat del nostre país i de l'Estat per complir el Protocol de Kyoto i el compromís d'arribar l'any 2010 al 12% de contribució de les energies renovables en la producció total d'energia primària, per molt que desenvolupem la solar i l'eòlica. Dit altrament: cal, en primer lloc, gestionar la demanda d'energia, sigui quina sigui la manera que tinguem d'oferir-la. Cal, doncs, introduir criteris d'estalvi i eficiència energètica en l'edificació. En aquest sentit, la Directiva europea 2002/91/CE, relativa a l'eficiència energètica dels edificis, estableix uns re-

quisits mínims d'eficiència en els edificis de nova construcció i en els grans edificis ja existents que siguin objecte de reformes importants, amb l'objectiu de promoure l'estalvi. Així mateix, la directiva pren en consideració la necessitat d'establir sistemes descentralitzats de producció d'energia basats en energies renovables. En aquest moment, el Departament de Medi Ambient i Habitatge prepara instruments legislatius que permetin la transposició d'aquesta directiva al sector de l'habitatge com a part fonamental de l'estratègia de la Generalitat per a lluitar contra el canvi climàtic i per a avançar cap a un model energètic sostenible. D'altra banda, cal també destacar que les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle derivades del transport es troben entre les que més han augmentat a la UE, a Espanya i a Catalunya, i representen prop d'un 26% de les

Caldrà internalitzar tots aquells costos que ara s'externalitzen, deixant que els assumeixin el conjunt de la societat, el sector públic o les generacions futures

emissions catalanes. En efecte, la forma en què hem produït ciutat i en què hem ocupat el territori en les darreres dècades (la ciutat difusa i segregada, l'ocupació extensiva dels corredors metropolitans, l'assumpció que el cotxe és el mitjà de transport universal, la poca atenció dedicada al reforçament de la xarxa ferroviària, etc.) han maximitzat les necessitats de mobilitat i han augmentat de manera molt considerable la dependència ciutadana i del conjunt del sistema productiu respecte de les formes privades de transport. Tenim una societat cotxedependent. Caldrà, doncs, avançar cap a un nou model de la mobilitat i cap a una nova política territorial que aturin l'expansió de la taca urbana, que distribueixin les funcions tenint en compte el seu impacte sobre la mobilitat, que assegurin l'accés en transport públic als grans centres de treball, de consum i d'oci... en definitiva, que incorporin els criteris ambientals i el canvi climàtic en la planificació. I és en aquest

sentit que cal renovar el Pla territorial general de Catalunya, redactar els plans territorials pendents i desplegar els instruments legislatius existents en matèria d'urbanisme i mobilitat, amb l'objectiu de fer realitat la idea de la mobilitat sostenible. No ens pot tornar a passar el que ha succeït a la Regió Metropolitana de Barcelona aquests darrers vint-i-cinc anys, en què sense que hagi crescut la població hem doblat la superfície de sol urbà. Avancem-nos a l'argument dels costos. És possible que els actors afectats per aquestes propostes (els públics i els privats) addueixin els costos d'algunes de les mesures que caldrà aplicar com a raó per abandonar-les, per posposar-les o per igualar-les. La nova cultura de l'energia reclama, en aquest aspecte, una discussió justa. Caldrà, doncs, incorporar en el debat no només els costos que els preus actuals ja reflecteixen, sinó també aquells que ara per ara queden ocults; caldrà internalitzar tots aquells costos que ara s'externalitzen, deixant que els assumeixin, de manera

més o menys difusa, el conjunt de la societat, el sector públic o les generacions futures. Un breu apunt en aquest sentit: l'Estudi sobre el cost social i ambiental del transport a Catalunya, preparat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques, indica que cada any aquest sector externalitza (és a dir, no repercuteix en el seu preu) 4.774 milions d'euros en costos socials (accidents, soroll) i ambientals, dels quals 1.158 corresponen al canvi climàtic. Per a acabar, cal que la Generalitat de Catalunya i els ajuntaments concertin polítiques de lluita contra el canvi climàtic. En un entorn de govern multinivell com el nostre i en un assumpte tan multidimensional com el del canvi climàtic, no podem deixar d'actuar plegats. L'escalfament global, malgrat els seus inicis com a tema de l'agenda global, és també (diria sobretot) un tema de les regions i els poders locals.

*Article publicat al diari *AVUI* el 26 de juny de 2004

Annabel Subías i Victor Mitjans

Centre d'Ecologia i Projectes Alternatius (CEPA)

EL DECRET D'EMISSIONS: UNA PROPOSTA ENCERTADA PERÒ EN CALEN MÉS

La Directiva 2003/87/CE, per la qual es regula el comerç de drets d'emissió de gasos d'efecte hivernacle, és la iniciativa més rellevant que ha pres la Unió Europea per a aconseguir que els estats membres compleixin el compromís acordat de ratificar el Protocol de Kyoto, l'eina amb més consens global per a fer front al canvi climàtic. Representa un pas endavant en el camí de la reducció dels gasos d'efecte hivernacle d'origen humà, que afecten el medi ambient i que, si no canvien les coses, tindran greus conseqüències sobre les diferents societats humanes.

El Reial decret 5/2004, de 27 d'agost, transposa la Directiva europea regulant el comerç d'emissions a l'Estat espanyol. S'hi estableix com s'articularà el mecanisme de comerç de drets d'emissió i qui hi participarà en una primera fase. Resol que, a l'inici, s'inclouran les instal·lacions considerades com a grans focus d'emissió de gasos d'efecte hivernacle, concretament les centrals elèctriques (únicament les de potència nominal superior a 20 MW), les refineries, les indústries de producció i transformació de metalls ferris, les de ciment, de cal, de vidre, de ceràmica, de pasta de paper i de paper i cartró. Cal remarcar, però, que el mercat dels drets d'emissió de CO₂ no entra en cap moment a valorar el cost econòmic de les emissions de CO₂, sinó que simplement es limita a distribuir, de la manera econòmicament més eficient,

la quantitat de diòxid de carboni que pot abocar cadascuna d'aquestes empreses.

La Directiva, però, no incorpora els sectors difosos d'emissió de gasos d'efecte hivernacle, és a dir, els que no emeten CO₂ a partir de grans focus d'emissió fàcilment identificables i controlables. Ara com ara, aquests sectors són responsables d'aproximadament el 60% de les emissions totals de gasos d'efecte hivernacle. Entenem que aquest pot ser un tema més complicat d'abordar, ja que té una relació directa sobre l'actual model socioeconòmic i sobre l'estil de vida i afecta els hàbits quotidians dels ciutadans. Per tant, qualsevol mesura restrictiva en aquest sentit, si no es gestiona correctament, podria generar certa oposició social. Tot i així, és un tema que caldria abordar quan abans millor, utilitzant mecanismes que facilitin l'execució de mesures de reducció directa o indirecta d'emissions de CO₂ (gratificacions, suport i ajuts per a la inversió i el finançament de mesures d'estalvi i eficiència energètica, ajuts a la investigació en eficiència i en aplicació de tecnologies que utilitzin energies renovables...). En aquesta línia, hi té un paper fonamental la participació i la implicació d'administracions, empreses i societat civil.

Entre els sectors difosos d'emissió de CO₂ que caldria abordar amb algun altre tipus de mecanisme, en destaquem principalment dos:

El transport de persones i de mercaderies. És un gran consumidor de combustibles fòssils i el responsable de més del 28% de les emissions totals de diòxid de carboni del país. En el cas del transport de persones, caldria promoure una reducció en l'ús del vehicle privat, apostar per un transport públic de qualitat i aplicar mesures de reducció del trànsit en les grans ciutats. Caldria invertir recursos per a la investigació sobre eficiència energètica i sobre l'ús de fonts d'energia alternatives als combustibles fòssils (biocombustibles, hidrogen, aire comprimit, electricitat...). A les grans ciutats caldria implementar mesures que facilitessin l'estacionament dels vehicles privats en àrees circumdants (zones d'aparcament dissuasòries en estacions intermodals de transport, aparcaments a les estacions de transport públic dels llocs d'origen...), de manera que es reduïssin les emissions de gasos contaminats, la disminució del soroll i, alhora, que millorés la qualitat de vida dels ciutadans. S'haurien de trobar mesures alternatives al sistema convencional de càrrega i descàrrega i al transport de mercaderies per carretera.

Els edificis (llar i sector terciari). Són focus difusors d'emissió de gasos d'efecte hivernacle, tant de manera directa –ús de combustibles fòssils per a cuinar, per a escalfar aigua o per a climatitzar– com indirecta –consum d'electricitat. Caldria plantejar mesures serioses de promoció i ajuts a l'eficiència energètica en edificis i instal·lacions. En el cas del sector serveis, especialment en els relacionats amb el turisme, la reducció o la internalització dels costos ambientals encara és fa més difícil, ja que els impactes es generen en un territori concret, però en darrera instància els agents que generen l'impacte poden tenir procedències ben dispars. És similar al que pot succeir a l'hora d'aplicar mesures de reducció d'emissions concretes al transport internacional.

Una altra mesura interessant que es podria arribar a aplicar per tal d'internalitzar els costos ambientals té a veure amb el que s'ha denominat *reforma fiscal verda*. És un tema del qual s'ha parlat molt però que mai no ha estat abordat decididament per cap govern. En el cas de la Unió Europea, alguns governs, com el suec, han fet algunes passes, tímides, envers una reducció del pes de les càrregues impositives sobre el treball (concretament sobre la contractació de treballadors) per traslladar-les a l'ús de recursos ambientals com l'energia o els materials i mirar de reduir, d'aquesta manera, un ús desmesurat de recursos naturals.

Pel que fa a les emissions de gasos d'efecte hivernacle, seria important adoptar una directiva més ambiciosa que la 2003/96/CE, per la qual es reestructura el marc comunitari d'imposició dels productes energètics i l'electricitat. Aquesta directiva, que estableix els gravaments econòmics sobre els productes energètics i l'electricitat, va ser adopta-

da el 2003 després d'onze anys de debat i d'una reducció significativa de les càrregues respecte de la posició inicial de la proposta.

Pel que fa a l'ús de combustibles fòssils, mereix un comentari especial el cas del querosè, combustible usat en l'aviació. El 1944, per tal d'ajudar la incipient indústria aeronàutica, diversos països van decidir no aplicar impostos sobre el querosè; aquesta exempció es continua mantenint actualment, també a l'Estat espanyol, tot i que la indústria aeronàutica està plenament consolidada, té un creixent volum de vols i és el mitjà de transport amb més emissions per quilòmetre i passatger. El repte de Kyoto pot representar, doncs, una bona oportunitat per a retirar aquest privilegi de l'aviació, ni que sigui per a garantir un mercat dels mitjans de transport menys distorsionat pels ajuts estatals.

La Directiva, però, no incorpora els sectors que no emeten CO₂ a partir de grans focus d'emissió fàcilment identificables i controlables

L'aplicació de la Directiva 2003/87/CE pot ser, per tant, un bon inici de cara a reduir alguns dels impactes ambientals fruit de l'activitat humana. Tot i així, cal remarcar algunes consideracions respecte a la seva aplicació actual:

La incineració de residus sòlids urbans no està inclosa dins el Pla d'assignació de drets d'emissió del primer període, perquè, tot i que moltes plantes incineradores incorporen turbines elèctriques, es troba dins el règim especial de generació (és a dir, no entra dins el *pool* elèctric en el qual participen les grans centrals generadores i gaudeix d'unes primes avantatjoses per part del Govern, com les centrals de cogeneració i les eòliques, les solars fotovoltaïques i altres centrals que generen electricitat a partir de fonts renovables). Cal remarcar que, actualment, la composició mitjana de la brossa que entra en una planta incineradora no és en cap cas assimilable a allò que es podria considerar biomassa. Això mateix s'esdevé en el cas de la composició dels fangs de depuradora, que es volen utilitzar en algunes instal·lacions industrials (especialment cimenteres) com a combustible assimilable a biomassa per tal de "complir Kyoto", en substitució dels combustibles fòssils tradicionals. Kyoto no val per tot, i no s'hauria d'utilitzar com a excusa per tal de justificar una gestió dels residus mal resolta i basada en tractaments finalistes de la brossa. D'altra banda, caldria veure quin és el balanç energètic de cremar fangs procedents del tractament de les aigües residuals que prèviament s'han hagut d'assecar cremant gas natural.

Les centrals nuclears també estan considerades com a centrals d'emissió zero de CO₂. Però, òb-

viament, dins aquest balanç parcial no es preveuen les etapes d'extracció, processament i transport del "combustible".

Amb aquests dos exemples es pot identificar un dels grans perills que pot suscitar l'aplicació d'aquesta directiva: el fet que, el CO₂, en ser l'únic contaminant que ha entrat dins les lleis del comerç, faci que domini la tendència de no identifi-

car altres impactes ambientals com una amenaça. Aquest argument podria contribuir perillosament a caure en l'error de creure que qualsevol actuació que no representi emissions directes de diòxid de carboni és una actuació neta. I pot portar a simplificar els arguments fins al punt de fer creure, per exemple, que les centrals nuclears són netes perquè els residus radioactius que generen no contribueixen a augmentar l'efecte hivernacle.

Miquel Valls

President de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona

REFLEXIONS, VALORACIONS I PROPOSTES DELS SECTORS EMPRESARIAL CATALÀ AL VOLTANT DE L'APLICACIÓ DEL PROTOCOL DE KYOTO

L'entrada en vigor del Protocol de Kyoto el febrer del 2005 després que cent quaranta-un països es possessin d'acord per a establir unes regles del joc comunes ha de rebre, d'entrada, una valoració positiva. Ara bé, des de Catalunya es viu amb preocupació els efectes que la nova normativa té sobre la indústria que origina l'esmentat efecte frontera. Es parla d'efecte frontera quan apareixen línies divisòries on no hi eren, definides pels diferents graus d'aplicació dels nous requeriments mediambientals i la diligència en la seva aplicació per part de les diferents administracions. És cert que Catalunya treballa a bon ritme per l'aplicació d'aquest Protocol, però en el seu afany per ser capdavantera i obtenir uns guanys medioambientals també es generen tensions en la competitivitat empresarial. Per aquesta raó, cal destacar el Protocol de Kyoto com un acord que garanteix entre els signants que els fets diferencials entre empreses competidores estiguin emmarcats en aspectes permanents com son l'eficiència i la innovació i no sobre l'oportunitat temporal de disposar de legislacions més permissives en l'emissió de gasos a l'atmosfera.

El Protocol de Kyoto és un primer model que ha d'ajudar a entendre que quan es parla de sostenibilitat el terreny de joc és tot el planeta, tant des del punt de vista mediambiental com econòmic. Cal, doncs, aconseguir que el Protocol sigui ratificat pels països que no ho han fet –amb especial menció als EUA que és responsable del 33% de les emissions al planeta– i també, que els governs i les administracions acompassin amb rigor l'aplicació dels nous requeriments. Si això no s'acompleix malauradament el guany mediambiental pot significar una pèrdua temporal –a vegades irreversible– de competitivitat empresarial.

Una segona reflexió que ens hauríem de plantejar tots plegats s'emmarca en el debat possibilita entre allò que cal fer i allò que es viable fer. El

Protocol de Kyoto ha establert com a objectiu la reducció de les emissions d'un conjunt de set grans sectors industrials que són els actors de prop del 40% de les emissions totals al planeta. Aquesta és la mesura viable del Protocol de Kyoto, actuar sobre pocs agents –a Catalunya això afecta cent quaranta-sis centres de producció– per a aconseguir la reducció prevista. Tot i considerar lògica l'elecció d'aquests sectors, cal transmetre a la societat que el problema d'emissions és un problema de tots i que a Catalunya les emissions dels sectors difusos –vehicles, llars, establiments comercials i de serveis– suposen més del 60% del total de les emissions. Cal tenir molt present, doncs, que aquesta opció possibilista, tot i disposar de l'instrument incen-

Cal aconseguir que el Protocol sigui ratificat pels països que no ho han fet i que els governs i les administracions acompassin amb rigor l'aplicació dels nous requeriments

tivador del mercat de drets d'emissió, no es podrà aplicar sempre sobre uns pocs, ja que els rendiments en termes de reducció d'emissions seran decreixents.

Tot i que el pla d'assignacions té un àmbit estatal, sembla indicat fer un reflexió més propera a la participació de Catalunya en el compliment del Protocol de Kyoto. Les emissions realitzades des de Catalunya representen el 13,6% del total espanyol, la població catalana representa el 15,53% del total i el 18,88% del PIB a preus bàsics (2002). Catalunya ha obtingut l'11,1% dels drets d'emissió i d'això resulta un diferencial negatiu del 2,5% entre les emissions realitzades i

els drets obtinguts. Aquesta dada és fruit del resultat del Pla Nacional d'Assignacions, que en termes generals ha estat ben acollit pels sectors afectats i que s'explica pel pes específic de la producció de electricitat d'origen nuclear a Catalunya.

Aquestes dades que avui poden semblar satisfactòries des d'un punt de vista d'eficiència comparativa en la utilització dels drets d'emissió per a la generació de riquesa estan subjectes a un canvi futur radical. Aquest canvi depèn de quan i en quin sentit es prengui la decisió de tancament

de les centrals nuclears. El tancament de les centrals nuclears de Catalunya significaria a dia d'avui un augment de 36 punts percentuals més en l'excés d'emissions totals a Catalunya respecte de l'any base, el 1990.

Per a facilitar el compliment dels objectius de reducció d'emissions més enllà de l'any 2012 i per a fer-ho compatible amb el desenvolupament social, econòmic i mediambiental cal definir quin model energètic necessitem i quin és el millor model per als nostres interessos com a país capdavanter.

Els Plans directores urbanístics del sistema costaner

Joan Llord

Director general d'Urbanisme. Generalitat de Catalunya

ELS PLANS DIRECTORS URBANÍSTICS DEL SISTEMA COSTANER

Introducció

El sistema costaner català, caracteritzat per una morfologia extraordinàriament diversa i per una notable complexitat de les dinàmiques urbanes i territorials, reflecteix clarament al llarg dels darrers quaranta anys uns canvis morfològics i funcionals que, si bé evidencien més oportunitats socials, ho fan al preu d'un major cost ambiental, d'una dispersió de la urbanització, de l'increment de la despesa energètica i de l'augment de la mobilitat privada.

La fragmentació física i funcional de la franja costanera ha dificultat, en grans parts del territori, la formació de sistemes urbans estructuradors i alhora ha anat diluint, progressivament, el límit entre l'espai urbà i l'espai rural en el front costaner com a resultat de la consolidació d'importants continuïtats urbanitzades que han superat els límits municipals i han transformat la imatge i el funcionament d'àmplies franges territorials.

El Pla proposa objectius urbanístics, patrimonials, ambientals i econòmics

La població catalana ha tendit a assentar-se majoritàriament al litoral, de tal manera que, avui, el 70% de la població catalana viu en una franja de 20 km al llarg de la costa i als setanta-cinc municipis costaners inclosos al Pla director urbanístic del sistema costaner, és a dir, al 6,9% del territori català, es concentra el 45% de tota la població de Catalunya. A més, per efectes derivats del turisme, la població estacional supera la població de dret en més d'un 50% a la Costa Brava i a la Costa Daurada.

El litoral, en tant que espai d'atracció turística, esdevé un generador de llocs de treball, especialment en els sectors de l'hostaleria –on ha incrementat en més del 25% l'ocupació en períodes recents (1996-2001)– i la construcció –amb un increment mitjà de l'ocupació en la costa del 102% en el mateix període.

Pel que fa a les noves dinàmiques urbanes i territorials que es manifesten en el territori i, en concret, en el sistema costaner, calen noves interpretacions que es basin en els canvis de sensibilitat pel medi, en el reconeixement de les limitacions dels instruments urbanístics per a regular les dinàmiques d'abast territorial, en el reconeixement de la crisi funcional dels models associats a la generalització de la mobilitat i al consum d'energia, en la necessitat de requalificar l'oferta turística, en el procés de transformació de la base econòmica del territori, etc., entre altres, en resum, en un conjunt d'interpretacions que haurien de permetre avançar en el procés de materialització del model físic, funcional i social col·lectivament dissenyat. A aquesta voluntat responen els plans directores del sistema costaner.

Àmbit

Així, doncs, cal disposar d'un pla que inclogui un objectiu prioritari, és a dir, aconseguir que no es classifiqui nou sòl en el territori pròxim a la costa, exactament en l'àmbit comprès dintre d'una franja de 500 m d'amplada a comptar des de l'atermenament del domini públic marítim-terrestre, en tot el litoral de Catalunya, més els àmbits exteriors a l'esmentada franja, vinculats als primers perquè pertanyen a territoris geogràficament indiferenciables. A mesura que els treballs de redacció d'aquest document van anar avançant es va fer evident la necessitat d'incorporar també a l'anàlisi de la costa els sòls que, tot i no estar desenvolupats, estan classificats com a sòl urbanitzable delimitat. D'aquí neix el segon Pla director, l'àmbit del qual es concreta en un territori discontinu que abraça quaranta-quatre sectors a menys de 500 m del front costaner.

Objectius d'ambdós plans

El Pla proposa els objectius següents:

Urbanístics. Evitar l'ocupació urbana indefinida i el continu urbanitzat en determinades àrees.

Patrimonials. Preservar els espais costaners encara lliures d'edificació pels seus valors paisatgístics, històrics, arqueològics, científics, educatius ambientals, agrícoles, forestals, culturals, simbòlics, de temps lliure i de qualitat de vida.

Ambientals. Preservar les continuïtats dels sistemes d'espais oberts, garantint la qualitat ambiental, la connectivitat i l'intercanvi biològic dels espais terrestres interiors i el mar.

Econòmics. Gestionar l'espai litoral com un recurs bàsic i durador per al desenvolupament econòmic, el turisme i la qualitat de vida.

Andreu Ulied i Maria Xalabarder

MCRIT

EL LITORAL CATALÀ JA NO ESTÀ EN VENDA

Transformacions i dinàmiques del litoral català el 2004

O encara sí? Perquè encara que l'aprovació del Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC) hagi estat un pas indispensable, i literalment revolucionari, cap llei ni reglament jurídic és suficient en si mateix per a canviar els valors socials i les inèrcies econòmiques que fatalment ens porten, si no a la urbanització, a la periurbanització pràcticament ininterrompuda del litoral de Catalunya, amb activitats semiindustrials com hivernacles, o semiresidencials com els càmpings, instal·lacions medioambientals d'interès públic i un llarg etcètera de casuístiques híbrides de difícil regulació. A l'entrada de Vilanova i la Geltrú, tot aquest any s'ha pogut veure un cartell publicitari enorme que donava una benvinguda quasi obscena al visitant: EL GARRAF EN VENDA. Heu vist els mapes que mostren l'ocupació urbana del litoral valencià, o de l'andalús? Les expectatives d'urbanització són molt altes arreu, també en el sòl no urbanitzable, ja sigui parc agrícola o zona o espai inclòs al PDUSC. En Josep Maria Espinàs explicà el procés d'ocupació residencial de la costa mediterrània en dues paraules: precipitació cobdiciosa. I no és l'expectativa de guany del venedor el més important: és la visió idealitzada que tenim tots nosaltres, els compradors potencials del paisatge de la mediterrània: la imatge de la casa que la mar la vegi, que ens deia Joan Salvat Papasseit, un poeta llibertari gens sospitos de vel·leitats mercantilistes. Qui no voldria viure en una vil·la prop del mar que fos també prop també de ciutat, com deia ell, per ser-hi tot prest quan se sentin crits de guerra o de festa? Els publicistes i les empreses immobiliàries de mig món saben que aquest ideal d'habitat és poc menys que irresistible per qui se'l pot pagar, tan fort que es manté viu fins i tot mal-

Estat de tràmit

El Pla director urbanístic del sistema costaner del sòl no urbanitzable i del sòl urbanitzable no delimitat va ser aprovat definitivament pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques, el dia 25 de maig de 2005 i va ser publicat al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* el 16 de juny de 2005.

El Pla director urbanístic del sistema costaner del sòl urbanitzable delimitat sense pla parcial aprovat va ser aprovat inicialment pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques el mateix dia 25 de maig i posteriorment va passar la fase d'informació pública.

grat la crua realitat de la periurbanització del paisatge del litoral.

Per a entendre i situar en el seu context històric totes les paradoxes del paisatge litoral, per a començar convé rellegir les poques cròniques escrites sobre el litoral de Catalunya, com aquell emocionant *Catalunya des del mar* de Carles Barral, la història personal de les navegacions al llarg de la costa catalana de l'editor de Calafell, de sud a nord, o les cròniques de Josep Pla, el periodista de Palafrugell, en el seu cas navegant de nord a sud per a observar i prendre nota del que veia amb una minuciositat exhaustiva, allunyada tant de les guies de viatges i dels documentals turístics com dels informes tècnics i estadístics. Ambdós cronistes ens donen notícia d'un paisatge imprevisible i contradictori, imprevisible i variable com el clima i el règim de vents, sotmès a forces naturals que ens ultrapassen, i alhora s'escandalitzen de la seva degradació, passant pel davant de Barcelona. En la costa catalana es poden trobar paisatges encara idíl·lics, com el delta de l'Ebre, les enormes platges blanques que s'estenen al voltant del far, la impressió de fi del món dalt el far del cap de Creus, però al litoral de Catalunya també hi ha altres paratges desgraciats, gairebé totes les rieres, per exemple, i molt especialment les del Maresme, amb els seus miserables passos subterranis sota l'autopista i el ferrocarril, i els cementiris de cotxes a les vores, els camps de rulots i els càmpings, alguns reconverits en ciutats precàries per insolvents o indocumentats, abocadors, gasolineres, zones d'aparcament de centres comercials i estacions de ferrocarril amb entorns descurats, passos a nivell. La velocitat dels canvis i la seva intensitat ha derivat en una gran complexitat i superposició d'usos, moltes vegades antagònics.

És un fet que els municipis del Barcelonès i el Maresme tenen pràcticament tota la línia de costa urbanitzada i que unes 300 hectàrees es consumeixen cada any a Tarragona i a Girona. Pocs territoris s'han transformat tan acceleradament a Catalunya com el litoral, aquesta estreta franja de 672 quilòmetres de llarg i uns vint quilòmetres d'amplada on més de 3 milions de persones, quasi el 70% de la població del país, vivim i treballem, paradoxalment, massa d'esquena al mar, al menys durant vuit mesos l'any, perquè quan arriba l'estiu la majoria dels municipis costaners turístics augmenten enormement la població, els barris d'apartaments i segones residència i les urbanitzacions residencials buides durant l'hivern s'omplen de sobte i, llavors sí, trobem que a moltes platges falta sorra perquè els banyistes puguem estendre totes les nostres tovalloles mentre molta altra gent passeja a peu i en bicicleta al llarg de la costa, pels trams de camins de ronda o fins i tot, jugant-s'hi la vida, passa en fila índia pels petits espais que resten entre les vies del tren i les roques de l'escullera que el defensen, prop de Sant Andreu de Llavaneres, per exemple. Al litoral, a banda de l'ocupació residencial, hi ha també grans zones industrials, centrals tèrmiques i nuclears, incineradores, ports comercials i pesquers, aeroports internacionals, ecoparcs, cementiris, autopistes i línies de ferrocarril, col·lectors, depuradores, dessaladores, espigons, cables telefònics submarins, esculls artificials.

En el darrer any s'ha constatat una acceleració del procés d'ocupació i transformació del litoral, l'estructura econòmica costanera ha incrementat la seva dependència del turisme –de visitants i residencial–, del comerç i de la construcció, i no sembla que hi hagi símptomes d'alentiment en el procés continu d'ocupació de la costa. Amb tot, el fet més rellevant dels darrers anys ha estat l'arribada sobtada de nous residents al litoral, que han modificat el perfil dels municipis pel que fa a la composició demogràfica, sociocultural i econòmica, i ha generat noves necessitats i demandes socials i assistencials de les administracions locals, preocupades perquè no es degradin les condicions de vida dels barris on molts nousvinguts s'allotgen, compartint, prou sovint, un mateix habitatge moltes persones o famílies. Així, mentre molts barcelonins han ocupat segones residències al litoral o han comprat nous habitatges a més bon preu que els que podien trobar al centre de les grans ciutats, han arribat molts estrangers, procedents de més països i més llunyans que mai abans, de manera que la major part del litoral de Catalunya ha tendit a esdevenir bàsicament residencial i turístic. La demanda de nous serveis i equipaments necessaris (sanitat, educació, benestar social, etc.) recau en primera instància sobre els ajuntaments que, malgrat no tenir competències directes en alguns d'aquests sectors, hi han de fer front superant les limitacions pressupostàries i la manca de sòl disponible. Les problemàtiques associades a la manca d'equipaments educatius, per exemple,

així com a la de l'habitatge social van aparèixer freqüentment a les primeres pàgines dels diaris durant el 2004. Són preocupacions socials que generen impaciència entre la ciutadania i les administracions han hagut de reaccionar amb projectes locals d'urgència. El 33% de la despesa dels ajuntaments és despesa no obligada.

El sector turístic ha estat qüestionat, tot i que el seu pes específic en l'economia litoral continuà creixent, fins arribar a un 11% del PIB, impulsat pel model d'èxit de Barcelona, perquè en molts pobles de la costa encara predomina el turisme de *sol i platja*. El 66% de places d'allotjaments turístics que hi ha a Catalunya estan ubicades al litoral i els hotelers mantenen l'ocupació gràcies a àmplies campanyes de rebaixes de preus, les agències veuen com el tradicional paquet turístic dissenyat pels operadors turístics perd pes i les companyies de baix cost esgarrapen la quota de mercat dels vols xàrter i les companyies tradicionals. Les marques turístiques Costa Brava i Costa Daurada es desvaloren i les marques Costa del Maresme o Garraf en la pràctica ni existeixen. Tendim a confondre les campanyes turístiques exteriors i les marques turístiques amb l'afirmació identitària de qui som i qui volem ser, culturalment o políticament, i així ens costa acceptar el fet evident que la marca turística Barcelona precedeixi qualsevol altra marca, ja sigui la d'un municipi o una comarca, o fins i tot la de Catalunya.

El litoral ha estat, també, el territori dels grans projectes de reurbanització, a Barcelona sovint vinculats a la celebració d'esdeveniments amb ressò internacional: de la primera Exposició Universal del 1889, quan s'enderrocà la muralla del Mar, als Jocs Olímpics del 1992 i el Fòrum de les Cultures Barcelona 2004, que permeteren obrir la ciutat al mar el riu Besòs i el riu Llobregat, dos rius que finalment han deixat de ser dels més bruts d'Europa gràcies a les dues depuradores recentment construïdes que han permès, per exemple, tornar a obrir la platja del Prat als banyistes. Aquest any s'han dut a terme projectes tan importants com la reordenació del litoral sud de Badalona, amb la construcció del nou port i el passeig marítim i quatre mil habitatges a primera línia de mar, o el Rengle de Mataró, amb la integració d'usos industrials tecnològics i residencials, o a Vilanova, l'operació de Pirelli Mar, entre altres. Al delta del Llobregat s'han dut a terme projectes infraestructurals com l'ampliació del port de Barcelona i el desviament del Llobregat, la construcció de la nova torre de control aeroportuària, la tercera pista i s'inicià la terminal sud. La connexió ferroviària entre el port i l'aeroport amb les noves línies ferroviàries resta pendent i també les operacions d'enlairament a la tercera pista, després d'una dècada de discussió sobre les diferents solucions possibles. És un exemple de la complexitat creixent de les actuacions sobre el litoral, on ja no és possible dur a terme cap projecte important des d'una òptica sectorial. Amb tot, la notícia que

avui ens donarien Carles Barral i Josep Pla de la costa de Barcelona seria ja molt distinta d'aquella de fa vint o quaranta anys.

Avui tenim quaranta-cinc instal·lacions portuàries, a les quals cal sumar-ne altres cinc en construcció o ampliació, que han modificat la dinàmica litoral, dificultant o impeding la regeneració de les platges a ponent dels dics. A zones del litoral amb platges obertes, com les del Baix Maresme, s'ha produït una important regressió de la sorra, però també en altres platges, com algunes del Garraf i Barcelona, ja molt artificialitzades, a causa del fet que durant els darrers anys no es produïren operacions de regeneració de sorra. La disminució radical de les aportacions de sorra per part de les rieres i la interrupció de les dinàmiques litorals per part d'obres marítimes han generat platges més inestables, que han de ser regenerades periòdicament per a mantenir volums de sorra suficients perquè no se'ls endugui un temporal de llevant. D'altra banda, la impermeabilització de la capçalera de les petites conques litorals ha disminuït la infiltració i ha augmentat la velocitat de l'escorrentiu i els cabals màxims d'avinguda aigües avall. No és rar, desafortunadament, que els dèficits de sanejament, tot i les millores dels darrers anys, hagin continuat essent protagonistes de greus incidents que es repeteixen amb una certa periodicitat, per-

És una mesura d'urgència, que corregeix una tendència, un primer pas que hauria de ser complementat per altres nivells de protecció

què, finalment, la qualitat de l'aigua del mar i dels fons són el millor indicador de la precarietat de les xarxes de sanejament. Tan sols en la costa barcelonina es van registrar cent trenta-sis episodis de contaminació durant la temporada passada; a Sant Pol i a Arenys de Mar es va registrar la presència de sòlids flotants; a Salou, la platja de Ponent ha rebut més d'una vegada les aigües residuals de la depuradora de Reus i altres tres platges més, Vilafortuny, l'Esquerol i Sant Pere, van haver de ser tancades després d'haver estat inundades per aigües residuals; a Pineda de Mar pateixen de manera recurrent l'avarada de l'emissari i, encara a hores d'ara, es discuteix la ubicació de la depuradora de l'Alt Maresme. Els problemes de finançament de l'Agència Catalana de l'Aigua, atesa la insuficiència de l'actual cànon de l'aigua per a cobrir totes les inversions de sanejament, fins i tot la policia i la neteja de rieres, foren abastament discutits en els medis de comunicació.

La tendència de les darreres dècades havia estat l'aplicació de solucions puntuals a problemes que són estructurals i que afecten tot el litoral, com passos subterranis sota la via del tren al Maresme, espigons per a confinar les platges i regeneracions puntuals de sorra. Però la complexitat terri-

torial del litoral fa que qualsevol actuació important no pugui definir-se independentment de la resta, la qual cosa limita que s'activen els projectes de transformació estratègica. No és casualitat que, fins ara, tots els grans projectes de transformació del front litoral a la ciutat de Barcelona hagin requerit esdeveniments emblemàtics, amb ressò internacional, capaços de mobilitzar i concertar totes les voluntats socials i institucionals en una mateixa direcció. Actualment, la pluralitat d'actors que participen en el debat territorial –institucions, partits polítics, professionals, entitats ecologistes, societat civil– comparteixen un cert consens per la urgència d'actuar per a protegir, restaurar i rehabilitar el territori costaner.

En aquesta situació, es comprèn que la presentació del Pla director urbanístic del sistema costaner I i II, impulsat pel Govern de Catalunya i l'aprovació definitiva del primer el 26 maig de 2005 hagin suposat un dels canvis més notables de la nova política territorial de Catalunya. S'ha posat fre a l'ocupació i al continu urbà. Aquest Pla constitueix l'esforç de planificació supramunicipal urbanística més important des del 1976 i aporta una normativa per a la gestió i un fons econòmic. És una mesura d'urgència, que corregeix una tendència, un primer pas que hauria de ser complementat per altres nivells de protecció que articulessin una xarxa contínua d'espais protegits, amb diferents graus i intensitats, des del mar als espais naturals de les serralades del litoral, integrant-hi rieres, antics camins, elements de patrimoni cultural i altres fites del paisatge, amb dotació econòmica suficient per a projectes de restauració, de compra de sòl o de gestió. El PDUSC ha afectat projectes i expectatives urbanitzadores d'envergadura en primera línia de mar, com l'espai de cap Ras a Llançà, la Pineda d'en Gori a Palamós, la Platja Llarga a Vilanova o el Pla urbanístic del barranc de Barenys, impulsat per l'Ajuntament de Salou. El PDUSC és el primer pas per a imposar un ordre mínim i controlar la *precipitació cobdiciosa* que referia Josep Maria Espinàs. Al llarg del 2004 s'iniciaren altres esforços de planejament i concertació institucional, com el Pla director de l'Empordà o com el Pla estratègic del litoral metropolità, impulsat pels vint-i-set municipis del litoral barceloní i el Consorci el Far. El programa d'inversions PIDE al delta de l'Ebre es cancel·là a causa de la supressió del Pla hidrològic nacional amb el canvi de govern.

El major repte de futur és, doncs, definir un programa integral d'inversions per a reconstruir la major part de les infraestructures obsoletes de sanejament, ferroviàries, viàries o portuàries que provoquen forts impactes ambientals i paisatgístics, especialment en els entorns més fortament urbanitzats, i restaurar el paisatge encara no urbanitzat, com a pas necessari per a permetre la valoració social, econòmica i cultural del litoral. Hi ha importants projectes pendents de reconstrucció d'infraestructures, com el ferrocarril al llarg del

Maresme i de ciutats del Garraf, o la Nacional II al Maresme, amb un nivell de sinistralitat inacceptable des de fa dècades. Tan necessària com els projectes de reconstrucció i reurbanització és la gestió coordinada i contínua del litoral. La descoordinació entre totes les administracions, estatal, autonòmica i local amb competències superposades sobre el litoral ha estat sovint el rerefons de la crítica de moltes de les notícies i articles d'opinió publicats el 2004. La recreació del paisatge cultural del litoral podria començar amb el projecte senzill, però simbòlic, de restaurar i fer accessibles tots els vells fars de la costa i obrir-los al públic: la visió de la costa i del mar des del far del cap de Creus o des del far del delta de l'Ebre és inoblidable, però també la que proporcionen els fars que tenen la mala sort d'estar més a prop de Barcelona. Ni el far de Montjuïc, ni el del Llobregat o el de Calella poden visitar-se, ni tampoc l'antic far de Barcelona, reconvertit en rello-

ge, el centre màgic on el paral·lel i el meridià es creuen, si bé sí que es pot visitar el far de Vilanova i la Geltrú, la ciutat abans coneguda com la *Petita Havana*, on trobareu, a l'entrada, el cartell publicitari on diu EL GARRAF EN VENDA. Si hi aneu en tren ni el veureu, i podreu fins i tot visitar el fantàstic Museu del Ferrocarril, la biblioteca de Víctor Balaguer, la plaça porxada que us recordarà la de Vilassar de Mar, la plaça Reial de Barcelona, i els porxos d'en Xifré, l'india d'Arenys de Mar. Al far hi ha un petit museu marítim on s'exposa, entre molts altres vells objectes mariners, un bot de salvament restaurat anomenat *Victor Rojas*, en homenatge a un mariner porto-riqueny... però la història d'en Víctor Rojas és una història antiga, i aquest text és un article per a donar notícia del que ha passat al litoral durant el 2004 i per a avançar, si de cas, discussions i projectes de futur que se'n deriven i no pas la lletra nostàlgica d'una havanera.

Marta Ball-Ilosera

Portaveu de Salvem l'Empordà

PLA DIRECTOR DEL SISTEMA COSTANER: PERCEPCIÓ DE CANVI?

Em coincideix, en el temps, la lectura del llibre *Debat Costa Brava. Congrès: un futur sostenible*, editat per la demarcació de Girona del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya i aquest escrit sobre el Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC, a partir d'ara), i aquest fet m'ha donat l'oportunitat de poder reflexionar sobre ambdós fets.

El Debat es va realitzar entre el 5 de març i el 16 d'abril de 2004, després que els organitzadors l'ajornessin pel calendari d'eleccions de la Generalitat de Catalunya, imagino que per no caure en el risc de males interpretacions i posicionaments polítics.

Aquest fet ens va donar l'oportunitat, als assistents al Debat, de poder sentir quines són les noves polítiques previstes respecte a la planificació territorial del litoral català després d'un canvi de color polític a la Generalitat.

I en data d'avui, tinc la possibilitat de poder avaluar i analitzar què ha passat respecte de l'aplicació del programa avançat pels polítics i tècnics al Debat, després de gairebé dos anys de nou govern de la Generalitat.

El Debat Costa Brava fou dividit en tres jornades: territori escàs o paisatge fràgil; mobilitat i infraestructures: déficit o risc; i model turístic: final d'etapa? Tres apartats provocadors que donen a entendre una situació molt delicada.

Crec que, transcrivint literalment el que van dir alguns dels participants, ens podem fer una idea clara de la diagnosi que s'hi va fer, la qual comparteixo amb la majoria dels ponents.

Salvador Milà, conseller de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya, obria el debat dient: "En aquesta mateixa vila de Roses, un grup de visionaris, de gent amb molta empena, fa vint-i-set anys, concretament el desembre de l'any 1976, quan encara ni tan sols era clar que hi havia un canvi democràtic (la voluntat hi era, però no se sabia en quin sentit aniria), van tenir la previsió de parlar del futur d'aquest territori i d'assenyalar-ne els perills i els potencials".

El conseller obria aquest debat tan sols cent dies després de la signatura de l'Acord del Tinell per un govern catalanista i d'esquerres, un text que molts ciutadans vam interpretar com un canvi en la manera de governar un país després de vint-i-tres anys monocroms, políticament parlant. El senyor conseller va continuar dient: "Però escolteu: sí som aquí avui, vint-i-set anys després, és perquè ens neguitem el que pugui passar els propers vint-i-cinc anys a la Costa Brava i al país en general i perquè suposo que estareu d'acord amb mi que ni el territori, ni el paisatge, ni la societat de la Costa Brava no podrien suportar vint-i-cinc anys més amb un model de creixement socioeconòmic i d'ocupació del territori com el que s'ha aplicat fins ara". Comparteixo aquest sentiment, però no cal oblidar que calen po-

lítiques molt valentes per a aconseguir un canvi de dinàmica urbanística com els que s'estan plantejant les revisions dels POUMS (plans d'ordenació urbanística municipal) en l'actualitat.

Joan Nogué, catedràtic de Geografia Humana de la Universitat de Girona, deia en la seva ponència, fent referència a les reflexions d'Yvette Barbaza sobre el futur de la Costa Brava: "En efecte, l'esquer del profit immediat va prevaler sobre el seny. El que la professora Barbaza no podia imaginar l'any 1988, quan escrivia, afligida, aquestes paraules, era que pocs anys més tard, en plena dècada de 1990, s'iniciaria un dels períodes més negres de la nostra història pel que fa a l'esquarterament del territori i a la degradació del paisatge; un període –en el qual encara estem immersos– caracteritzat per una excepcional demanda d'habitatge, per una autèntica febre constructora, per una descarada especulació del sòl, per una funesta vinculació d'una part significativa del sector turístic amb el negoci immobiliari i per una banalització generalitzada del paisatge"[...] "Convé, doncs, analitzar què ha passat, com hem arribat fins aquí, quina és la situació actual i quines propostes hauríem de debatre públicament per tal de reconduir una realitat territorial i paisatgística complexa i abocada a una carreró sense sortida, si no es replanteja dràsticament l'orientació seguida aquesta darrers anys".

Oriol Nel·lo, secretari de Planificació Territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, deia: "Ara bé, en les darreres dècades, l'evolució d'aquest espai, tan ric de potencialitats, ha estat motiu de preocupació. En efecte, el procés urbanitzador, a mesura que s'ha anat estenent sobre el territori, ha transformat el paisatge costaner fins al punt que els seus valors patrimonials, ambientals i econòmics s'han vist seriosament compromesos. Així, en l'actualitat, gairebé la meitat –el 46'5% exactament– de la costa catalana ja ha estat urbanitzada, en part a causa de la dispersió de la residència, en part a l'activitat constructiva associada al fenomen turístic"[...] "Afortunadament, tot i les hipoteques dels darrers anys, som encara a temps d'actuar per a garantir la qualitat i l'atractiu de la nostra costa. El Govern de la Generalitat s'ha compromès a fer-ho i ho ha considerat una de les seves prioritats en matèria territorial"[...] "L'objectiu principal del Pla director és identificar, protegir i posar en valor els espais costaners lliures actualment d'ocupació, amb la finalitat de contribuir a un desenvolupament urbanístic compassat, harmònic, respectuós i culte del litoral català"[...] "Ara bé, serà suficient aquesta mesura per a ordenar el nostre litoral? Certament, no. L'evolució dels espais costaners està indissolublement relacionada amb les dinàmiques de transformació del territori català de conjunt. La correcta gestió del litoral només serà possible, per tant, quan el conjunt de Catalunya disposi dels instruments de planejament territorial que precisa"[...] "És a través d'aquest planejament supramunicipal que l'Administració es dotarà dels instruments per a fer front a l'escampadissa de la urba-

nització i per a contribuir a articular el nostre territori sobre una xarxa de pobles i ciutats ben delimitats, rics d'activitats, d'oportunitats econòmiques i de convivència".

Juli Esteban, director del Programa de Planejament Territorial, en la taula rodona moderada per la periodista Maria Gorgues, ja deia el que serà la base de la meua queixa respecte del PDUSC: "Per això, el primer acte de la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques ha estat aquest Pla director de protecció del sistema costaner que s'està redactant en aquests moments i amb el qual es pretén impedir que surtin més 'capes ocultes'. No aturarem gaire res del que ja hi havia en marxa perquè no podem, però pel que fa a tot allò que estava classificat com a no urbanitzable, i hi afegeixo també el que és urbanitzable però no està delimitat, procurarem, en la mesura que sigui possible, aturar-ho ja d'una manera definitiva i incorporar-ho als espais protegits".

Joaquim Nadal, conseller de Política Territorial i Obres Públiques, amb una gran oratòria i poca concreció, va dir: " .. els vull dir que des del Govern de la Generalitat de Catalunya compartim la preocupació expressada per en Joan Cals en les seves conclusions. Som plenament conscients que afirmar

El PDUSC ha servit per a protegir alguna àrea de gran valor ecològic i bella paisatgística però no ha afectat el nombre d'habitatges previstos en termes generals

que el Govern les farà seves, les estudiarà i les posarà en pràctica, ara per ara, no és encara garantia de res. Perquè també compartim un diagnòstic: tos ens havíem pensat, l'any 1976, que la gestió democràtica del planejament portaria, per si mateixa, tota sola, la solució del problema o, com a mínim, d'alguns dels principals problemes que detectàvem. Però en aquell moment no havíem acabat de calcular ni els creixement previstos, implícits, ja reconeguts i existents, ni els drets adquirits, encara que no fossin executats, ni l'evolució mateixa del mercat i la societat" [...] "I quan en Joan Cals, per exemple, apel·lava a alguna de les nefastes conclusions del mal gust, caldria concretar quin mal gust, arbitrat per qui i executat per qui i des de quins àmbits professionals, empresarials, socials o cívics. En aquest sentit, em sembla que és important que, a poc a poc, en aquest procés de pedagogia política que també reclamen les conclusions, ens anem posant d'acord no en un consens de coartada, sinó en un consens construït des del debat i la discussió per tal que allò que finalment acabem acordant vulgui dir exactament el mateix per a tothom." [...] "des d'aquell 17 d'octubre de l'any passat fins avui, 16 d'abril, se succeïren uns esdeveniments de tanta magnitud en la vida política catalana i espanyola, fins al punt de situar-nos tots davant una nova perspectiva. Engrescadora? Sí. Realistament engrescadora?"

També. No vull donar peu, tot i que el capgirament del calendari ha estat pràcticament revolucionari, a cap tipus eufòria. Vull que siguem conscients que malgrat que el canvi de perspectiva, de prioritats i d'orientació ha estat radical, es produeix en un context, en un marc i en una conjuntura política i internacional que marquen les pautes...". Aquesta darrera idea fa pensar molt...

El Debat fou molt extens i ampli, amb molts aspectes considerats, però amb una idea molt repetida: no podem continuar com fins ara. Aquesta premissa és imprescindible, i evidentment afecta de manera directa els planejaments urbanístics municipals actuals i vigents. No és possible un canvi de dinàmica a la Costa Brava si no es replantegen les dinàmiques urbanitzadores. És un primer pas que cal resoldre per a poder abordar llavors altres aspectes també molt importants, com per exemple la qualitat i l'estètica arquitectònica del que es pugui fer de nou, del que cal rehabilitar i del que ja tenim construït.

A efectes pràctics, i comparant els mapes del planejament municipal vigent i els mapes amb les taques de protecció de ser urbanitzades dels dos PDUSC, podem arribar a la conclusió que aquest Pla director no ha tingut l'efecte desitjat respecte d'aquest canvi de dinàmica, tot i que Juli Esteban i l'Oriol Nel·lo ja ho advertien en les seves respectives xerrades.

Mostro algunes dades sobre alguns municipis del litoral de l'Alt Empordà, per a exemplificar aquesta afirmació:

El PDUSC ha servit bàsicament per a protegir alguna àrea de gran valor ecològic i bellesa paisatgística –com el cas de cap Ras a Llançà–, però el nombre d'habitatges previstos en termes generals no ha

afectat i per tant no hi haurà una percepció de canvi real. De totes maneres, sí que cal reconèixer que ha estat una mesura de prevenció respecte de la possibilitat que en el sòl no urbanitzable no hi haurà la possibilitat de continuar creixent. Una problemàtica que en el meu imaginari era inexistent, potser de manera ingènua, però que es basa en el fet que en les darreres revisions dels planejaments urbanístics tampoc no es va reflectir, i parlo concretament de la revisió del POUM de Llançà, la revisió del POUM del Port de la Selva i la revisió parcial del sòl urbanitzable de Roses. Aquestes revisions permeten la continuïtat dels planejaments previstos ara fa quinze anys, però no afecten de manera significativa zones que eren considerades com a sòl no urbanitzable. Però, evidentment, benvinguda sigui la revisió.

En la xerrada feta per Oriol Nel·lo sí que es perfilava una altra pista a tenir seriosament en consideració, el fet que el planejament supramunicipal de caire comarcal, com el Pla director territorial de l'Empordà, pugui fer una tasca més valenta i de contenció de la urbanització. En data d'avui, aquest Pla es troba en fase de suggeriments. La interpretació que en fa Salvem l'Empordà és que, tot i que en la memòria del document hi ha intents reals de poder disminuir de manera considerable el nombre d'habitatges, la normativa no garanteix eines jurídiques per a poder-ho executar. Per tant, la Comissió d'Urbanisme es trobarà de nou amb molts punts a l'ordre del dia de les reunions mensuals, els quals, si no es fa servir una normativa més acurada i valenta, serà paper mullat. Caldrà veure, i aquí hi ha la gran incògnita, quin document s'aprovarà inicialment i llavors serà el moment de poder avaluar realment si ens trobem en un moment de canvi de política urbanística, segons un govern catalanista i d'esquerres, tal com es defineix en l'acord del Tinell, o segons un govern possibilista i continuïsta. L'expectativa es manté vigent.

Municipi	Habitatges construïts	Habitatges potencials *	PDUSC
Llançà	6.618	1.928	Afecta cap Ras: 35 habitatges
Port de la Selva	1.560	400	No afecta
Cadaqués	2.622	1.829	Afecta significativament un pla parcial
Roses	22.667	6.042	No afecta
Castelló d'Empúries	13.591	1.597	No afecta
L'Escala	13.229	5.877	No afecta

* segons el Pla director territorial de l'Empordà

El dret a la ciutat: La llei de millora dels barris

Oriol Nel·lo

Secretari per a la Planificació Territorial. Generalitat de Catalunya

IMPEDIR LA RUPTURA DE LA COHESIÓ SOCIAL DE LES VILES I CIUTATS*

El Govern ha tramès al Parlament de Catalunya la primera llei d'aquesta legislatura, una llei que, de manera ben significativa, té per objectiu dotar la Generalitat i els ajuntaments catalans dels instruments necessaris per tal de fer front a un dels riscos més greus que podria patir la nostra societat: la ruptura de la cohesió social de les nostres viles i ciutats.

La iniciativa porta per títol "Llei per a la millora dels barris, àrees urbanes i viles que requereixen d'atenció especial" i va ser treta a informació institucional el dia 19 de gener, quan encara no feia un mes de la presa de possessió del nou executiu. Després, una vegada clos el període d'al·legacions, no han transcorregut ni dues setmanes abans que el Govern adoptés el text definitiu del projecte i l'enviés al Parlament.

La diligència, en aquest cas, no és anecdòtica. Tot i la millora que, en termes generals, han experimentat els pobles i les ciutats de Catalunya, determinats barris pateixen processos de degradació física i d'empitjorament de les condicions socials que afecten de manera directa la qualitat de vida i el valor del patrimoni individual i col·lectiu dels seus veïns. En ocasions, aquestes tendències, lluny d'aturar-se, més aviat s'acceleren. D'aquí la urgència d'intervenir de manera immediata.

En efecte, els barris de què parlem són espais que, per raó de mancances en espais públics, de qualitat de l'edificació, d'equipaments i d'altres, tenen preus relativament més baixos que les respectives àrees urbanes. Per aquesta raó, s'hi tendeix a concentrar la població amb menor poder adquisitiu. Això és particularment cert en un període com l'actual, caracteritzat per la ràpida pujada dels preus immobiliaris i per l'arribada de contingents de població amb pocs recursos, procedent en molts casos de la immigració. La concentració d'aquests sectors de població, sovint amb acusades necessitats socials, té, al seu torn, conseqüències sobre els preus, que s'estanquen i –com hem vist en alguna ocasió– poden fins i tot baixar. Si es confirmés aquesta dinàmica, els riscos de sortida d'alguns sectors de la po-

blació, d'estigmatització territorial, de problemes de convivència i de formació de guetos serien evidents.

El projecte de llei és una mesura necessària per fer front a aquesta situació. Així, tal com va dir el conseller Joaquim Nadal en anunciar la seva presentació al Parlament de Catalunya, la iniciativa vol enviar un triple senyal. D'una banda, als ciutadans, per fer-los evident que el Govern no permetrà que les condicions de vida i de convivència es degradin en cap lloc de Catalunya. De l'altra, als ajuntaments, per assegurar-los que el Govern els farà costat alhora de tractar problemàtiques que són, certament, locals, però tenen orígens i conseqüències d'ordre general. Finalment, al mercat, per advertir els agents econòmics que l'Administració està disposada a realitzar una sèrie d'inversions que acabaran redundant en el patrimoni immobiliari privat: si en el conjunt del país

Si en el conjunt del país és convenient la moderació dels preus immobiliaris, en aquests barris del que es tracta és d'encoratjar i enfortir el mercat

és ben convenient la moderació dels preus immobiliaris, en aquests barris del que es tracta és, precisament, d'encoratjar i enfortir el mercat. Lògicament, això s'ha de combinar amb polítiques que fomentin l'habitatge accessible i el distribueixin convenientment sobre el territori.

L'instrument més important i innovador de la Llei és la creació d'un fons financer de la Generalitat destinat a la rehabilitació i la promoció específica d'aquells barris, àrees urbanes i viles que ho requereixin. Aquest fons es nodrirà amb aportacions dels pressupostos de la Generalitat i permetrà emprendre no menys de quaranta intervencions d'aquest tipus en quatre anys. La inversió total prevista en aquestes operacions és de 600 milions d'euros, dos terços dels quals seran aportats per la Generalitat i la resta pels governs locals.

L'experiència mostra que, per tenir èxit, l'estratègia de les intervencions en aquestes àrees ha de ser integral, és a dir, abandonar les aproximacions i adreçar-se a un ventall extens de temes. Així, podran acollir-se al finançament previst intervencions de millora dels espais públics, de dotació dels espais verds, de provisió d'equipaments, de rehabilitació dels edificis, d'accessibilitat, d'estalvi energètic, d'incorporació de les xarxes de tecnologia de la informació, d'equitat social, edat i gènere en l'ús de l'espai urbà, així com de desenvolupament econòmic i social. El programa s'adreça de manera prioritària a les àrees on es combinen problemes d'involució urbanística, pèrdua o creixement massa accelerat de la població i mancances econòmiques i socials. Es tracta normalment de centres històrics, de polígons d'habitatge dels anys seixanta i setanta i d'àrees nascudes de processos d'urbanització marginal. Moltes d'aquestes àrees estan situades en les poblacions més denses i poblades de Catalunya. Però ens equivocariem si penséssim que la problemàtica afecta només les ciutats més grans. Són moltes les viles mitjanes i les capitals comarcals que veuen amb preocupació l'evolució dels seus centres històrics.

Un bon nombre d'ajuntaments catalans ja han desenvolupat projectes de gran interès per tractar la

problemàtica de la rehabilitació urbana, projectes que han topat, sovint, amb dificultats de finançament. Ara els ajuntaments interessats podran presentar les seves iniciatives i una comissió integrada per representants de la Generalitat, els governs locals i associacions ciutadanes determinarà l'assignació d'acord amb la problemàtica existent, la bondat de la proposta i l'equitat territorial. Els mateixos ajuntaments seran els encarregats d'executar els projectes, cada un dels quals haurà de ser enllestit en un període de quatre anys. Així, doncs, el lema més adient per al programa no seria tant "suport per a barris amb problemes", com "suport per a barris amb projectes". Fa quaranta anys, Henri Lefebvre va enunciar que, entre els drets bàsics dels ciutadans, al costat del dret a la llibertat, al treball, a la salut o a l'educació, se n'hauria d'incloure un altre: el "dret a la ciutat". És a dir, el dret dels ciutadans a viure en territoris propicis a la convivència i rics d'usos diversos, en els quals l'espai i els equipaments públics siguin factors de desenvolupament col·lectiu i individual. El dret de tots a gaudir d'un entorn segur que afavoreixi el progrés personal, la cohesió social i la identitat cultural. La defensa d'aquest dret és l'objectiu central de la primera llei del nou Govern de Catalunya.

*Article publicat al diari *AVUI* el 19 de març de 2004

Oscar Rebollo

Professor de Sociologia. Universitat Autònoma de Barcelona

LA PLANIFICACIÓ PARTICIPATIVA PER A LA TRANSFORMACIÓ URBANA

Sense cap mena de dubte, la millora de les condicions de vida en els barris més desfavorits de les ciutats depèn en bona mesura del fet que les administracions destinin fons públics a rehabilitar-les urbanísticament i residencialment per mitjà de l'impuls de mesures i programes socials. Per tant, benvingut sigui el fons d'ajudes als municipis que suposa la Llei de millora de barris (2/2004) del Departament de Política Territorial. Un fons que, tal com s'especifica en el desenvolupament reglamentari i programàtic de la Llei, es concep com a instrument financer per a donar suport als programes de rehabilitació integral de barris que redactin i impulsin els ajuntaments. Però la qüestió avui dia rau en el fet de saber si és només qüestió de diners o si el problema dels barris en crisi requereix, potser amb més importància i urgència, estratègies i metodologies d'intervenció innovadores que, a més de més recursos, incorporin també més agents compromesos amb la transformació urbana i molt especialment amb els residents mateixos i amb els agents comunitaris del territori.

Les institucions democràtiques, en especial els ajuntaments, ja fa temps que inverteixen recursos

al nostre país per a la millora de les perifèries urbanes, de nuclis antics degradats i de barris en crisi. És just reconèixer que en els darrers vint-i-cinc anys s'ha fet un bon rentat de cara en molts barris que ara, a més de tenir carrers asfaltats i il·luminats, també disposen d'una creixent dotació d'equipaments educatius, sanitaris, esportius i cívics, amb un espai públic millorat i amb un parc d'habitatge públic relativament ben mantingut. Però també tenim experiència acumulada en les nostres ciutats que molts d'aquests barris han millorat ostensiblement sobre la base de dinàmiques de renovació dels residents i d'expulsió de la població resident tradicional, que passa a viure en altres barris d'altres ciutats i transporten en les seves maletes els problemes de sempre; i també tenim experiències de barris que, en no haver estat sotmesos a dinàmiques d'expulsió poblacional, esdevenen un pou sense fons en què s'abocuen recursos públics d'una eficiència força qüestionable, ja que al mateix ritme en què la urbanització es millora també es degrada perquè costa molt mantenir l'espai públic, perquè hi creix la població purament dependent de programes socials, perquè els períodes de crisi o de recessió

econòmica suposen retrocessos enormes dels processos de millora i perquè solen ser, a més, centres de recepció dels expulsats d'altres llocs, perquè les dinàmiques poblacionals associades a la cohesió social, d'envelliment i migratòries, sobretot, no es tradueixen fàcilment en infraestructures i perquè, en definitiva, la modificació d'algunes condicions estructurals, residencials i urbanístiques ha demostrat no ser garantia de canvis culturals pel que fa a hàbits, relacions, actituds, civisme, violència, etc. Què hem de fer, aleshores?

Potser ja és hora, com dèiem, de plantejar-nos un canvi veritable pel que fa a les estratègies d'intervenció. No ens referim a un salt en el buit, ja que disposem de prou experiència acumulada en diversos llocs sobre processos de transformació urbana que

No ens referim a participació, ens referim a transformació participativa i comunitària

han fonamentat l'èxit obtingut en "altres maneres de fer les coses" que, segurament, just és reconèixer-ho, són més difícils d'aconseguir que els diners: ens referim a altres maneres de relació i de cooperació entre administracions i entre departaments d'una mateixa Administració, a altres maneres de cooperar i de col·laborar entre serveis públics (escoles, centres de salut, centres d'assistència social, equipaments de proximitat) i professionals i a altres maneres de relació i a altres protagonismes per part de la comunitat.

La planificació-acció participativa per a la transformació dels entorns urbans es fonamenta en la necessitat d'ampliar el ventall d'actors que intervien i s'impliquen en els processos de millora (tant en les fases de diagnòstic i propostes, com en

l'acció transformadora en si mateixa) i en l'establiment d'altres maneres de fer i relacionar-se entre aquests actors.

No es tracta, simplement, de participació ciutadana mitjançant negociacions amb quatre representants veïnals, ni de la creació, una mica més sofisticada, de consells de barri i de taules de concertació, encara que això ja seria un avenç. Ni ens referim al fet que els "ciutadans decideixin"; així, sense saber molt bé ni qui, ni en què, ni perquè. Es tracta més aviat de posar en marxa processos que promoguin l'autonomia i l'organització en la comunitat, que siguin educatius, que comprometin els residents a millorar l'entorn, a estar vinculats a polítiques concretes i reals, a processos de transformació de les seves condicions de vida. No ens referim a processos participatius que passin per una única taula ni per un únic representant, sinó a una gran varietat d'activitats i de col·lectius, de protagonistes i de compromisos. No ens referim a participació, ens referim a transformació participativa i comunitària.

Una llei de millora de barris que volgués ser alguna cosa més que un fons d'inversions al servei dels ajuntaments (benvingut sigui, hi insistim) hauria per tant de promoure i buscar això. A més de posar diners al servei dels ajuntaments, caldria poder posar diners al servei d'altres estratègies d'intervenció que vincuessin els recursos no només al mal estat del barri sinó a com es pensa capgirar la situació.

També seria bo de destinar recursos al monitoratge d'experiències, a la valoració i la visualització de pràctiques innovadores i eficaces que ja s'estan produint, tot i que de manera dispersa i encoberta. I també seria bo de comprometre l'Administració de la Generalitat, i no només el Departament de Política Territorial, en noves maneres de cooperació interdepartamental.

Itziar González

Arquitecte

EL REpte METODOLÒGIC DELS PROCESSOS DE TRANSFORMACIÓ URBANA I EL SEU " ACOMPANYAMENT "

En l'àmbit de l'urbanisme i, més concretament, en el marc de la recent Llei de barris, totes les propostes de transformació i millora urbana s'enfronten amb el repte de fer compatible el seu primer impuls generador de nova realitat amb la fragilitat i mutació de molts dels elements implicats. El gruix de temps que suposen aquestes transformacions constitueix un espai transitori en el que tenen lloc multitud de variacions infinitesimals que, atesa la seva capacitat de canviar la trajectòria del projecte inicial, mereixen el desenvolupament d'una metodologia pròpia. Ens referim sens dubte, a la necessitat de realitzar un es-

crupolós acompanyament de totes les mutacions i canvis que, alhora que configuren la nova realitat urbana, també poden esborrar, malauradament, tot allò que feia aquell lloc valuós per a les persones i digne, per tant, de ser transformat. De fet, molt sovint, la renovació comporta també el risc de produir un impacte tan rotund i contundent que esquinci el teixit més que modelat de temps i temps de vivències quotidianes de la gent.

D'altra banda, però, aquest espai ambivalent de la transformació esdevé també l'espai precís per a la

detecció dels errors i de les males fixacions de la proposta inicial. Com si es tractés de reconduir la trajectòria d'una nau, només les correccions més sensibles, freqüents i suaus seran les que permetran minimitzar els errors sense pretendre amagar-los i, per tant, sense caure de nou en una reducció de la complexitat present en cadascuna de les intervencions integrals encetades. De fet, aquestes actuacions de millora urbana són una oportunitat per a perfilar nous i millors "ormeigs" d'acompanyament des de totes les disciplines que feinegen en el planejament de les ciutats, que, més enllà d'una certa autocrítica, ens han de permetre una més gran socialització de la vivència, convivència urbana.

Aquests ormeigs d'acompanyament, que ho son en el temps i en l'espai del conjunt de la ciutadania, seran sempre eines de proximitat als usuaris, que són el veritable niu d'experiència, dels canals insospitats de flux de missatges i d'opinió i, sobretot, del coneixement territorial viscut i contrastat.

En el conflicte hi ha sovint la llavor de noves maneres d'enfocar el model urbà i territorial

Breument, i com a primer apunt d'una possible enumeració, una d'aquestes eines seria l'anàlisi transdisciplinari de la realitat sobre la que es vol actuar, que aporta la visió complexa a la qual ens referiem abans i que és necessària per a no caure en simplificacions i oblitats irreparables.

Una segona eina seria l'anàlisi sincrònica del conjunt d'actuacions, que com aquest Anuari Territorial de Catalunya 2004 ens permet una visió del conjunt de transformacions i debats territorials al llarg d'un mateix any.

En tercer lloc, cal sumar, a aquestes visions d'abast més general i ampli, l'eina que suposa la visió pròxima dels ciutadans que com a coneixedors i experts territorials permeten incorporar les vivències, usos, creativitat i expressivitat quotidians i enriqueixen així el procés de planejament i la seva capacitat de generar qualitat de vida.

Lògicament i com a prolongació d'aquesta última, caldrà comptar amb el procés de definició de les propostes i de la tria de les opcions que marcaran les dinàmiques socials i econòmiques dels barris,

amb la participació dels ciutadans no només com a garantia d'una visió plural i democràtica, sinó també com a generadors de dinàmiques comunitàries.

En un altre ordre de consideracions, els criteris específics d'habitabilitat i qualitat de vida són l'eina clau, els principals definidors dels objectius que ens han de permetre mesurar i proposar la ciutat atenent la mobilitat, la sostenibilitat i equitat, és a dir, a favor dels seus espais per a la convivència.

Finalment, una darrera eina seria la que aportaria el reconeixement com a preexistència dels conflictes latents i el seu valor com a indicadors, i com a motors de mediació, d'innovació i de millora de la cohesió social. Sens dubte, en el conflicte hi ha sovint la llavor de noves maneres d'enfocar el model urbà i territorial, així com les pistes tant del que hi ha de valuós en un teixit urbà com del que necessita la mutació.

Si creiem que les transformacions urbanes són una oportunitat per a cohesionar i enfortir el sentit no només del que és públic, sinó també de tots aquells valors capaços de vertebrar alhora ciutats i comunitats, tindrem la necessitat forçosa de disposar d'aquestes eines d'acompanyament. El dret a la ciutat és essencialment el dret a *con-viure* i a *co-incidir* i necessita la proximitat de l'acompanyament. Aquelles transformacions que reforcin la convivència demostraran haver seguit un procés adequat de transformació i segurament hauran estat testimoni de l'actitud de respecte i compromís necessari per a garantir la flexibilitat d'una pulsio de vida i col·lectivitat que es fa difícil d'encapsular formalment.

Com si de grans parterres es tractessin, les ciutats i el territori fan aflorar contínuament nous àmbits per a la coincidència i per al conflicte, indistintament. Per això haurem de concloure que hem de ser capaços de reconèixer que més enllà d'un primer planejament de xoc i seminal és indispensable, també, el procés d'acompanyament de les transformacions que se'n derivin, a fi de permetre'n l'arrelament en les persones i en el teixit fi i invisible del territori comú de l'àmbit públic.

Continuem, doncs, amatents a aquestes transformacions, amb la mà suau del qui sap redreçar totes les trajectòries.

Infraestructures de transport: Necessitats i impactes

Francesc Magrinyà

Professor d'Urbanisme. Universitat Politècnica de Catalunya

PER UNA NOVA CULTURA TERRITORIAL DE LES INFRAESTRUCTURES

El territori està infestat de traces que l'esquerden

El territori sembla emportat per un remolí de traçats viaris que es desenvolupen i s'intercalen els uns entre altres, molt sovint sense ordre ni concert. El tram de confluència de l'autovia de Castelldefels (C-31) amb l'autopista del Garraf (C-32) juntament amb la traça del ferrocarril poc abans d'entrar als túnels és una mostra clara d'aquests mecanismes de compartimentació i desfiguració del territori. En molts casos, gairebé mai s'ha preparat una espina dorsal de caire urbà que permeti articular les noves traces amb l'entorn que les envolta, creuar-les a diferent nivell d'una manera natural i protegir-les del seu brogit. Les autovies s'instal·len pertot arreu i al costat es construeixen parets aïllants que esquerden l'espai.

L'existència de solucions disgregadores de traçat no ens hauria d'imbuir un sentiment de resignació. La traça de l'autopista dels túnels de Vallvidrera, entre Terrassa i Collserola, és un bon exemple d'articulació d'una autopista amb l'entorn. El mateix s'esdevé amb la pota sud de la ronda de Dalt de Barcelona, entre l'avinguda de la Diagonal i el nus del Llobregat: un espai difícil des del punt de vista topogràfic que respon a la necessitat de connectar els barris perifèrics de l'Hospitalet, Cornellà i Esplugues. En el mateix sentit ens trobem amb la solució del nus de la Trinitat que és un bon exemple d'articulació d'un node viari amb el seu entorn. Tots aquests exemples ens mostren que és possible dissenyar les infraestructures d'una altra manera. La pregunta que ens podem fer és: per què aquests casos són més una excepció que la regla? Ens hem dotat dels instruments adequats per a construir territori amb més ordre i concert?

Els instruments del planejament i els procediments administratius per a la construcció de les infraestructures: uns elements inadaptats per a les necessitats del territori

Prèviament i abans de projectar el territori, cal considerar quin és el repartiment dels futurs assentaments i com es pensa el sistema de mobilitat. I cal

a més plantejar-se aquesta pregunta amb una periodicitat que ha de ser com a mínim de cinc anys, el període que representa l'*input* de nova informació de cada cens. Les infraestructures de transports i de telecomunicacions han generat un procés dinàmic pel qual les centralitats i els nous eixos de creixement canvien més de pressa en el temps i, si no se'n controla la voracitat per a ocupar l'espai, aquest fenomen pot arribar a ser destructiu per al territori.

Malauradament, després de vint-i-cinc anys d'auto-govern, l'Administració catalana ha estat incapaç de construir uns instruments que permetessin afrontar els reptes territorials de les infraestructures. Per una banda, els diferents governs de la Generalitat de Catalunya no han cregut en el planejament territorial. Tan sols s'ha aprovat un únic pla territorial sectorial (el de les Terres del Ebre) i s'ha abandonat les principals conurbacions catalanes (Barcelona, Tarragona, Lleida i Girona) a la contingència de la dinàmica del "projecte a projecte". Una mostra de les conseqüències d'aquesta absència és que no s'ha sabut, per exemple, quina havia de ser la traça d'entrada del tren d'alta velocitat en l'aglomeració de Barcelona, fins que la traça s'ha anat decidint "projecte a projecte" amb les conseqüències negatives que això ha comportat.

Per altra banda, i des de la perspectiva local, l'escala més adequada d'intervenció seria la comarcal. Però en aquest cas els consells comarcals, que haurien d'haver estat els organismes que constituïssin equips redactors de models territorials, disposen d'un recolzament tècnic molt escàs i sense competències. S'ha observat que s'ha confiat més en la hipòtesi que el planejament territorial no servia per a gran cosa i que el que calia era definir uns bons planejaments urbanístics (plans generals d'ordenació urbana). Al final, els planejaments urbans han creat equipaments, han ordenat el creixement de cada municipi, però en la majoria de casos ho han fet al marge de les grans infraestructures viàries i ferroviàries. S'ha posat en evidència, per tant, que per a establir un ordre en les infraestructures cal una escala

de treball que vagi més enllà de l'escala municipal i s'ha constatat a més que la suma d'ordres locals no ha donat lloc a un ordre global.

En conseqüència, si es volen prendre decisions adequades sobre les infraestructures de transport cal respondre prèviament a la pregunta de per quin sistema de mobilitat s'opta i això implica qüestionar-se el repartiment modal que pot arribar a assumir el transport col·lectiu i quines haurien de ser les traces ferroviàries que cal preveure en cas que, en un futur, es necessiti augmentar-ne la presència al territori. A més caldria començar a afrontar el fet que el cotxe és un gran consumidor d'espai respecte dels altres modes i que no te sentit una extensió exponencial de les infraestructures viàries que, per altra banda, no tenen per què ser més eficaces. Tan sols a partir d'aquest coneixement i de la revisió que se'n faci en el temps es poden plantejar quines són les traces viàries, quins són els punts crítics de pas i d'articulació i com s'insereixen les respectives traces que evitin construir un territori desfigurat.

Si tot es confia en els plans urbanístics municipals i en l'elaboració projecte a projecte no s'afronten les infraestructures amb un tractament adequat. No s'és conscient que el territori és un de sol i que cal fer passar la xarxa d'autovies, la xarxa de rodalia, la xarxa d'alta velocitat, la xarxa de carrils per als autobusos urbans i interurbans i articular-los als nodes metropolitans. Si no s'afronta des d'una visió sistèmica, el territori s'organitzarà a escala urbana però es desfigurarà a escala territorial.

El Pla de carreteres: l'únic planejament d'infraestructures però amb plantejaments de passat

Cal, doncs, una nova mirada que vagi més enllà de l'escala urbana local de projectes urbans i de l'escala territorial esquemàtica i sense territori. Però per a això cal una nova cultura territorial de les infraestructures.

Actualment, l'únic plantejament a escala territorial pel que fa a les infraestructures és el Pla sectorial de carreteres que és l'element que acaba legitimant *de facto* les solucions adoptades. Però aquest és un pla que no té plantejaments ambientals ni territorials sobre la funció de la traça, ni aterra a l'escala de projecte urbà. El plantejament del Pla de carreteres és decidir quins arcs del graf s'han de construir i, si s'escau, quina secció de l'arc s'adopta, per poder decidir, a continuació i a través d'una anàlisi cost-benefici, la prioritat de construcció de cada arc plantejat. Des d'una anàlisi de diferents casos s'observa que, en la presa de decisions, el plantejament territorial implícit en el Pla és que la carretera és un objecte aïllat pel que fa al traçat. En cada cas l'eix ha de connectar dos nuclis i al seu pas per un tercer organitzar una circumval·lació del nucli urbà. A més, el territori no existeix com a tal, tan sols és una abstracció esquemàtica en la qual només hi ha nuclis urbans que es connecten.

En aquest plantejament, la infraestructura recorre el territori sense analitzar les interaccions que produeix a mesura que avança. La presa de decisions sobre un traçat encara és molt instintiva. Un tècnic dibuixa un primer traçat i, sobre aquella primera traça, s'hi acostumen a fer variacions. En el cas de les infraestructures, a un arc, s'hi adjunta un altre arc. Canviar un nus és gairebé impossible. Llavors s'opta, en molts casos, per crear un altre nus, i d'aquesta ma-

Cal una nova mirada que vagi més enllà de l'escala local de projectes urbans i de l'escala territorial esquemàtica i sense territori

nera les xarxes es van fent més i més complexes sense augmentar-ne l'eficàcia. El nus del Llobregat o el nus de la B-30 amb la C-58 i la N-150 a l'alçada de Barberà del Vallès en són exemples paradigmàtics. La tecnologia aportada es basa en el fet que els traçats es defineixen per uns eixos que són combinació de rectes, cercles i clotoïdes, que han de complir una normativa, la instrucció general de carreteres. La única relació que aquesta normativa té amb el territori és la seva consideració com a un element de suport i es confia en el fet que el bon encaix de l'eix a definir dependrà de la bona voluntat de la persona que en faci el traçat. De fet, i en definitiva, la definició d'un traçat està especialment associada a un càlcul pressupostari que doni lloc a una partida administrativa per a reservar uns recursos econòmics determinats que permetin construir un tram de carretera. La decisió de per on passa exactament la traça no es contrasta amb la xarxa ecològica de corredors, amb les interaccions econòmiques que pot tenir per al conjunt del territori, ni és té en compte la congruència que pot tenir amb la distribució dels polígons industrials i dels nuclis residencials. Aquests elements haurien de correspondre als plans territorials sectorials, que s'haurien d'haver aprovat des de fa més d'una dècada. Com que aquest planejament no existeix es fa un doble salt mortal. Per una banda, es confia en la bonança del Pla de carreteres com a instrument de planificació territorial. Per l'altra, i com a recurs tranquil·litzant, es confia que abans d'arribar a la fase de redacció del projecte s'hagi fet un estudi d'impacte ambiental previ. En aquest moment l'anàlisi predominant és lineal i aïllada i ja no és territorial ni sistèmica.

L'Estudi d'impacte ambiental: l'element de legitimació territorial i mediambiental d'un territori sense planejar

L'Estudi d'impacte ambiental és un document que acompanya el projecte constructiu desenvolupat a partir del Pla de carreteres i conté tan sols unes comprovacions sobre els impactes mediambientals que la nova línia de traçat pugui generar sobre el medi natural. En el moment de l'aprovació definitiva, que és quan els documents arriben al Departament de Medi Ambient, aquest té un marge d'ac-

tuació i un pes específic molt limitats. La situació porta a una disjuntiva en la qual queda implícit que qualsevol possible canvi en el traçat representa un increment desorbitat del cost. I a menys que el traçat passi per un sector afectat pel Pla d'espais d'interès natural, que condicioni una població de flora o fauna molt específics o que toqui un punt del Catàleg de Patrimoni Cultural, el traçat no es toca. Com que no hi ha hagut un planejament territorial no s'ha decidit un traçat que valorés les possibles sinergies entre el Medi Natural que es vol potenciar (molt més enllà dels sectors puntuals del PEIN), de les rutes patrimonials de la comarca afectada (més enllà de no tocar físicament un monument històric) i dels sectors residencials que cal preservar o de les activitats econòmiques susceptibles de potenciar. Finalment, l'Estudi d'impacte ambiental (EIA) es converteix en un instrument de legitimació ambiental d'un traçat prèviament escollit en el qual en cap moment se n'han qüestionat realment les implicacions territorials. Tot fa pensar que la perspectiva ambiental i territorial estaria present en totes les fases del procés, però a la pràctica no és així.

Instruments per a una nova cultura territorial de les infraestructures

Es posa en evidència, per tant, que els instruments necessaris per a construir un territori articulat amb les infraestructures realment no s'adeqüen a aquests objectius. En primer lloc, doncs, caldria afrontar un model territorial de mobilitat que impliqués una definició sobre quines haurien de ser les infraestructures dedicades al vehicle privat i quines al transport públic. A partir d'aquest model s'haurien de definir uns nodes i uns corredors estratègics, com seria el cas dels nusos de Martorell i Granollers o dels corredors de la B-30, per l'aglomeració de Barcelona, o dels corredors de l'N-340 i l'N-240, en el cas de l'aglomeració de Tarragona, per posar dos exemples significatius.

Per a aquests llocs estratègics caldria analitzar a través de projectes específics les funcions que la nova infraestructura hauria de complir en funció d'un projecte territorial d'infraestructures.

En segon lloc, i per a la resta de projectes, caldria elaborar un document previ, que hauria de ser el Pla territorial sectorial d'infraestructures, confirmat per l'aportació local de cada consell comarcal amb tècnics de gestió del territori, que posés al dia l'estratègia de la comarca. I sobre aquesta base plantejar, més que un estudi d'impacte ambiental o que un projecte constructiu, un projecte territorial de traçat que incorporés l'anàlisi territorial i el projecte constructiu amb les consideracions de la relació entre el projecte constructiu i els potencials econòmic, mediambiental i patrimonial de la comarca per on passa el nou traçat, tenint en compte alhora la seva adaptació a l'escala urbana i la seva articulació amb el sistema general d'infraestructures.

Finalment i en tercer lloc caldria, com a punt essencial, desenvolupar des de l'Administració i des de les universitats una nova metodologia de treball per a aquests nous tipus de documents que integrarien territori i infraestructura. El territori necessita equips multidisciplinars dirigits amb una coherència de projecte i que tinguin com a objecte central les infraestructures de transport, però alhora han de tenir en compte l'impacte econòmic, medioambiental, de patrimoni i de planejament urbanístic de cada solució.

No és tant una qüestió de diners sinó entendre i assumir que dotant-nos d'uns instruments adequats podrem evitar desfigurar el territori i que per això cal un canvi de mentalitat, és a dir, una nova cultura de les infraestructures a l'estil del que ha representat per al territori optar per una nova cultura de l'aigua.

Juan Luis Zalbidea

Director d'Infraestructures i Transports. Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona

ELS CORREDORS BÀSICS DE TRANSPORT A CATALUNYA

Definició dels corredors bàsics de transport

A diferència de les xarxes, que tenen un enfocament monomodal i asseguren una accessibilitat homogènia a tot el territori, els corredors de transport són la resposta multimodal a les demandes de mobilitat al llarg dels eixos principals. Els corredors són itineraris al llarg dels quals es concentra el moviment de persones, mercaderies, energia, aigua i informació, i en els quals coincideixen els principals eixos de les di-

ferents xarxes. Permeten organitzar i racionalitzar el transport, ja que disposen de diferents modes de transport, i tenen unes característiques que els fan òptims per a cada tipus de mobilitat. Els punts d'intersecció dels corredors, els nodes, actuen com a centres d'organització i de gestió de la intermodalitat. Ports i aeroports són exemples de nodes, ja que no solament hi conflueix el transport marítim o l'aeri sinó que disposen també de connexions viàries, ferroviàries, energètiques, etc.

Els corredors bàsics de transport han d'oferir capacitat de transport suficient per a cobrir la demanda actual i futura de passatgers i mercaderies, i també d'altres subministraments essencials (aigua, energia i informació).

També han d'oferir una oferta equilibrada d'infraestructures i modes de transport que permeti racionalitzar l'ús del transport, fent-lo més sostenible, i evitar friccions entre diferents tipus de tràfic, separant-los (curt i llarg recorregut, passatgers i mercaderies, energia, aigua o informació).

En tercer lloc han d'integrar diferents infraestructures com ara:

Ferrocarrils: línies convencionals per a mercaderies i línies d'alta velocitat per a passatgers.

Carreteres: autopistes per a trànsits de pas i llarg recorregut i vies preferents de doble calçada ("autovies") per a trànsits interns i de curt recorregut. Les característiques diferents fan que es reparteixin els trànsits i que funcionin de manera complementària.

Serveis: canonades i conduccions per als subministraments energètics (petroli, gas, electricitat), d'aigua i d'informació.

Les funcions que han de fer els corredors bàsics de transport són:

Connectar eficientment Catalunya amb la resta de la península Ibèrica i Europa, fent realitat la lliure circulació de persones i el mercat únic de béns i serveis.

Establir l'estructura funcional d'una euroregió de 18 milions d'habitants que Catalunya aspira a liderar.

Ser l'accés principal als grans nodes d'activitat econòmica i de transport (ports, aeroports i zones logístiques), que concentren una part important de les operacions d'importació i exportació, bàsiques per a l'economia catalana.

Per a poder complir aquestes funcions, la continuïtat dels corredors bàsics de transport a l'interior de Catalunya és tan important com la continuïtat més enllà de Catalunya.

Estat actual dels corredors bàsics de transport

Els corredors segueixen les principals vies de comunicació del nostre país:

El corredor del Mediterrani comunica tota la franja costanera del Mediterrani peninsular des de Cadis fins a França i continua cap a la resta d'Europa. Inclou l'autopista AP-7, les carreteres N-II i N-340, un ferrocarril convencional i un ferrocarril d'alta velocitat (en construcció).

El corredor de l'Ebre enllaça amb l'Aragó i el nord i el centre de la península Ibèrica. El formen l'autopista AP-2, l'autovia A-2, un ferrocarril convencional i un ferrocarril d'alta velocitat (en construcció).

El corredor central connecta Catalunya de nord a sud i és una segona sortida cap a França (eix Barcelona-Tolosa-París) i Europa. Inclou les carreteres C-16 i C-17 i un ferrocarril convencional.

El corredor transversal vertebrava el territori català internament, connecta els corredors entre ells i facilita l'accés als principals nodes d'activitat econòmica i de transport. Solament disposa d'una via preferent de calçada única, la carretera C-25.

El corredor del Mediterrani i l'autovia orbital B-40

El corredor del Mediterrani, que correspon a una de les vies de comunicació més antigues de la Península, és un dels que canalitza un volum de tràfic més gran i dels que tenen un nombre d'infraestructures en servei actualment més gran.

El ferrocarril d'aquest corredor disposa d'una doble via convencional des del sud de Catalunya fins a la frontera francesa, on es produeix el canvi d'ample de via. En travessar la regió metropolitana de Barcelona, el tràfic de mercaderies pateix retards perquè comparteix infraestructura amb els serveis de passatgers, rodalies i regionals, que tenen preferència. També presenta problemes la connexió del corredor amb el port, per bé que, en pocs anys, tindrà una línia ferroviària exclusiva (el Papiol-Port). A curt termini també es disposarà d'una doble via d'alta velocitat des del Camp de Tarragona fins a França, dedicada amb preferència al servei de passatgers. Aquesta línia, però, no té continuïtat cap al sud del corredor del Mediterrani (amb una plataforma independent), ja que enllaça amb les vies convencionals.

L'autopista d'aquest corredor, l'AP-7, compleix els requisits de capacitat i les característiques funcionals necessàries en tot el seu traçat, tot i que falta acabar-ne l'ampliació a tres carrils, ja en marxa, en tot el recorregut. A més llarg termini, les necessitats d'ampliació d'aquest eix viari dependran del desdoblament de les carreteres N-II i N-340, que segueixen, en part, el mateix itinerari. Una limitació puntual que també s'ha de resoldre és l'enllaç amb l'autovia del Llobregat, a l'alçada del Papiol.

L'autovia d'aquest corredor no té garantida la continuïtat a Catalunya ni les característiques funcionals adequades. La part sud del corredor, fins al voltant de Barcelona, està servida per la carretera N-340, que es desdoblirà en tot el recorregut. Durant els primers mesos de l'any 2004 es van licitar diferents obres, com la variant de Vallirana i el tram Cambrils-variant de Vilaseca (inclòs en l'estudi informatiu del tram l'Hospitalet de

l'Infant-variant de Vilaseca), i l'estudi informatiu del nou traçat del tram Vilafranca del Penedès-Barcelona, amb una possible connexió fins a Abrera.

La part nord, des de Maçanet fins a França, està servida per la carretera N-II, que també s'ha de desdoblada en tot el recorregut. El Ministeri de Foment va aprovar provisionalment l'any 1998 un estudi informatiu per convertir-la en autovia des de Tordera fins a Girona sud. El tram Maçanet-Girona sud ha estat aprovat definitivament i s'estan redactant els projectes constructius dels subtrams Maçanet-Sils i Sils-Caldes de Malavella. L'execució del subtram Caldes de Malavella-aeroport va sortir a concurs el mes de març i el subtram aeroport-Girona sud ja està en obres. L'estudi informatiu de la resta de l'eix, de Girona a França, va sortir a informació pública el mes de març.

La part central del corredor, que travessa la regió metropolitana de Barcelona, estarà formada per l'autovia orbital B-40 (Quart cinturó), des del Penedès, on enllaçarà amb la N-340 desdoblada, fins a Maçanet, on podrà connectar amb la N-II desdoblada. En aquests moments s'està acabant el projecte constructiu del tram Abrera-Terrassa i el Govern de l'Estat s'ha compromès a iniciar les obres d'aquest tram l'any 2005. S'està fent un nou estudi informatiu del tram Terrassa-Granollers/Sant Celoni (tancament de la B-40) i el Govern de l'Estat s'ha compromès a incloure'l en el Pla estratègic d'infraestructures i transport que està elaborant el Ministeri de Foment i que s'ha de fer públic abans del final d'any.

És imprescindible donar un impuls decidit al transport públic en la regió metropolitana ja que la B-40 és solament una part de la solució dels problemes de mobilitat

L'autovia orbital B-40 és un antic projecte de via perimetral destinada a facilitar les relacions entre les ciutats mitjanes de la segona corona de la regió metropolitana de Barcelona (RMB), a descongestionar la xarxa local i comarcal i, alhora, a canalitzar part del trànsit de llarg recorregut i de pas o d'accés al port de Barcelona (que actualment suporta l'autopista AP-7 i, en menor mesura, l'eix Transversal), i també a connectar amb l'eix del Llobregat.

Es va parlar de l'autovia orbital per primera vegada en el Pla director territorial de l'àmbit metropolità de Barcelona, l'any 1968, abans que es construís l'autopista de peatge AP-7, i es va incorporar en els plans del Ministeri l'any 1974 i l'any 1993. És una de les actuacions pendents, des del 1985, del vigent Pla de carreteres de Catalunya de la Generalitat.

La Cambra de Comerç de Barcelona, a través del seu Estudi Llotja d'Infraestructures i Territori, ha

elaborat un estudi que analitza tres conceptes diferents d'autovia orbital B-40 (Quart cinturó, variant de la N-II, eix perimetral), definits a partir de les propostes dels successius plans i projectes, i n'avalua els efectes de la implantació sobre el territori, la xarxa viària i el sistema econòmic. Addicionalment, valora el cost d'oportunitat suportat per la societat entre els anys 1996 i 2003, en termes socioeconòmics, pel fet de no haver-se posat en servei la B-40 l'any 1996, data inicialment prevista pel Ministeri.

L'estudi parteix de la base que la solució global dels problemes de mobilitat a la regió metropolitana de Barcelona requereix aproximacions múltiples (la B-40 és solament una part de la solució) i que diferents models de desenvolupament urbanístic provoquen diferents necessitats de mobilitat. Conseqüentment, una de les hipòtesis de partida de l'estudi és una aposta clara i decidida pel transport públic. Si el creixement esperat dels viatges en vehicle privat és del 70 % durant el període d'anàlisi (2003-2033, la vida útil de la infraestructura), s'estima un creixement dels viatges en transport públic molt superior, el 130 %, en contra de la tendència actual. Això vol dir doblar, i més, la demanda del transport públic; i tenint en compte el nivell d'ocupació de determinats serveis, doblar l'oferta del transport públic. Pel que fa al model urbanístic, l'estudi recull les previsions de la Secretaria de Planificació Territorial de la Generalitat, elaborades en el marc dels plans territorials parcials.

Tot i l'esmoreïment de l'increment dels viatges en vehicle privat, gràcies a la potenciació del transport públic, el trànsit canalitzat per la B-40 l'any 2033 oscil·larà entre 100.000 i 160.000 vehicles/dia, equivalent al trànsit actual de les rondes, un volum clarament inassumible per la xarxa viària local. Gràcies a la B-40 es podrà reduir el trànsit de les carreteres comarcals de manera significativa, amb la millora consegüent de la circulació, l'increment de la seguretat i la reducció de la contaminació.

La construcció d'aquest nou eix viari, juntament amb la millora de la xarxa viària comarcal i local (una altra de les hipòtesis de partida de l'estudi), tindrà un efecte molt important sobre l'accessibilitat. Reduirà el temps de viatge en el 35 % de les relacions intermunicipals a Catalunya, beneficiarà entre 350.000 i 450.000 habitants i generarà entre 80.000 i 150.000 llocs de treball.

La taxa de rendibilitat social de la B-40, que valora la inversió necessària, el cost de manteniment de la infraestructura i la reducció del temps de viatge, dels costos operatius, dels accidents, de la contaminació atmosfèrica i del canvi climàtic, és molt elevada. El 38 % per al Quart cinturó, el 22 % per a la variant de la N-II i el 17 % per a l'eix perimetral. En qualsevol cas molt superior a la taxa mínima recomanada per la UE, del 5 %. Per contra, la taxa de rendibilitat social del ferrocarril orbital, segons dades de l'ATM, és negativa.

Els efectes macroeconòmics també són considerables. La construcció de la B-40 provocarà un increment de la producció a Catalunya equivalent a 1,6 vegades la inversió necessària. Respecte de la producció total a Espanya, l'increment oscil·la entre 2,3 i 2,7 vegades la inversió necessària. La creació de llocs de treball varia entre 10.000 i 30.000 llocs de treball, en funció del concepte de B-40 considerat.

Finalment, segons els resultats de l'estudi, el cost d'oportunitat suportat per l'economia i la societat catalanes pel fet de no tenir en servei aquesta infraestructura des de l'any 1996 –data inicialment prevista pel Ministeri– supera el cost de construcció.

Les conclusions de l'estudi permeten assegurar la viabilitat i la necessitat d'aquesta infraestructura viària llargament esperada. Ara bé, tornant a les hipòtesis de partida, és imprescindible donar un impuls decidit al transport públic en la regió metropolitana de Barcelona, ja que la B-40 és solament una part de la solució dels problemes de mobilitat. Això solament serà possible si es destinen fortes inversions a l'ampliació del sistema de transport públic. Tanmateix, en un entorn dispers i de baixa densitat com la regió metropolitana de Barcelona, el transport públic que millor s'adapta

a la majoria de relacions és l'autobús interurbà, i aquest necessita bones carreteres per poder oferir un servei de qualitat.

Pel que fa a l'altra consideració, els diferents tipus de desenvolupament urbanístic, és evident que el projecte de la B-40 s'ha de coordinar amb la planificació territorial. D'aquesta manera serà possible, d'una banda, ordenar el creixement urbanístic, evitant que la construcció d'una infraestructura com aquesta serveixi per a augmentar les pressions urbanitzadores i, de l'altra, integrar la via en l'entorn immediat, minimitzant l'impacte de la implantació. L'elevada rendibilitat social del projecte permetrà destinar més recursos a la construcció i aconseguir un disseny de més qualitat.

La construcció de l'autovia orbital B-40 com a tram de continuïtat de l'eix d'autovia del corredor del Mediterrani tindria un altre benefici col·lateral de gran importància: permetria d'assignar a la B-40 la funció de variant metropolitana de la carretera N-II i, per tant, de demanar la transferència de l'actual N-II, al seu pas pel Maresme, als ajuntaments, que podrien transformar-la en una via més local i urbana, més d'acord amb el seu entorn. Es resoldrà així una incongruència viària que ha comportat l'existència de nombrosos punts negres, i l'acumulació d'accidents.

Manel Larrosa

Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC)

EL QUART CINTURÓ O LA DESTRUCCIÓ TERRITORIAL

A la regió metropolitana de Barcelona, totes les autopistes s'han fet sobre eixos precedents de ferrocarrils.

Aquest sistema comprèn les línies de la costa, les de les valls fluvials del Llobregat i el Besòs, l'enfilada cap a Manresa i Vic, l'eix de l'Anoia i, fins i tot, hom pot constatar com la línia dels túnels de Vallvidrera era oberta, abans que per una autopista, per un ferrocarril construït feia setanta anys.

El territori prèviament travat per les línies ferroviàries s'ha consolidat finalment per una línia de xarxa vial bàsica, la qual nodreix, però, un territori prèviament organitzat per a línia fèrria. L'espai del ferrocarril té, per tant, un abast molt més acusat que les autopistes, les quals han generat un continu urbà, una taca d'oli de menor escala. Mentre que els ferrocarrils han sistematitzat uns nuclis urbans enfilats en un sistema d'espais lliures a una escala territorial força gran i que ens recordaria els sistema suburbà anglès o alemany, les autopistes han consolidat una taca urbana situada en una estreta rodalia de la ca-

pital i han generat una urbanització que ha estat molt menys respectuosa amb el territori. Si hom pot parlar de *ciutat de ciutats* com a model territorial metropolità és gràcies al ferrocarril i mai a la xarxa d'autopistes.

Però el sistema s'ha anat pervertint gradualment. Podem veure, així, com la claredat de les dues línies de ferrocarril que hi ha a les dues grans valls fluvials, el Besòs i el Llobregat, és molt més coherent que no pas les línies d'autopista i d'autovia que s'hi han traçat posteriorment.

I si bé en un principi hi havia un cert equilibri en l'esquema de doblar amb una línia d'autopista/autovia les línies de ferrocarril, en els darrers temps aquest fet s'ha capgirat del tot i ara ja són sempre les línies de xarxa vial bàsica les que prenen el relleu. Així ho podem veure amb la connexió de la B-40 des de Granollers a Mataró, amb la reconversió en autovia de la N-340 per l'Ordal i amb les propostes del Túnel d'Horta o la duplicació de l'autovia de l'Ametlla, etc.

Val a dir que a Europa, en les principals regions metropolitanas, així com en les grans regions, les dotacions són sempre superiors en ferrocarrils que en autopistes, de manera que l'empat que en el nostre territori s'ha produït no deixa de ser un pas enrere respecte del model europeu. Però el pas enrere és molt greu si, a més, ens dediquem ara a superar en molt la dotació ferroviària amb la noves autopistes/autovies.

En el debat actual sobre les infraestructures del país, a través de l'entitat ecologista ADENC hem aportat dades exhaustives de comparació i mesura de les dotacions del total de les regions europees. Aquestes dades ens indiquen molt clarament que Catalunya és capdavantera pel que fa a la dotació d'autopistes i autovies en les regions de més de tres milions d'habitants, mentre que ens situen a la cua, molt per sota de la mitjana, en relació amb els ferrocarrils. Aquest fet, explicat en nombrosos estudis,⁽¹⁾ no ha estat mai refutat i indica una dada objectiva que hauria de frenar moltes aspiracions tecnocràtiques i sense fonament de multiplicar la xarxa bàsica catalana en funció d'un suposat i falç endarreriment infraestructural. Endarreriment que es postula per a les autopistes i autovies, quan el cert és que se situa en l'àmbit del ferrocarril i, en algun cas, en la xarxa distribuïdora local de carreteres.

El cas del Quart cinturó es paradigmàtic d'aquesta situació. Es pretén una gran artèria al llarg de la depressió prelitoral, a molt curta distància de l'AP7 i sense cap plantejament de transport públic alternatiu. Al llarg de l'AP7 tampoc mai no s'ha fet cap proposta de línia ferroviària potent. L'enllaç Mollet/Papiol, pensat inicialment per a mercaderies, no és ni de bon tros una línia potent i connectada amb la xarxa de la resta de ferrocarrils de travessa, que són la major part de les línies suburbanas metropolitanas (RENFE C2, C3 i C4, més FGC a Terrassa i Sabadell).

L'alternativa entre ferrocarril i autopista no és cap dilema en el qual cada territori pugui escollir lliurement. Hi ha un límit clar al creixement de la xarxa viària i només el ferrocarril pot resoldre una demanda creixent de mobilitat. D'aquest fet, n'és una prova radical el recent estudi de la Cambra de Comerç de Barcelona en favor del Quart cinturó. Aquest treball és el millor al·legat en contra d'aquesta via en dibuixar un escenari de col·lapse total en la xarxa viària metropolitana en un horitzó molt proper. Un col·lapse que es deriva, sobretot, de l'increment de la mobilitat local entre municipis, però en cap cas del trànsit de pas. Amb el Quart cinturó es proposa construir una via de llarg recorregut, quan el problema el tenim de porta a porta per als residents locals en les seves relacions quotidianes. És clar que resulta impossible duplicar alhora les xarxes bàsiques, les secundàries i les principals vies de repartiment urbà per a una demanda de mobilitat que quasi podria duplicar l'actual i és també manifest que aquesta mobilitat

només podrà ser raonablement atesa si se'n planteja una bona quota amb ferrocarril. Per contra, a les administracions i a les entitats promotores del Quart cinturó no els resulta gens plaent de rebre estudis que mostren que les necessitats locals i metropolitanas es podrien resoldre amb altres opcions més econòmiques, més eficients i respectuosos per al territori. I aquestes propostes, ja formulades i escrites, tampoc mai no reben cap resposta seriosa. (2)

I, així, mentre que Madrid colonitza des de fa uns anys un ampli territori de la seva regió metropolitana amb extenses línies de Metro, que són veritables ferrocarrils suburbans, a la regió de Barcelona estem exhaurint un capital territorial de regió articulada amb riquesa per un sistema de ciutats. Tot plegat, per manca de visió i voluntat de fer allò que els temps passats ens han mostrat com una gran lliçó: la potencialitat del ferrocarril per a generar un territori sàviament humanitzat.

Catalunya és capdavantera pel que fa a la dotació d'autopistes i autovies mentre que ens situen a la cua en relació amb els ferrocarrils

La Regió Metropolitana de Barcelona se situava fa uns anys a mig camí entre un model de ciutat molt centrípete com Madrid i els models d'algunes àrees metropolitanas com París, Londres, Berlín, o el Rhur, etc., on la pluralitat de nuclis, la seva potència respectiva i una armadura de ferrocarril travaven tot el territori. Però, en els darrers anys, aquesta situació s'ha invertit per la paràlisi catalana, que ens posa molt lluny del model que Madrid ja ha construït i de què gaudeix. A hores d'ara es desconfia de la demanda dels possibles ferrocarrils suburbans i es construeix una metròpoli molt dual: amb una alta proporció de transport públic al centre i una miserable oferta a la segona corona metropolitana. En vuitanta anys només hem construït un quilòmetre de ferrocarrils de la Generalitat en l'accés a la Universitat Autònoma (UAB) i la línia Mollet/Papiol, concebuda com un by-pass per a mercaderies. En tot aquest temps mai no hem fet un sol plantejament de nova xarxa ferroviària suburbana i ara les administracions dictaminen que no hi ha "demanda" quan, en els darrers vuitanta anys, s'ha construït la totalitat de la xarxa bàsica d'autovies i autopistes. (3)

Ofèn avui la intel·ligència la manca de models seriosos i de propostes d'articulació de la Regió Metropolitana de Barcelona en una perspectiva sòlida de respecte ambiental, gestió de la mobilitat i dels recursos energètics emprats en el transport. I en aquesta manca de rigor, la cridòria en favor del Quart cinturó avala la degradació continuada d'un ampli territori suburbial. Des de la capital, Barcelona, es ven al món un urbanisme

que és inexistent més enllà del Barcelonès. Les lliçons apreses a la capital sobre la inversió pública, la coordinació públic/privat, el disseny de l'espai

públic, etc. són totalment inexistentes a pocs quilòmetres de la plaça de Catalunya i constitueixen un balanç vergonyós.

1) Podeu consultar:

Hi ha un model estàndard de dotació de xarxes lineals? (Una llei fractal en les infraestructures del territori), ADENC, 2003.
La dotació d'infraestructures lineals a les regions d'Europa, ADENC, 2003.

2) En relació amb el projecte del Quart cinturó entre Abrera i Terrassa, vegeu l'estudi: "Anàlisi de la mobilitat a l'àrea Abrera-Terrassa". ADENC, 2004.

3) Vegeu: La fractura metropolitana: BARCELONA, METROPOLI DUAL, Madrid / Barcelona: les lliçons de la política territorial en un element clau: el transport col·lectiu ferroviari, Manel Larrosa, 2004.

ÍNDEX
ALFABÈTICS

Índex de topònims

A

- A-14, autovia 15
 A-2, autovia 13, 14, 34, 88, 90, 166
 A-26, autovia 13, 16, 36, 166
 Abrera 17, 30
 Agramunt 116
 Aguilar de Segarra 116
 Aiguaviva 8
 Aiguestortes i Estany de Sant Maurici,
 Parc Nacional d' 15, 95, 122
 Aitona 25
 Akize 91
 Alacant 79, 85, 94
 Alba, coll de l' 54
 Albacete 79
 Albagés, l' 26
 Albanya 102
 Albatàrrec 10, 81
 Albera, serra de l' 13, 52, 91, 102, 136,
 138
 Albi, l' 6, 121
 Albornar, l' 174
 Alcanar 140, 179
 Alcanó 10
 Alcarràs 10, 25
 Alcover 12
 Aldea, l' 3, 24, 116
 Aldover 27
 Alella 132
 Alemanya 8, 11, 78
 Alfacada, l' 50
 Alfacs, badia dels 126
 Alfés 10
 Alfés, timoneda d' 10
 Alforja, riera d' 158
 Algerri 10
 Algesires 25, 94
 Algesires, port d' 94
 Alguaire 10, 12
 Alguer, l' 8, 149
 Alins 123
 Almacelles 10, 116
 Almeria 25, 94, 140
 Alòs 164
 Alp 31, 98
 Alt Àneu, l' 123, 164
 Alt Camp, l' 3, 19, 97, 120
 Alt Empordà, l' 13, 16, 23, 35, 37, 38,
 55, 56, 67, 88, 90, 91, 99, 102, 125,
 133, 136, 138, 146, 162, 176, 199
 Alt Pallars, l' 123
 Alt Penedès, l' 12, 39, 40, 59, 79, 83,
 118, 120, 132, 133, 135, 147, 173,
 177,
 Alt Pirineu i Aran, l' 114, 116, 119, 177,
 178
 Alt Pirineu, l' 12, 103, 123, 143
 Alt Ter, l' 114, 118
 Alt Urgell, l' 9, 16, 31, 38, 41, 116, 119,
 123, 143, 164
 Alta Anoià, l' 118, 120
 Alta Garrotxa, l' 123, 124
 Alta Ribagorça, l' 16, 38, 74, 77, 116,
 119, 122, 143, 164
 Alta Segarra, l' 114, 116
 Altafulla 180
 Ampolla, l' 116
 Amposta 27, 50, 94, 116, 126, 154
 Andalusia 78, 140
 Andorra 9, 31, 78, 164,
 Àneu, vall d' 75, 164
 Anoià Sud, l' 120
 Anoià, l' 56, 59, 60, 116, 118, 120, 135
 AP-2, autopista 14, 15, 121, 161
 AP-7, autopista 13, 16, 20, 24, 34, 37,
 38, 88, 90, 93, 166, 172, 174,
 Aquitània 164
 Aragó 92, 78, 164, 178
 Aran, val d' 164, 178
 Arana, platja de l' 165
 Arbeca 26
 Arboç, l' 42, 120
 Ardenya, massís de l' 144, 160
 Ardiaca, urbanització l' 171
 Areny 15
 Arenys de Mar 92, 165
 Ares, coll d' 102
 Argelaguer 16
 Argençola 14
 Argentonà 103
 Aristot 41
 Armentera, l' 136, 162
 Aro, vall d' 160
 Arrabassada, l' 20
 Arsèguel 41
 Artés 33
 Artesa de Lleida 10, 26
 Artesa de Segre 116
 Asp, vall d' 178
 Aspa 10
 Àssua, vall d' 198
 Austràlia 141
 Avillar Chavorrós 186
 Avinyonet de Puigventós 13, 133
 Axarquía, l' 40

B

- B-10, Ronda Litoral 196, 197
 B-100, carretera 14
 B-124, carretera 129
 B-20, Ronda de Dalt 7, 161
 B-224, carretera 173
 B-30, autovia 172
 B-40, autovia 17, 42, 93
 B-500, carretera 29
 Badalona 29, 92, 103, 111, 115, 165, 184
 Badalona, port de 184
 Badia del Vallès 115, 152
 Bagà 30, 31
 Bages, el 1, 30, 31, 33, 34, 60, 116, 118,
 182

- Baix Camp, el 3, 5, 48, 55, 57, 97, 99, 138, 171, 200
 Baix Ebre, el 3, 24, 27, 54, 56, 116
 Baix Empordà, el 4, 23, 35, 37, 67, 100, 128, 136, 149, 160, 179
 Baix Gaià, el 180
 Baix Llobregat Nord, el 114, 116
 Baix Llobregat, el 7, 17, 30, 42, 59, 69, 79, 84, 92, 93, 99, 127, 132, 135, 151, 179, 181, 182, 183, 184, 189
 Baix Maresme, el 114
 Baix Penedès, el 42, 118, 120, 135, 153, 163, 174,
 Baix Segre, el 25
 Baix Ter, el 100, 138
 Baix Ter, plana del 100
 Baixa Llitera, la 116
 Baixa Segarra, la 116
 Baixàs 102
 Balaguer 10, 80, 95, 103
 Balears, illes 9, 78, 166
 Balsareny 30, 31
 Banya, punta de la 50, 126
 Banyeres del Penedès 42
 Banyoles 16
 Banyoles, estany de 124
 Banys, cala 138, 144
 Baqueira-Beret, estació d'esquí 75, 164
 Bar 41
 Barajas 7
 Barberà del Vallès 115
 Barcelona 7, 8, 12, 13, 14, 18, 30, 31, 32, 36, 38, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 88, 90, 92, 93, 94, 95, 98, 99, 103, 107, 108, 109, 113, 115, 129, 134, 140, 141, 144, 151, 161, 163, 165, 183, 184, 185, 186, 187, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 200
 Barcelona, aeroport de 79, 84, 92, 103, 107, 127, 134
 Barcelona, àrea metropolitana de 85, 87, 101, 114, 115, 121, 127, 138, 140, 150, 179, 182, 184, 186, 196, 200
 Barcelona, port de 42, 47, 85, 87, 94, 97, 107, 121, 127, 134, 165, 166, 181, 186
 Barcelona, província de 14, 39, 119, 120, 135, 200
 Barcelona, regió metropolitana de 118, 114, 120, 135, 137, 138, 143, 177
 Barcelonès, el 69, 99, 108, 110, 111, 165
 Barceloneta, platja de la 165
 Barenys, barranc de 138, 156
 Baró de Viver, barri 191
 Barri dels Francesos, urbanització del 100
 Barruera 77
 Bàscara 13
 Bassella 116
 Beguda Alta, la 173
 Beguda Baixa, la 173
 Begues 115
 Begur 35, 136
 Bèlgica 8
 Bellaterra 152
 Belcaire d'Empordà 23, 100, 128
 Bell-lloc 10
 Bell-lloc d'Aro 160
 Bellmunt, serra de 36, 45
 Bellprat 116
 Bellpuig 10
 Bellvei 163
 Bellver de Cerdanya 143, 159
 Benavarri 15
 Beret, pla de 75
 Berga 30, 31, 118, 169
 Berguedà, el 30, 31, 116, 118, 133, 169
 Besalú 16, 65, 102
 Bescanó 102
 Besòs, congost del 18
 Besòs, riu 29, 107, 129, 110, 130, 172, 195, 196
 Betren 76
 Beuda 65
 Bilbao 49, 79
 Biosca 116
 Birmingham 8
 Bisbal de Falset, la 55
 Bisbal del Penedès, la 120
 Bisbal d'Empordà, la 37, 136
 Bisbal, riera de la 150, 153
 Biure 52
 Blackpool 8
 Blanes 13, 68, 92
 Blanes, port de 167
 Bogatell, platja del 165
 Boí 77, 119, 122
 Boí, vall de 74
 Boí-Taüll, estació d'esquí de 74, 77
 Boix, serra del 54
 Bolet, serra del 133
 Bon Pastor, barri del 107, 191, 195, 197
 Bonaigua, port de la 15, 75
 Bonansa 15
 Bonastre 120
 Bordils 37
 Borges Blanques, les 26, 121
 Borgonyà 98
 Boumort, serra del 123
 Bournemouth 8
 Bracons, coll de 12, 36
 Brasil 141
 Brugent, riu 66
 Brull, barranc del 3
 Brusel·les 8, 94, 140
 Bucarest 11
 Budellera, la 138
 Buenos Aires 141
 Burdeus 39
- C**
 C-153, carretera 36
 C-16, autopista 16, 30, 31, 34, 38, 60
 C-17, carretera 12, 32, 34, 38
 C-246, carretera 157
 C-25, carretera 12, 33, 34
 C-28, carretera 75, 139
 C-31, carretera 7, 12, 35, 37
 C-32, autopista 132
 C-35, carretera 12
 C-37, carretera 12, 36
 C-55, carretera 30
 C-63, carretera 36
 C-65, carretera 34, 35, 37
 C-66, carretera 16, 35, 37
 Ca l'Almirall 173
 Ca n'Anglada, barri de 103
 Ca n'Oiveres, barri de 151, 161
 Cabacès 55
 Cabanes 90
 Cabrera de Mar 165
 Cabrera, serra de 36
 Cadaqués 125, 136, 199
 Cadí, serra del 31, 123, 178
 Cadis 20
 Cal Tet, llacuna de 181
 Calaf 96, 116
 Caldes de Malavella 13
 Caldes de Montbui 129
 Calella 170, 138
 Calella de Palafrugell 70
 Calig 27
 Calonge 136
 Calonje de Segarra 116
 Camarles 116
 Cambrils 158, 171
 Cambrils Badia, urbanització 171
 Cambrils Mediterrània, urbanització 171
 Camp de la Bóta, el 196
 Camp de l'Arpa, el 86
 Camp de Tarragona, el 11, 19, 56, 63, 66, 79, 81, 82, 103, 114, 116, 120, 143, 171, 177, 180
 Camp del Lledoner, el 60
 Camp Nou 151
 Campclar, barri del 103
 Campdevàrol 98
 Campelles 38, 116
 Campllong 34
 Camprodon 116
 Can Bargalló, urbanització 173
 Can Biosca 151
 Can Bonvilà 21
 Can Busquets 145
 Can Carbonell 151
 Can Carreres, barri de 84
 Can Gelabert 151
 Can Gibert del Pla 103
 Can Magarola, polígon industrial 172
 Can Moragues 129
 Can Pallàs 152
 Can Ponsic 152
 Can Prat, polígon industrial 172
 Can Ricart 197
 Can Rigalt 161, 185
 Can Solanes 151

- Can Solé, riera de 148
 Can Trullàs, barri de 197
 Can Tunis, barri de 186
 Can Vidalet, barri de 151
 Can Vilà 151
 Can Zam, barri de 107
 Canadà 141
 Canàries, illes 166
 Canet de Mar 138
 Canfranc 79
 Cantàbria 178
 Canyadó, el 184
 Cap Pont, barri de 80
 Capaspre, riera de 170
 Capçanes, riera de 40, 55
 Capsacosta, coll de 36
 Caradache 57
 Carcaixells, serra dels 160
 Cardener, riu 182
 Cardós, vall de 164
 Cardús, turó de 1
 Carme, barri del 49, 103
 Carmel, barri del 103
 Casa Gran, polígon industrial de la 173
 Caseres 67
 Cassà de la Selva 34, 37
 Casserres 30
 Castell, plana del 58
 Castell, platja de 35, 70, 149
 Castella i Lleó 79
 Castellar del Vallès 17
 Castellbisbal 1, 17, 93, 115,
 Castelldefels 7, 92, 115, 189
 Castellfollit de la Roca 16
 Castellfollit de Riubregós 116
 Castelló de la Plana 94
 Castelló, província de 27
 Castellvell i el Vilar 1
 Catalana, barri de la 196
 Catalunya Central 96, 114, 118, 119,
 120, 166, 177
 Catllar, el 20, 180
 Celrà 37
 Centelles 19
 Cercs 133
 Cerdanya, la 16, 31, 38, 77, 98, 119,
 143, 159, 198,
 Cerdanyola del Vallès 18, 58, 93, 115
 Ceret 102
 Cervelló 115
 Cervera 14, 33, 34, 96, 97
 Charleroi 8
 Cirerer, pla del 143, 159
 Cistella 23, 102
 Ciudad Real 80
 Ciutadella, parc de la 129, 130
 Ciutat Vella, districte de 103, 186, 192,
 194
 Clot Fondo, torrent del 67
 Clot, barri del 86, 108
 Coïmbra 61
 Colera 52, 146
 Coll, barri del 103
 Collblanc 103, 151
 Collcardús, serra de 1, 179
 Collsacabra, serra del 36, 45
 Collserola, serra de 18, 21, 58, 145, 151,
 152, 161
 Colls-Miralpeix, reserva natural dels 175
 Colòmbia 25
 Colònia 11
 Coma Morisca 138
 Coma, barranc de la 14
 Coma-Ruga 165
 Comiols, coll de 77, 164
 Conca 79
 Conca de Barberà, la 2, 19, 40, 53,
 55, 56, 97, 116, 121
 Conca d'Òdena, la 118, 120
 Conesa 116
 Conreria, la 29
 Constantí 11
 Copons 116
 Corbera de Llobregat 115
 Corbins 80
 Cornellà de Llobregat 84, 115, 148, 161,
 183
 Cornudella de Montsant 55
 Corts, barri de les 151, 161, 183, 185,
 Costa Brava 8, 11, 13, 33, 34, 35, 37,
 39, 40, 68, 70, 88, 144, 176
 Costa Daurada 11, 82, 156
 Creixell 72
 Creixell, gorg de 72
 Creu Coberta, barri de la 86
 Creus, cap de 123, 124, 138, 176, 199
 Cruïlles 4, 179
 Cruïlles, Monells i Sant Sadurní de
 l'Heura 4
 Cubelles 43, 157
 Cubells 116
 Culip, cala 199
 Culubret, barri del 90
 Cunit 43
- D**
- Dalt, conca de 164
 Darnius 52
 Dax 91
 Dellà, conca de 164
 Deltebre 24, 116, 138
 Diable, pont del 84
 Dorada, urbanització la 171
 Dòrria 38
 Dublín 8, 11
 Duesaigües 48, 55
 Dunes, urbanització de les 100
 Düsseldorf 8
- E**
- Ebre, conca de l' 140, 142
 Ebre, delta de l' 24, 49, 50, 62, 114,
 116, 126, 198,
 Ebre, riu 24, 27, 62, 64, 126, 140,
 Eindhoven 8
 Eixample, barri de l' 108, 187
 Eixample, districte de l' 108
 El Dorado Playa, urbanització 171
 Empordà, aiguamolls de l' 22
 Empordà, l' 12, 16, 23, 39, 133, 136,
 147, 177
 Empúries 22
 Encina, la 94
 Erm, barri de l' 103
 Ermita, pla de l' 74, 77
 Erms de Casablanca 126
 Escala, l' 22, 23, 35, 128, 138
 Escunhau 76
 Eslovènia 178
 Espanya 13, 15, 25, 61, 67, 99, 112,
 114, 132, 140, 141, 174, 198
 Espinelves 116
 Espluga de Francolí, l' 2, 121, 179
 Esplugues de Llobregat 115, 151, 161,
 183, 185,
 Espot 122
 Espui 77, 164
 Espunyola, l' 30
 Estaràs 14
 Estats Units d'Amèrica 49, 141
 Esterrí d'Àneu 95, 123
 Esterrí de Cardós 123
 Estocolm 8
 Europa 7, 8, 11, 13, 15, 31, 36, 42, 63,
 69, 89, 91, 94, 99, 101, 126, 141,
 142, 143, 166
 Euskadi 164
 Extremadura 79
- F**
- Falconera, punta 125
 Falset 3, 40, 48
 Farga de Bebié, la 32, 98
 Farrera de Pallars 123
 Farró, barri del 109
 Favaret, urbanització el 154
 Feixos, collet dels 48
 Ferran 180
 Fígols 133
 Figuera, la 55
 Figueres 13, 16, 35, 36, 38, 68, 79, 88,
 90, 91, 97, 102, 136
 Filià, estació d'esquí de 77
 Filià, muntanya de 77, 164
 Filipines, aiguamoll de les 7, 127
 Finestrelles, barri de 161
 Flaçà 37
 Flamicell, riu 77, 164
 Flix 64, 140
 Floresta, la 6, 145
 Fluvià, riu 16, 36, 65
 Foix 165
 Foix, paratge de 43
 Foix, riu 150
 Fondo, barri del 110, 111

Fondo, torrent 173
 Font de la Pòlvora, barri de la 103
 Fontnals de Cerdanya 38
 Forès 53, 116
 Formigues, illes 70
 Fornells de la Selva 8, 13
 Fort Pienc, barri del 108
 Fosca, cala 149
 Fosca, vall 74, 77, 164
 Fraguerau, congost de 40
 França 8, 15, 31, 33, 83, 88, 91, 94, 95, 139, 164, 178
 Francolí, riu 19, 66, 188
 Francolí, vall del 19
 Frankfurt 8, 11
 Freginals 27
 Fullella 53

G

Gaià, riu 138, 180
 Galera, la 27
 Gallet, plana de 148
 Galícia 79
 Gallifa 1
 Galliners, serra de 152
 Gandesa 51
 Garraf, el 5, 6, 43, 118, 120, 135, 138, 150, 175
 Garraf, massís del 133, 157, 175, 185
 Garriga, la 32, 92
 Garrigàs 13
 Garrigoles 23
 Garriguella 52
 Garrigues, les 6, 10, 26, 53, 56, 99, 121
 Garrotxa, la 16, 36, 38, 65, 88, 177
 Gavà 7, 92, 115, 134, 185
 Gavà Mar, urbanització 7
 Gavarres, massís de les 13, 20, 35, 37, 70, 144, 160
 Ges, vall del 36, 45, 179
 Gi-663, carretera 34
 Gi-672, carretera 34
 Ginebra 9
 Ginebral, paratge del 1
 Girona 8, 11, 13, 16, 32, 34, 35, 37, 73, 79, 88, 89, 92, 103
 Girona, aeroport de 8, 89
 Girona, comarques de 31, 68, 120, 114, 116, 166, 177,
 Girona, província de 88, 119, 120, 200
 Gironella 30
 Gironès, el 13, 31, 34, 35, 37, 88, 89, 102
 Glasgow 8
 Godall 27
 Gorg, barri del 107, 184
 Gornal, barri del 189
 Gràcia, barri de 92, 109
 Granada, la 83
 Grandet, urbanització del 173
 Granja d'Escarp, la 25
 Granollers 17, 32, 92, 115

Grècia 141
 Gualta 23
 Guardiola de Berguedà 31
 Guardiola de Font-rubí 133
 Guillerics, serra de les 102, 116
 Guillerics-Montseny 116
 Guingueta d'Àneu, la 123, 164
 Gurb 67

H

Hannover 11
 Holanda 8, 49, 78
 Horta, barri d' 18
 Hospitalet de Llobregat, l' 58, 79, 84, 85, 92, 93, 98, 103, 107, 113, 115, 151, 161, 183, 185, 187, 189
 Hostafrancs, barri d' 113
 Hostalets de Llers 13
 Hostalets de Pierola 179
 Hostalric 13
 Huelva 25, 49

I

Ibèrica, península 36, 89
 Ibersol, urbanització 150
 Igualada 14, 92, 97, 118,
 Isil 164
 Isona, conca d' 164
 Itàlia 8, 39, 71, 78
 Ivars, estany d' 71
 Ivorra 116

J

Jaca 16, 38
 Japó 141
 Jardins de Vilafortuny, urbanització 171
 Joanetes, vall de 36
 Jonquera, la 13, 52, 91, 102
 Jorba 14
 Juià, plana de 37
 Juncadella, santuari de 60
 Juncosa 6
 Juneda 10, 26, 81

K

Kalsruhe 8
 Kyoto 141

L

Lavernó, riera de 133
 Lilla 19
 Lilla, coll de 19
 Litoral, serralada 13, 39, 42, 170
 Liverpool 8, 11
 Llaberia, serra de 5, 40, 55
 Lladorre 123
 Llagostera 34, 37
 Llanars 116

Llançà 13, 16, 125, 136, 138, 146
 Llarga, platja 150
 Llavorsí 123
 Llefia, barri de 107
 Lleida 10, 12, 14, 15, 36, 42, 79, 80, 81, 90, 92, 93, 95, 96, 97, 103, 121, 198
 Lleida, aeroport de 121
 Lleida, plana de 10, 143
 Lleida, província de 119, 120, 200
 Lleida, regió de 25, 114, 120, 121, 166, 177
 Llena, serra de 53
 Llenguadoc 39, 40, 78
 Llenguadoc-Rosselló 91, 164
 Llers 133
 Llevata, muntanya de 77, 164
 Lliçà de Vall 137
 Llobregat, conca del 142
 Llobregat, delta del 7, 69, 84, 85, 107, 127, 134, 165, 166, 181, 182
 Llobregat, riu 30, 69, 84, 107, 127, 134, 148, 165, 166, 181, 182
 Llobregat, riu (l'Alt Empordà) 91
 Llobregat, vall del 169
 Lorac 53, 116
 Llorenç del Penedès 120
 Lloret de Mar 68, 138, 144, 198
 Llosa, barri de la 171
 Lluçanès, el 114, 116
 Londres 8, 9, 11
 Loreto, el 20
 Luton 8, 11

M

Maçanet de Cabrenys 102
 Maçanet de la Selva 12, 13, 34, 88, 92
 Madrid 9, 11, 25, 79, 80, 81, 82, 83, 86, 88, 90, 91, 94, 95, 99
 Madrid, Comunitat de 99
 Madrigueres, aiguamolls de les 153
 Madrigueres, platja de les 150
 Madrigueres, urbanització de les 138
 Magraners 10
 Magrib, el 78
 Major, riera 58
 Maladeta, massís de la 15
 Màlaga 7
 Malgrat de Mar 13, 103, 138
 Manlleu 32, 36, 103
 Manresa 12, 30, 33, 34, 36, 80, 92, 93, 96, 97, 103, 118
 Manyanet 77, 164
 Mar Cambrils, urbanització 171
 Marboleny 36
 Marcona, cala 144
 Mare de Déu del Mont, serra de la 23
 Maresme, el 13, 29, 103, 108, 132, 138, 165, 170
 Margalef 55
 Marges, els 36
 Marina, barri de la 190
 Marina, serra de 29

Mariola, barri de la 103
 Marquesa, platja de la 126
 Martorell 17, 59, 84, 115, 118, 173
 Mas Blau 58, 107
 Mas Clariana, urbanització 171
 Mas de les Torres de Bages 60
 Mas dels Barberans 27
 Mas d'En Blai 158
 Mas d'En Bosc, urbanització 171
 Mas d'En Serra 157
 Mas Olivé, urbanització de 171
 Mas Rabassa, urbanització de 138
 Masdenverge 27
 Masies de Voltregà, les 32
 Masnou, el 165
 Maspujols, riera de 171
 Masquefa 173
 Massalcoreig 25
 Massanes 88
 Matadepera 87, 93, 116
 Mataró 92, 103, 115
 Mataró, port de 165
 Medes, illes 128
 Medinyà 13, 88
 Mediterrani, mar 16, 38, 50, 78, 127, 171
 Mena, serra d'en 103, 111
 Menàrguens 10
 Mequinensa 140
 Mercè, barri de la 151
 Metz 94
 Migdia-Pirineus 78, 98, 164
 Milà 8
 Milany, serra de 36
 Mimoses, urbanització les 171
 Mina, barri de la 103, 184, 196
 Miramar, serra de 19
 Miranda, la 151
 Moianès, el 114, 116
 Moixeró, serra del 178
 Molar, el 40, 55
 Molí de la Torre II, urbanització del 171
 Molí de Planoles 98
 Molí d'En Reixac 160
 Molina, la 38, 98
 Molins de Rei 20, 84, 115, 179
 Mollerussa 96
 Mollet del Vallès 17, 29, 87, 93, 101, 137, 172
 Molló 116
 Molló, serra del 40
 Molsosa, la 116
 Monells 4
 Mont Capell 102
 Montagut 16
 Montblanc 19, 81, 121
 Montbrí del Camp 158
 Montcada i Reixac 18, 79, 92, 103, 137, 115
 Montclar 30
 Montesquiu 32, 118
 Montferrer 102
 Montferrer i Castellbó 9, 123
 Montgai 116

Montgat 115
 Montgó 138
 Montgrí, massís del 22, 23, 100, 128, 133
 Montjuïc, muntanya de 92, 103, 148, 186
 Montmajor 30
 Montmaneu 14
 Montmeló 79
 Montnegre, coll del 29
 Montnegre, serra del 13
 Montoliu 10
 Montpeller 81, 82, 86, 88, 89, 90, 95
 Mont-Ras 35, 37, 70
 Mont-roig del Camp 5, 57
 Montsant, serra del 40, 55
 Montseny, massís del 13, 102, 103, 116
 Montsià, el 24, 27, 54, 67, 116, 140
 Montsià, serra del 154
 Móra la Nova 3
 Móra, punta de la 20
 Morell, el 19, 63
 Morera de Montsant, la 55
 Motanui 15
 Muga, riu de la 91
 Muntells, els 116
 Múrcia 27, 78, 89, 94, 140

N

N-152, carretera 16, 38
 N-240, autovia 19
 N-250, carretera 15
 N-260, carretera 16, 36, 38, 41,
 N-340, carretera 19, 20, 24, 174
 Navarra 13, 23, 164, 178
 N-II, carretera 14, 34, 132, 170
 Noguera Pallaresa, riu 164
 Noguera Ribagorçana, riu 164
 Noguera Ribagorçana, vall de la 15
 Noguera, la 10, 26, 76, 95, 164
 Nou Barris, districte de 103, 186
 Nova Mar Bella, platja de la 196

O

Obac, serra de l' 1
 Òdena 60
 Olesa de Montserrat 17, 92
 Olot 12, 16, 36, 38, 88, 90, 97, 103, 112,
 Olugues, les 33
 Olvan 30
 Omells de Na Gaià 53
 Oporto 61
 Osca 16, 38, 74
 Osona, l' 32, 33, 34, 36, 45, 67, 98, 102, 116, 118, 131, 179
 Osor 116
 Ossó de Sió 116

P

Pahissa, riera de 151
 País Valencià 27, 94, 140

Palafolls 68, 103
 Palafrugell 12, 35, 37, 68, 136
 Palamós 12, 35, 37, 69, 136, 149
 Palancar, salt del 41
 Palau Solità i Plegamans 137
 Palau-Saverdera 125
 Pallars Jussà, el 16, 38, 77, 95, 119, 122, 143, 164, 178,
 Pallars Sobirà, el 16, 38, 75, 95, 99, 119, 122, 123, 143, 164, 178, 198
 Pallejà 115
 Palma de Cervelló, la 115
 Palma de Mallorca 11, 78
 Palma d'Ebre, la 55
 Palol de Revardit 102
 Pals 23, 35, 128
 Pals, aiguamolls de 128
 Panadella, coll de la 14
 Pandols i Cavalls, serra de 51
 Panticosa, balneari de 74
 Papiol, el 17, 84, 87, 93, 115
 Parc Agroforestal de Llevant 129
 Parc Samà 158, 171
 Pardines 116
 Pardiniyes 80
 Parets del Vallès 137
 París 8, 30, 91, 98, 166
 Pasqual Mitjavila, urbanització 153
 Passanant 53, 116
 Pau 125
 Pau (França) 178
 Pau, barri de la (Badalona) 111
 Pedra 159
 Pedra, pastoral de 143, 159
 Pedraforca, muntanya del 123
 Pekin, platja de 196
 Penedès, el 5, 17, 114, 120, 133
 Penedès, plana del 157
 Penya del Moro, turó de la 151
 Perafort 79, 81, 82
 Peralada 13, 16, 23
 Perpinyà 79, 81, 82, 86, 88, 89, 90, 91, 94, 102
 Pertús, coll del 13, 91, 102
 Peüllà, la 75
 Piles, les 116
 Pina d'Ebre 80
 Pineda de Bages, urbanització 60
 Pineda de Mar 138
 Pineda d'En Gori 70, 149
 Pineda, la 63
 Pinell del Brai 51
 Pinós 116
 Pirineu Central, el 102
 Pirineu Occidental, el 102
 Pirineu Oriental, el 102
 Pirineu, el 9, 16, 31, 38, 74, 77, 78, 80, 91, 95, 102, 119, 125, 139, 159, 164, 198
 Pisa 8
 Pla de l'Estany, el 65, 102, 116, 124
 Pla de Montserrat, el 114
 Pla d'Urgell, el 25, 71, 116

Planes d'Alcarràs, les 25
 Planoles 38, 116
 Plans de Sió 116
 Plata, barri de la 197
 Platja d'Aro 12, 23, 37
 Pobla de Lillet, la 142
 Pobla de Mafumet, la 66
 Pobla de Segur, la 12, 16, 38, 77, 80, 95
 Poble Nou (Montsià) 116
 Poble Sec, barri del 186
 Poblenuu, barri del 195, 196, 197
 Polinyà 137
 Pomerès, pla de les 138
 Ponent, platja de 156
 Pont de Bar 41
 Pont de Molins, el 52, 91
 Pònt de Rei, eth 15
 Pont de Suert, el 15, 16, 38, 76, 122
 Pontils 116
 Pontós 88
 Ponts 116
 Porquerisses 14
 Porrera 40
 Port de la Selva, el 125, 176
 Port Ginesta 165
 Port, barri del 49
 Porta, barri de 186
 Portbou 16, 38, 52, 91, 136, 138
 Ports, els 51
 Portugal 61, 141
 Posets, massis dels 15
 Pradell de la Teixeta, el 55
 Pradell-l'Argentera, serra del 5, 40, 55
 Prades 55
 Prades, muntanyes de 53, 66
 Prat de Llobregat, el 7, 21, 58, 84, 85, 86, 92, 103, 107, 115, 127, 134, 148, 165
 Prat d'en Forés, urbanització 171
 Prats de Rei, els 116
 Preixens 116
 Prelitoral, serralada 13, 39, 42, 53
 Premià de Mar 92, 165
 Preses, les 36
 Priorat, el 3, 39, 40, 48, 55, 56
 Provença 78
 Pubilla Cassas, barri de 151, 185
 Puigcerdà 16, 30, 31, 38, 41, 93, 97, 98, 119, 143
 Puiggròs 26
 Puig-reig 30, 31, 60
 Puigsacalm, serra del 36, 45
 Puigverd de Lleida 10
 Puigverd d'Agramunt 116
 Pujalt 116
 Putxet, barri del 109
 Putxet, turó del 109

Q

Queralbs 116
 Queralt, serra de 53, 169

R

Rabós d'Empordà 22
 Ras, cap 138, 146
 Raval, barri del (Barcelona) 186, 192
 Raval, barri del (Sta Coloma de Gramenet) 110, 111
 Regne Unit 8
 Rellinars 1, 116
 Remolar, estany del 7, 127
 Residencial Palau 49
 Reus 3, 11, 12, 20, 44, 48, 82, 103
 Reus Mediterrània, urbanització 171
 Reus, aeroport de 121
 Rialb, embassament de 26
 Rialp 122, 123
 Riba, la 81
 Ribagorça, la 164
 Riba-roja d'Ebre 44
 Ribera de Cardós 164
 Ribera de Sió 116
 Ribera d'Ebre, la 3, 44, 55
 Ribera d'Urgellet 9
 Ribes de Freser 38, 98, 116
 Ribes, riera de 175
 Ricarda, estany de la 7, 127
 Ricardell, riu 91
 Riera de Gaià 180
 Rierada, vall de la 145
 Rifà 5
 Rigard, vall del 38
 Rio de Janeiro 141
 Ripoll 12, 32, 36, 38, 98
 Ripollès, el 31, 32, 38, 98, 102, 116, 118
 Ripollet 115
 Rita, la 163
 Riudaura, riu 160
 Riudecanyes, riera de 158
 Riudellots de la Selva 34, 88, 89
 Riumar, platja de 24
 Riumar, urbanització de 138
 Roca del Vallès, la 17, 79
 Roda de Barà 72, 82, 168
 Rodes, serra de 138, 176
 Roig, cap 35, 70, 149
 Roine, riu 140
 Roine, vall del 78
 Roma 8
 Romania 25
 Romanyà de la Selva 160
 Ronda 80
 Roquetes (Baix Ebre) 27
 Roquetes (Ripollès) 38
 Roquetes, barri de les (Barcelona) 103, 157
 Roses 52, 68, 90, 125, 138
 Rosselló, el 78, 102
 Rourell, prats del 36
 Rubí 1, 17, 87, 93, 116, 152
 Rubió 116
 Rubió, serra de 53
 Ruda, riu 75
 Ruda, vall de 75

Rufea 81
 Ruidarenes 88
 Rus, vall de 77
 Rússia 141

S

Sabadell 17, 92, 115, 116, 152
 Sagrada Família, barri de la 108
 Sagrera, barri de la 18, 79, 86, 107, 193, 195
 Sagunt 27
 Sallagosa 98
 Sallent 30, 31, 60, 182
 Salou 156
 Salou, cap de 138
 Salt 13, 103
 Salt Setanta, barri de 103
 Salut, barri de la (Badalona) 107, 109, 111
 Sant Adrià de Besòs 92, 103, 115, 129, 184, 196
 Sant Andreu de la Barca 115
 Sant Andreu de la Vola 36
 Sant Andreu de Llavaneres 165
 Sant Andreu, barri de 79, 86, 157, 191, 193, 195, 197
 Sant Antoni de Llefià, barri de 111
 Sant Boi de Llobregat 79, 84, 92, 115, 148
 Sant Carles de la Ràpita 24, 50, 116, 126
 Sant Climent de Llobregat 115
 Sant Corneli 133
 Sant Cosme, barri de 58, 103
 Sant Cugat del Vallès 17, 18, 30, 58, 87, 93, 115, 116, 145, 152
 Sant Daniel, vall de 13
 Sant Esteve d'En Bas 36
 Sant Esteve Sesrovires 59, 84, 173
 Sant Feliu de Guíxols 34, 35, 37, 68, 136, 138
 Sant Feliu de Llobregat 84, 92, 115, 151, 183
 Sant Ferriol 65
 Sant Fost de Campcentelles 29
 Sant Fruitós de Bages 30, 60
 Sant Guim de Freixenet 14, 116
 Sant Hilari Sacalm 102, 116
 Sant Jaume dels Domenys 120
 Sant Jaume d'Enveja 24, 50, 116
 Sant Joan de Llefià, barri de 111
 Sant Joan de Mediona 133
 Sant Joan de Vilatorrada 59, 60
 Sant Joan Despí 69, 84, 85, 115, 151, 161, 183,
 Sant Joan Samora 59, 173
 Sant Julià de Ramis 79, 88, 89
 Sant Just Desvern 115, 151, 161, 183, 185,
 Sant Just, vall de 151
 Sant Llorenç de la Muga 102
 Sant Llorenç del Munt i l'Obac, serra de 1, 21, 152,

- Sant Llorenç d'Hortons 59, 83, 173
 Sant Llorenç Savall 1
 Sant Marçal, riera de 58
 Sant Martí Sescgueioles 116
 Sant Martí, districte de 86, 108
 Sant Medir 18
 Sant Pau de Segúries 116
 Sant Pedor 60
 Sant Pere de Ribes 157
 Sant Pere de Riudebitlles 17
 Sant Pere de Torelló 36, 45
 Sant Pere dels Arquells 14
 Sant Pere Màrtir, muntanya de 151, 161
 Sant Pere Pescador 35, 136, 147
 Sant Pere Sallavinera 116
 Sant Pere, barri de 194
 Sant Pere, cap de 171
 Sant Pol de Mar 170
 Sant Quirze (Lloret de Mar) 144
 Sant Quirze de Besora 32, 98
 Sant Quirze del Vallès 87, 93, 152
 Sant Ramon 116
 Sant Roc, barri de 103
 Sant Sadurní d'Anoia 59, 83, 135
 Sant Sadurní de l'Heura 4
 Sant Salvador, barri de 153
 Sant Sebastià 79
 Sant Sebastià, platja de 165
 Sant Simó, pla de 138
 Sant Vicenç de Calders 92, 93
 Sant Vicenç de Castellet 1
 Sant Vicenç dels Horts 115
 Santa Anna, platja de 167
 Santa Bàrbara 27, 67
 Santa Caterina, barri de 103, 194
 Santa Coloma de Cervelló 115
 Santa Coloma de Farners 36, 88, 102
 Santa Coloma de Gramenet 101, 103, 110, 111, 115, 148, 195
 Santa Coloma de Queralt 14, 116
 Santa Creu, vall de la 125, 176
 Santa Cristina d'Aro 23, 35, 37, 160
 Santa Eugènia de Berga 102
 Santa Eugènia, barri de 103
 Santa Eulàlia, barri de 189
 Santa Magdalena, serra de 36
 Santa Maria de Gallecs 12, 137, 172
 Santa Maria de Martorelles 29
 Santa Maria del Camí 14
 Santa Oliva 163, 174
 Santa Perpètua de Mogoda 137
 Santa Rosa, barri de 111
 Sants, barri de 84, 85
 Sants, estació de 79, 85, 86,
 Sants-Montjuïc, districte de 113
 Saragossa 61, 79, 80, 88, 89, 90, 92, 102
 Sarrià de Ter 13, 79, 88, 89
 Sarrià, barri de 103
 Savallà del Comtat 116
 Secuita, la 79, 82
 Segarra, la 26, 33, 53, 116
 Segre mitjà, el 114, 116
 Segre, riu 9, 26
 Segrià Nord, el 25
 Segrià Sud, el 116
 Segrià, el 10, 25, 80, 95, 116
 Segura, conca del 140
 Selva Marítima, la 114
 Selva, la 13, 17, 33, 34, 35, 37, 88, 116, 144, 167
 Senan 53
 Senia, la 27
 Sentiu de Sió, la 116
 Sentmenat 102
 Serinyà 65
 Serós 25
 Serrallo, barri del 49, 188
 Set, riu 26
 Setcases 116
 Seu d'Urgell, la 9, 16, 38, 41, 119, 143, 164
 Sevilla 61
 Shanon 8
 Sils 13, 17, 88
 Singuerlin, barri del 107
 Sitges 175
 Siurana, embassament de 40
 Siurana, riu 40, 55
 Sobrestany, muntanya de 100
 Sol Cambrils, urbanització 171
 Solius 23, 160
 Solius, vall de 160
 Solsona 118, 169
 Solsonès, el 116
 Son 164, 198
 Sopeira 15
 Soriguera 123
 Sorpe 75
 Sort 16, 38, 95, 122, 123, 143
 Stansted 11
 Subirats 39, 133
 Sudanell 10
 Suècia 49
 Sunyer 10
- T**
- Talavera 53
 Tallat, serra del 53
 Tallats, urbanització dels 171
 Tarraco, urbanització 171
 Tarragona 11, 19, 20, 44, 49, 63, 66, 79, 80, 81, 82, 92, 93, 94, 97, 111, 121, 135, 138, 155, 163, 188, 198
 Tarragona, àrea metropolitana de 150
 Tarragona, port de 19, 63, 94, 97, 121, 166
 Tarragona, província de 3, 55, 119, 120, 200
 Tarragonès, el 3, 19, 66, 72, 97, 120, 155, 168
 Tàrrrega 26, 96
 Tarrés 6
 Tarroja de Segarra 116
 Taulat, barri del 197
 Taüll 74, 77
- Tech, riu 91
 Tech, vall del 102
 Teixeta, coll de la 55
 Teixonera, barri de la 103
 Tenes, riera del 172
 Ter, conca del 142
 Ter, plana del 128
 Terol 79
 Terra Alta, la 3, 40, 51, 67, 99
 Terrades 52, 102
 Terrassa 17, 21, 30, 76, 87, 92, 93, 103, 115, 116, 152
 Terres Cavades 155
 Terres de l'Ebre 3, 24, 27, 56, 61, 62, 67, 114, 119, 120, 143, 177
 Tiana 29, 115
 Tirvia 123
 Tivissa 3
 Tolosa de Llenguadoc 30, 97, 166
 Tor de Querol, la 91, 98
 Torà 116
 Tordera 13, 92
 Torelló 36, 98
 Tori 8
 Torrassa, barri de la 79, 84, 85, 103, 151
 Torre de Capdella 77, 122, 164
 Torre de l'Esquirol, urbanització de la 138
 Torre Gran, urbanització de 100
 Torre Marimon 129
 Torre Melina 185
 Torre Turull 129
 Torre Vella, urbanització de 100
 Torreblanca, parc de 151
 Torrebonica 21
 Torredembarra 72, 165
 Torrefarrera 10
 Torrelles de Llobregat 115
 Torrent de Colbrers 129
 Torres de Segre 10
 Torresana, barri de 103
 Torroella de Montgrí 35, 100, 128, 138
 Torroja del Priorat 40
 Tortosa 3, 54, 61, 140
 Toscana 39
 Toses 38, 98, 116
 Toses, collada de 38, 98
 Tossa de Mar 40, 144
 Trabucador, barra del 50, 126
 Tremp 119, 143, 198
 Tremp, conca de 164
 Trinitat Vella, la 191
 Trinitat, barri de la 193
 Trinitat, salines de la 126
 Tuca, estació d'esquí de la 76
- U**
- Ullà 100, 128
 Ullastrell 1, 116
 Ulldesona 27, 140
 Unarre, vall d' 164

Urdos 178
 Urgell, l' 25, 26, 53, 116
 Úria, coll d' 36
 Urtx 98
 Urús 31

V

Vacamorta 179
 Vacarisses 1, 116, 179
 Vajol, la 102
 Val d'Aran 12, 15, 39, 75, 76, 99, 104, 114, 119, 122, 139, 143
 Valais, le 40
 València 9, 79, 82, 94, 130,
 Vall de Camprodon 114, 116
 Vall de Cardós 123
 Vall de Ribes 114, 116
 Vall del Sió 14
 Vall d'En Bas 36
 Valladolid 79
 Vallbona de les Monges 26, 53
 Vallcarca (Garraf) 133
 Vallcarca, barri de 103, 109
 Vallès Central, el 116
 Vallès Meridional, el 114
 Vallès Occidental, el 1, 17, 18, 87, 102, 116, 137, 152
 Vallès Oriental, el 29, 32, 93, 116, 137, 172
 Vallès, plana del 13, 21, 42, 58, 79, 87, 129, 137, 152
 Vallespir, el 91, 102
 Vallferrera 164
 Vallfogona de Riucorb 116
 Valls 19, 121
 Valls d'Àneu, les 75, 198
 Valls de Valira, les 123
 Vallvidrera 18
 Vandellòs 46, 57, 138
 Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant 46, 57, 138
 Vaqueira 75
 Veciana 14, 116
 Vendrell, el 120, 153, 163, 174,
 Venècia 8
 Verges 35
 Vespella de Gaià 180
 Vic 12, 16, 32, 33, 34, 36, 38, 90, 92, 93, 97, 98, 102, 118, 131
 Vic, plana de 45
 Vielha 15, 75, 76, 119, 122, 143
 Vielha e Mijaran 76
 Vila Olímpica, barri de la 184, 197
 Vilabertran 16, 90
 Viladamat 162
 Viladasens 13
 Viladecans 7, 101, 103, 115, 127, 134
 Viladecavalls 17, 116
 Viladomiu Nou 30
 Viladrau 116
 Vilafant 16, 90, 102
 Vilafortuny, platja de 171
 Vilafranca de Conflent 98
 Vilafranca del Penedès 12, 17, 79, 83, 92, 115, 120
 Vilajuïga 125
 Vilaller 15, 77, 122
 Vilallonga de Ter 116
 Vilamalla 90
 Vilanant 133
 Vilanera 22
 Vilanova d'Escornalbou 5
 Vilanova i la Geltrú 12, 85, 92, 115, 150, 157, 165
 Vilanoveta, riera de 157
 Vilardell, barri de 103
 Vila-sana 71
 Vilaseca 20, 63
 Vilassar de Mar 165
 Villalba dels Arcs 51
 Vilobí, serra de 53
 Vilovi d'Onyar 8, 33, 34, 89
 Vinaixa 6
 Vinaixarop 24
 Vinebre 55
 Vinya del Pollastre, urbanització la 173
 Vitòria 79, 91

X

Xerallo, pleta de 77, 164
 Xerta 27
 Xúquer, conca del 140

Z

Zona Franca de Barcelona 42, 92, 107, 186, 190

Índex d'antropònims

- A**
- Abad, Fernando 190
 Acebillo Marín, Josep Anton 194
 Admetller Rosich, Enric 14
 Aguilà Barril, Miquel 95
 Albó Riera, Anna 136
 Alegret Burgués, Maria Eugènia 187
 Alfambra Domínguez, Francesc 29
 Almagro Fernández, Xavier 155
 Almera Puiggrós, Pere 165
 Alonso Herrera, Miquel 50
 Alonso, Eduardo 183
 Álvarez Arza, Magdalena 7, 8, 14, 79, 82, 85, 86, 91, 92, 94, 95, 96, 98, 134
 Álvarez Marfany, Miquel 9
 Álvarez Vidal, Salustià 40
 Álvarez, Emili 60
 Álvarez-Cascos Fernández, Francisco 7, 14, 79, 86, 91
 Amat Solé, Joan 135
 Amatllat Gutiérrez, Otger 83
 Amorós Pla, Joan 94
 Andreu, Manel 190
 Anguera, Josep 161
 Annan, Kofi 141
 Aparicio Escorza, José Luis 44
 Aragonès Delgado, Lluís 57
 Aragonés Mendiguchía, Carlos 140
 Arata Isozaki 190
 Arias Salgado, Rafael 79
 Armangué Ribas, Joan 90
 Armengol, Jordi 98
 Arola Ferrer, Lluís 57
 Arqué Ferrer, Maite 111
 Arribas Esteve, Helena 153
 Arrojo Agudo, Pedro 140
 Aubà Fleix, Miquel 51
 Ausàs Coll, Jordi 9
 Ayamí Roca, Jordi 118
 Aznar Febrer, Àngel 140
 Aznar López, José Maria 62, 78, 95, 140
- B**
- Badia Chancho, Lluís 82, 155
 Baiget Haro, Carles 59, 83
 Baijet Vidal, Jordi 175
 Balanyac, Joan 108
 Ball-llosera Font, Marta 16, 68, 146
 Barceló Puig, Anna 90
 Barrera Sánchez, Carles 119, 136
 Basiana Vers, Xavier 193
 Batlle Bastradas, Albert 60
 Batlle Garriga, Jaume 165
 Batlle Solé, Pau 163
 Bellapart Colomer, Jordi 133
 Beltran Bertomeu, Pepín 62
 Benaiges Cervera, Robert 171
 Benejam Vidal, Lluís 136
 Benet Pelegrí, Carles 26
 Bertran Arrué, Uriel 29
 Betriu Tàpies, Josep 9
 Biosca Vidal, Domènec 68
 Blanco Rodríguez, Benigno 14, 86, 87, 93
 Blasco Riera, Elsa 18
 Boada Juncà, Martí 123
 Boada Masoliver, Joan 36, 56
 Bofill Levi, Ricardo 7, 161, 188
 Bohigas Guardiola, Oriol 108
 Boldú, Joan Antoni 81
 Bondia Borràs, Sebastià 48
 Boné Pueyo, Alfredo 140
 Bonet Agustí, Jordi 117
 Bonet Camprubí, Francesc 6
 Bonet, Lluís 38
 Bonet, Ricard 6
 Bono Gispert, Octavi 198
 Bordes Balcells, Salvador 14
 Borrell Bassols, Joan 199
 Borrell Fontanelles, Josep 14
 Bosch Codolà, Pia 125
 Bosch Soler, Florenci 147
 Bota Cabau, Gerard 26
 Botet Raich, Josep 14
 Bourquin, Christian 78
 Boya Alós, Francesc 119, 139
 Buesa Ibáñez, Gustavo 3
 Buil Gascón, Roberto 75, 139
 Burgasé Rabinad, Josep Anton 49, 166
 Burgueño Rivero, Jesús 116, 117
 Busquets Fàbregues, Jaume 39
 Busquets Sitjà, Joan 88
 Bustos Garrido, Manuel 114
- C**
- Cabezas Llobet, Jordi 136
 Calabuig Serra, Salvador 136
 Caldetey Querol, Luis Fernando 39
 Calm Puig, Miquel 36
 Cals Güell, Joan 68
 Campillo Besses, Xavier 95, 198
 Camps Carreras, Francesc Xavier 131
 Camps Ortiz, Francisco 78, 94, 140
 Camps Roca, Ramon 169
 Canga Castaño, Jesús Maria 184
 Canicio Albacar, Antoni 3
 Canosa i Magret, Xavier 136
 Cánovas Góller, Carlos 76
 Cañas Sala, Jordi 55, 56, 57, 68
 Carbonell, Francesc 182
 Carod Rovira, Josep Lluís 119
 Carreras Haro, Cristina 174
 Carretero Grau, Joan 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120
 Carrillo Giralt, Jordi 132
 Casadevall Camps, Robert 117
 Casanoves Alis, Antoni 41
 Casas Masjoan, Xavier 86, 99, 108, 183, 184, 187, 191
 Casas Soy, Gabriel 8
 Casassa Font, Narcís 88

Cases Blasi, Raquel 164
 Castañeira Palou, Isabel 135
 Castañer Vivas, Margarita 136
 Castellnou Barceló, Josep 57
 Castells Oliveres, Antoni 29
 Castellví Egea, Jaume 79, 86
 Català Bosch, Genoveva 179
 Chalmeta Torredemer, Mateu 29
 Chipperfield, David 187
 Clos Matheu, Joan 7, 18, 85, 86, 103,
 108, 115, 130, 165, 183, 184, 190,
 191, 193, 195
 Codina Pujols, Jacint 118
 Coello Brufau, Joaquim 166
 Comas d'Argemir Cendra, Dolors 46
 Comas Matamala, Jordi 68
 Compte Coca, Pere 168
 Corbacho Chaves, Celestino 114, 183,
 185, 187, 189
 Corominas Ayala, Miquel 172
 Corominas Díaz, Lluís Maria 129
 Corregel, Eusebio 91
 Cortés, Jordi 190
 Cortiella Povill, Lluís 28
 Cortina Ramos, Albert 39
 Cos Blavi, Joan 23
 Coscubiela Conesa, Joan 7
 Costa Barniol, Serafí 30
 Costa Pedrós, Toni 71
 Crespo Llobet, Xavier 68, 198
 Cuervo Argudín, José Ignacio 113
 Cunillera Mestres, Teresa 9, 95

D

Dalmau Nolla, Francesc 5
 De Gispert Català, Núria 60, 187
 De Miguel, Ramon 9
 De Pablo Ponte, Albert 171
 De Robert Ferrer-Cajigal, Alfons 23
 De Robien, Gilles 91
 De Torres Sanahuja, Josep Maria 194
 De Vehí Falgàs, Josep Maria 68
 Del Pozo Álvarez, Fina 116
 Del Toro Soto, Miguel 140
 Delàs, Manuel 56
 Díaz Moreno, Fernando 191
 Dimas, Stavros 26
 Domènech Costafreda, Felip 26
 Donaire Benito, José Antonio 136
 Donés Barcons, Josep 68, 88, 136
 Dorado, Paz 121
 Duran Biosca, Alberto 23
 Duran Lleida, Josep Antoni 132, 155

E

Escala Moyés, Rosa 172
 Escrivà Vivó, Xavier 39
 Escudero Martínez, Antoni 198
 Espadalé Vergés, Domènec 68
 Espadaler Parcerisas, Ramon 3, 67
 Espona Muntal, Antoni 154

Esteban González, Pau 165
 Esteban Noguera, Juli 39, 134, 143, 172
 Esteve Abad, Pere 68, 189
 Esteve Robert, Marcel 83
 Estrada Bonell, Joan 26
 Expósito Molina, Maria Lluïsa 103

F

Fabra Homedes, Joaquim 140
 Fairbanks, Bruce 7
 Felip Monsonís, Estanis 116
 Fèlix Gombau, Josep Tomàs 50
 Fernández de la Vega, Teresa 99
 Fernández Díaz, Alberto 28, 113, 183,
 190
 Fernández Díaz, Pauí 90
 Fernández Gutiérrez, Àngel 155, 188
 Fernández Gutiérrez, Juan 155
 Fernández Ontiveros, Ricard 99, 103
 Fernández Teixidó, Antoni 198
 Fernández Vandellòs, Patrícia 109
 Fernández, José 130
 Ferran Gombau, Esteve 156
 Ferrer Caubet, Lluís 58
 Ferrés Àvila, Maria Teresa 35, 149
 Figuera Abadal, Manel 119
 Figueres Bellot, Francesc 58
 Folch Guillén, Ramon 182
 Follia Alsina, Jordi 32, 36
 Font Ferrer, Xavier 198
 Font Garolera, Jaume 118
 Font Montclús, Joan Anton 155
 Font Orelllano, Antonio 172
 Font Pous, Joan 23
 Fontanet Feliu, Josep Maria 174
 Fonts Batlle, Josep 163
 Forné Molné, Marc 9, 78
 Forradellas Bombardó, Eugeni 195
 Foster, Norman 193
 Francisco Roger, Andreu 132
 Franquet Bernis, Josep Maria 117
 Freixas, Lluís 34
 Fuses Comalada, Josep 68

G

Galobardes Mendoza, Isabel 68
 Ganyet Solé, Joan 39, 112
 García Acero, Antoni 113
 García Faria, Pedro 181
 García Lores, Carme 87
 García Sánchez, José María 190
 García Trujillano, Joan 191
 García, José Luis 155
 Garrido Tinta, Abigail 157
 Gasch, Sol 41
 Gavin Valls, Isidre 10, 80, 95, 96, 121
 Gerhy, Franck 193
 Germain Oztet, Josep 73
 Gilabert Torruella, Jaume 10, 95, 119
 Gimeno, Margarita 187
 Giró Amigó, Francesc 182

Godall Sanromà, David 120
 Gómez Torres, Eusebio 76
 Gonell Agramunt, Castor 50
 González Marín, Antonio 80
 Grau Seris, Josep 14, 67
 Guillén, Antonio 190
 Guinart Solà, Josep 22
 Guiu Gaia, Víctor 121
 Guiu, Ramon Maria 71

H

Hadid, Zaha 108
 Herce Vallejo, Manuel 68
 Hereu Boher, Jordi 191
 Hernández Bonacia, Anna 151
 Hernández Carreras, Manuel 1, 3
 Herrera Torres, Joan 19
 Hostench Figueras, Antoni 68

I

Iglesias Ricou, Marcelino 78
 Isern Serra, Miquel 162
 Isern Sitjà, Josep 43

J

Jané Guasch, Jordi 82
 Jané Palau, Benet 153
 Jiménez Mejias, Carlos 86
 Joan Pellicer, Salvador 198
 Jordà Roura, Teresa 98, 116
 Jornet Forner, Sebastià 172
 Jové Avellà, Gabriel 89, 162
 Juan Coll, Joan 52
 Julià Sort, Jordi 86, 168
 Junyent Dolcet, Pere 175

L

Labordeta Subías, José Antonio 140
 Lacalle Coll, Enrique 191
 Lepetier, Serge 178
 Llebot Rabagiati, Josep Enric 141
 Llop Anelo, Eladi 120
 Llop Torner, Carlos 139
 Llord Corbella, Joan 24, 41, 68, 154,
 163
 Lluch Martín, Enric 117
 López Guardiola, Francesc 184
 Ludevid Massana, Xavier 172
 Luque Porrino, Ramon 26

M

Macias Arau, Miquel 36
 Macias Arau, Pere 90
 Mackay, David 108
 Magrinyà Torner, Francesc 19
 Malagarriga de Broto, Carmina 42
 Mallarach Carrera, Josep Maria 73
 Mallol Pons, Agustí 49

Malvy, Martin 78
 Manyosa, Santi 26
 Maragall Mira, Pasqual 7, 14, 17, 38, 44, 78, 79, 85, 86, 94, 95, 98, 115, 118, 119, 140, 164, 166, 181, 183, 193
 Marchand, Jean 168
 Marcillas Massuet, Josep 43
 Marín, Nùria 183
 Martí Ferrer, Manuel 99
 Martí Vinaixa, Pere 51
 Martínez Fraile, Ramon 198
 Martínez Monteagudo, Ricard 109
 Martínez Mulero, Ezequiel 60
 Martínez, David 172
 Martorell Codina, Josep Maria 108
 Marziani, Charles 98
 Mas Gavarró, Artur 36, 117, 132, 187
 Mas Miró, Antoni 41
 Mas, Maria 194
 Mas, Pasqual 172
 Mas, Valeri 172
 Masenguer, Ramon 86
 Masip Vidal, Agustí 40
 Massana Cortina Vicens 109
 Matas Borrut, Salvador 171
 Matas Palou, Jaume 78
 Mayol Beltran, Imma 190
 Mayor Farguell, Xavier 182
 Mayorga, Miquel 19
 Medir Huerta, Lluís 35, 68
 Mejía Gómez, Pedro 198
 Melgen Morales, Flèrida 59
 Méndez Blanco, Oleguer 193
 Menéndez Suárez, Avelino 42
 Milà Solsona, Salvador 1, 2, 3, 4, 26, 28, 36, 53, 55, 56, 62, 64, 65, 68, 72, 73, 85, 87, 99, 102, 123, 124, 125, 127, 128, 133, 134, 140, 178, 179, 183
 Minoves Triguell, Juli 9
 Miquel Messegué, Josep 198
 Miralles Mora, Enric 194
 Mohedano Morales, Fabián 113
 Molas Marsellés, Joan 198
 Molina Navarro, Josep 49
 Molina Olivares, Enrique 156
 Moncasí, Francesc 26
 Moncayo Biosca, Xavier 198
 Monfort Bernat, Antoni 87
 Monfort Heras, Jaume 127
 Montasell Dorda, Josep 101
 Montero Madariaga, Jon 172
 Montilla Aguilera, Josep 46, 57, 148, 183, 198
 Mora Villamate, Josep Ramon 117, 118
 Morlán Gracia, Víctor 10, 79, 86, 88
 Morral Berenguer, Antoni 58
 Mosquera, Enrique 191
 Muixí Calderó, Ramon 116
 Muñoz Calvet, Bertomeu 110, 111
 Muñoz Hernández, Pere 3
 Murgui Luna, Joan Josep 171
 Muro Manso, Juli 26

N

Nadal Farreras, Joaquim 7, 10, 12, 17, 22, 29, 32, 33, 36, 37, 40, 58, 60, 62, 68, 79, 82, 84, 86, 90, 92, 95, 96, 97, 98, 102, 103, 104, 105, 107, 108, 111, 116, 117, 120, 136, 139, 143, 146, 149, 154, 155, 162, 164, 165, 166, 168, 183, 184, 187, 188, 189, 198
 Nadal Farreras, Manel 11, 29, 32, 34, 35, 36, 37, 42, 85, 86, 87, 89, 90, 93, 97, 107, 132, 168
 Nadal Malé, Joan Miquel 11, 20, 155, 188
 Narbona Ruiz, Cristina 7, 64, 123, 140, 165, 178,
 Navarro Olivella, Pere 115
 Negre Clos, Carles 100
 Nel·lo Colom, Oriol 40, 58, 95, 103, 112, 114, 135, 136, 139, 143, 153, 174, 198
 Niso Holgado, Muntsa 165
 Nogué Font, Joan 68, 112
 Noy Serrano, Pau 18, 183, 184
 Nozaleda Arenas, Luis 74

O

Oliva Casa, Josep 109
 Oliver Alonso, Josep 68, 99
 Ordeix Rigo, Marc 131
 Òrrit Ambrosio, Víctor 119
 Ortiz Brunet, Esteve 49
 Ortiz Prenafeta, Salvador 26

P

Padilla Reche, Antoni 7
 Padrós Simon, Joaquim 29
 Pagans Gruartmoner, Anna 89, 103
 Palacín Badorrey, Lorenzo 161, 183
 Palahí Badruna, Miquel 162
 Pallàs Guasch, Santiago 155
 Palop Piqueras, Jaime 61
 Páramo Ponseti, Carles 89, 90
 Parayre Soguero, Jordi 194
 París, Josep 26
 Parra Llonch, José Maria 155
 Pascual, Manuel 7
 Pasqual Domènec, Pere 98
 Pastor Batalla, Isidre 182
 Pau Rogé, Josep Lluís 180
 Peralada Ramon, Joan 74, 119
 Perdices Pla, Pau 76
 Pérez Rubalcaba, Alfredo 9
 Pérez Segura, Lluís Miquel 11, 82
 Pérez Tenes, Francesc 157
 Perpinyà Palau, Josep 151
 Pestaña Rodríguez, Didac 7, 115
 Pié Ninot, Ricard 36, 68, 90
 Plana Pous, Joan 42, 79
 Planella Cassasayas, Joan 31
 Poch Ros, Narcís 136

Pons Alcoi, Francesc 94
 Pons, Ricard 26
 Portabella Calvete, Jordi 108, 130, 190
 Postigo García, Lluís 34
 Poveda Zapata, Antoni 84
 Prat Solé, Jordi 79, 86
 Prats, Antoni 133
 Puig Cordon, Joan 36
 Puig Godes, Felip 30, 85, 86, 119, 136, 147, 148
 Puigercós Boixassa, Joan 9
 Pujades, Jordi 182
 Pujol Badà, Esteve 116
 Pujol Solei, Jordi 29, 42, 62

Q

Quer Carbonell, Josep 136

R

Rafort Cortés, Joan 60
 Ramírez Viadé, Leonard 185
 Rañé Blasco, Josep Maria 46, 56, 109, 183,
 Raventós Pujadó, Joan 83, 135
 Recasens Bertran, Joan 171
 Recoder Miralles, Lluís 58, 87
 Revilla Castaño, Mateo 185
 Ribera Frontera, Josep 68
 Ribó Massó, Rafel 164
 Riu Llonch, Joan 15, 119
 Robles Cerezo, Josep Anton 55
 Roca Blanch, Estanislau 175
 Roca Junyent, Miquel 114, 116, 117, 118, 119
 Roca Riera, Pasqual 133
 Rocabert Shelly, Carles 165
 Rodríguez Carrasco, Víctor 198
 Rodríguez Herrer, Elvira 130, 140
 Rodríguez Listosella, Àngel 22
 Rodríguez Zapatero, José Luis 9, 17, 38, 62, 85, 96, 132, 140,
 Roig Armengou, Josep 116
 Roig Grau, Joan Maria 50
 Roig Pujol, Ramon 3, 44
 Rojo Torrecilla, Maravillas 18
 Ros Domingo, Àngel 10
 Ros Jové, Neus 190
 Rosell, Francesc 31
 Roura Massaneda, Montserrat 34
 Rovira Vilaró, Joan 36
 Royes, Joan 14
 Rubio Cano, Xavier 117
 Rull Andreu, Josep 94, 132, 183
 Ruscadella, Francesc 175

S

Sabaté Borràs, Joan 54
 Sabaté Gil, Ventura 46
 Sabaté Ibarz, Xavier 49, 63, 103

Sabrià Deulofeu, Martí 68
 Sala Leal, Josep 136
 Salgueiro, José 93
 Saltó Vallès, Antoni 53
 Salvadó Llorens, Joan Jaume 55
 Salvadó Tenessa, Lluís 3
 San Martín Andrés, Javier 11
 San Miguel Ruibal, Carme 117
 Sánchez Abrié, Llorenç 164
 Sánchez Llibre, Daniel 148
 Sánchez Pérez, Alejandro 50
 Sancho Serena, Francesc 62
 Sardà Ferran, Jordi 172
 Sargatal Vicenç, Jordi 68
 Saura Laporta, Joan 95, 114, 115, 116, 117, 118, 120
 Seco Dominguez, José Eladio 7
 Seguí Dolz de Castelar, Jacinto 94
 Sendra Vellvé, Jordi Miquel 155
 Serra Martínez, Gerard 25
 Serrano Iglesias, Juan Antonio 139, 198
 Serrano Iglesias, Roberto 75
 Sevilla Segura, Jordi 95
 Sibina Tomàs, Domènec 99
 Simó Burgés, Joan 10, 121
 Siurana Gauchia, Artemio 90
 Siurana Zaragoza, Antoni 26, 27
 Solà Campmany, Jaume 65, 142
 Solà Pairó, Joan 67
 Solans Huguet, Joan Anton 68, 131
 Solbes Mira, Pedro 99
 Soler Vendrell, Antoni 133
 Soriano Peláez, Federico 108
 Sotoca García, Adolf 172
 Surroca Vilà, Joan 35

T

Tagliabue, Benedetta 194
 Tarradellas Redon, Daniel 36
 Tarragó Boti, Josep 121
 Tejedor Ballesteros, Lluís 85, 103, 127, 148
 Terricabres Maranges, Ramon 84, 101, 134
 Thorson, Ole 172
 Tomás Caubet, Manolo 140
 Toro, Yerko 191
 Torramadé Ribas, Jaume 103
 Torras Solervicenc, Ricard 60
 Torres Carol, Joan 92, 95
 Torres Riera, Josep 39
 Trias Vidal de Llobatera, Xavier 86, 183, 190, 191
 Trigueros Rodrigo, José 130
 Trilla Bellart, Carme 99
 Trillo Figueroa, Federico 191
 Trujillo Rincón, María Antonia 99
 Truno, Albert 98
 Tura Camafreita, Montserrat 198
 Turmo Prior, Raül 99
 Turró Vicens, Joan 187

U

Udina Cobo, Carles 77

V

Vadul Malé, Joan Miquel 140
 Valcárcel Siso, Ramón Luis 140
 Valero, Bernard 98
 Vallès Casadevall, Josep Maria 187

Valls Lucea, Raül 36
 Valls Maseda, Miquel 32, 33, 166
 Valls Riera, Jordi 118
 Valls, Joan 59
 Vallvé Navarro, Albert 155
 Vázquez Carreras, Josep Lluís 90
 Velasco Rodríguez, Javier 38
 Vendrell Segura, Xavier 85
 Vergès Fernández, Robert 68
 Viaplana Canuda, David 109
 Viaplana Veà, Albert 109
 Vicente Rufi, Joan 136
 Vidal Andreu, Guillem 187
 Vidal, Jordi 187
 Vidaor Ameztay, Alfonso 77
 Vila Dinarés, Pau 116
 Vila Fulcarà, Pere 146
 Vilà, Joan 60, 65
 Viladomat, Joan 76
 Vilagrà Pons, Laura 60
 Vilagrassa Ibarz, Joan 95
 Vilalta González, Albert 183, 184
 Vilanova Claret, Josep Maria 36, 90

W

Wallström, Margot 26, 140

X

Xargay Serra, Josep 23

Z

Zabalza Martí, Antoni 64
 Zalbidea Garmendia, Juan Luis 17

Índex d'institucions

A

- Abertis 132
 Acció per Sitges 175
 Acció Veïnal per l'Energia Eòlica 55
 Acciona 183, 187
 Acesa 132
 Actividades de Cosntrucciones y Servicios (ACS) 50, 79, 82, 91
 Activitats i Territori S.A. 60
 Activitats Natura 36
 Adena/World Wildlife Fund (WWF) 123
 Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) 79, 84, 92
 AEPO 89
 Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) 7, 8, 11, 82, 84, 127, 134
 Agència Catalana de l'Aigua (ACA) 3, 21, 27, 28, 41, 61, 65, 66, 67, 69, 84, 85, 134, 142, 163, 165, 180, 181, 182
 Agència de Residus de Catalunya (ARC) 1, 3, 64, 179
 Agència Europea del Medi Ambient 126, 141
 Agro-3 40
 Agrovinaròs 24
 Agrupació de Serveis d'Aigua de Catalunya (ASAC) 28
 Agrupació Ginovart Obras y Servicios Hispania 36
 Agrupació Mútua 74
 Aguirre Newman 198
 Aigües de Barcelona (AGBAR) 108
 Aigües Ter Llobregat (ATLL) 140
 Air Berlin 11
 Air Nostrum 11
 Ajuntament d'Alcarràs 25
 Ajuntament d'Amposta 154
 Ajuntament d'Avinyonet de Puigventós 16
 Ajuntament de Badalona 29, 103, 111
 Ajuntament de Balaguer 103
 Ajuntament de Banyoles 124
 Ajuntament de Barcelona 7, 18, 47, 85, 86, 92, 99, 108, 109, 113, 115, 129, 130, 148, 165, 166, 183, 184, 185, 187, 190, 191, 193, 194, 195
 Ajuntament de Bellvei 163
 Ajuntament de Berga 169
 Ajuntament de Biure 52
 Ajuntament de Blanes 167
 Ajuntament de Cabacés 55
 Ajuntament de Cabanelles 16
 Ajuntament de Cabanes 90
 Ajuntament de Cadaqués 199
 Ajuntament de Caldes de Montbui 129
 Ajuntament de Calella 170
 Ajuntament de Cambrils 156, 171
 Ajuntament de Caseres 67
 Ajuntament de Castellar del Vallès 129
 Ajuntament de Castellbisbal 84
 Ajuntament de Castelfelers 7
 Ajuntament de Castelltvi de Rosanes 132
 Ajuntament de Cerdanyola del Vallès 18, 58
 Ajuntament de Cistella 16, 23
 Ajuntament de Constantí 19
 Ajuntament de Creixell 72
 Ajuntament de Cubelles 43
 Ajuntament de Deltebre 24
 Ajuntament de Duesaigües 48
 Ajuntament de Figueres 90
 Ajuntament de Fornells de la Muntanya 38
 Ajuntament de Garrigoles 23
 Ajuntament de Gavà 7
 Ajuntament de Gelida 132
 Ajuntament de Girona 13, 89, 90
 Ajuntament de la Vall d'En Bas 36
 Ajuntament de l'Albi 121
 Ajuntament de l'Armentera 162
 Ajuntament de les Preses 36
 Ajuntament de l'Escala 22
 Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat 183, 185, 187, 189
 Ajuntament de Lladó 16
 Ajuntament de Llagostera 34
 Ajuntament de Llançà 146
 Ajuntament de Lleida, la Paeria 10, 80, 90
 Ajuntament de Llinars del Vallès 87
 Ajuntament de Lloret de Mar 198
 Ajuntament de Maià de Montcal 16
 Ajuntament de Manresa 60
 Ajuntament de Martorell 84, 132
 Ajuntament de Mollet del Vallès 172
 Ajuntament de Montmaneu 14
 Ajuntament de Montmeló 87
 Ajuntament de Mont-Ras 35, 70
 Ajuntament de Mont-roig del Camp 5
 Ajuntament de Móra la Nova 3
 Ajuntament de Morera de Montsant 55
 Ajuntament de Navata 16
 Ajuntament de Palafrugell 35, 37, 70
 Ajuntament de Palamós 35, 37, 70, 149
 Ajuntament de Perpinyà 90
 Ajuntament de Planoles 38
 Ajuntament de Porqueres 124
 Ajuntament de Rellinars 1
 Ajuntament de Reus 156
 Ajuntament de Riba-roja d'Ebre 44
 Ajuntament de Ribes de Freser 38
 Ajuntament de Ripoll 98
 Ajuntament de Riudarenes 88
 Ajuntament de Roda de Barà 168
 Ajuntament de Rubí 1
 Ajuntament de Sabadell 129
 Ajuntament de Salou 156
 Ajuntament de Salt 13
 Ajuntament de Sant Boi de Llobregat 84
 Ajuntament de Sant Carles de la Ràpita 24
 Ajuntament de Sant Cugat del Vallès 18, 87, 145

* Les entrades d'aquest índex fan referència al número de l'article i no al de la pàgina.

- Ajuntament de Sant Esteve Sesrovires 132
- Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat 151
- Ajuntament de Sant Fruitós de Bages 60
- Ajuntament de Sant Joan de Vilatorrada 60
- Ajuntament de Sant Joan Despi 84, 151
- Ajuntament de Sant Just Desvern 151
- Ajuntament de Sant Llorenç d'Hortons 59, 132, 173
- Ajuntament de Sant Pedor 60
- Ajuntament de Sant Pere de Ribes 157
- Ajuntament de Sant Pere de Torelló 45
- Ajuntament de Sant Pere Pescador 147
- Ajuntament de Sant Quirze del Vallès 152
- Ajuntament de Sant Sadurn d'Anoia 83, 132
- Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet 103, 110, 111
- Ajuntament de Santa Coloma de Queralt 14
- Ajuntament de Santa Cristina d'Aro 23
- Ajuntament de Santa Oliva 174
- Ajuntament de Sarrià de Ter 13
- Ajuntament de Sitges 175
- Ajuntament de Subirats 132, 133
- Ajuntament de Tarragona 20, 49, 103, 155, 188
- Ajuntament de Tarrés 53
- Ajuntament de Terrassa 21
- Ajuntament de Tiana 29
- Ajuntament de Tivissa 3
- Ajuntament de Torre de Cardener 77
- Ajuntament de Torroella de Montgrí 100
- Ajuntament de Tortosa 54
- Ajuntament de Toses 38
- Ajuntament de Vacarisses 1
- Ajuntament de Vall-llobrega 35, 37
- Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant 46
- Ajuntament de Vic 131
- Ajuntament de Vielha e Mijaran 76
- Ajuntament de Vilabertran 90
- Ajuntament de Viladecans 101, 127
- Ajuntament de Vilafant 90
- Ajuntament de Vilafranca del Penedès 83, 92
- Ajuntament de Vilanant 16
- Ajuntament de Vilanova d'Escornalbou 5
- Ajuntament de Vila-sana 71
- Ajuntament de Vilobí d'Onyar 8
- Ajuntament de Vinaixa 6
- Ajuntament del Molar 55
- Ajuntament del Pont de Bar 41
- Ajuntament del Prat de Llobregat 85, 90, 127, 134, 165, 166, 181
- Ajuntament del Vendrell 153
- Ajuntament d'Esplugues de Llobregat 151, 161
- Ajuntament d'Estaràs 14
- Ajuntament d'Ivars d'Urgell 71
- Ajuntament d'Olot 36, 112
- Ajuntament d'Ordís 16
- Alsina Graells 80
- Alstom 107, 183, 189
- Alternativa Ciutadana de Rubí 1
- Alternativa per la Garrotxa 36
- Amics de la Bici 183
- Apax Partners 7
- Àrea d'Espais Naturals de la Diputació de Barcelona 101
- Armilar 24
- Arrendadora Ferroviaria S.A. 107
- Arrins S.A. 1
- Arup Sport 148
- Arxiu Històric de l'Hospitalet de Llobregat 185
- Asland 133
- Assemblea de Pobles en Defensa del Territori (APDT) 35, 37
- Assemblea de Veïns de Biure 52
- Assemblea d'Entitats Ecologistes de Catalunya (AAEEC) 56
- Associació de Veïns Collblanc-Torrassa 151, 161, 185
- Associació Administrativa de Cooperació del Pla Parcial 41 155
- Associació Avis del Barri del Bon Pastor 195
- Associació Catalana de Municipis (ACM) 103, 112, 117, 132
- Associació Catalana de Pèrits Judicials i Forenses 187
- Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics 165
- Associació Costa Brava Centre 89
- Associació d'Amics de la Cartoixa de Montalegre 29
- Associació de Bars i Restaurants de Lloret de Mar 198
- Associació de Comerciants de la Marina Zona Franca 190
- Associació de Defensa Forestal del Garraf 133
- Associació de Naturalistes de Girona 36, 88
- Associació de Productors d'Energies Renovables (APPA) 56
- Associació de Promotors i Constructors d'Espanya (APCE) 99
- Associació de Promotors, Constructors i Constructors d'Edificis de Barcelona i Província 85, 105
- Associació de Veïns de Barenys-Platja de Ponent 156
- Associació de Veïns de can Vidalet 151, 161, 185
- Associació de Veïns de la Gran Via-Perú-Espronedada 184
- Associació de Veïns de la Sagrera 86, 193
- Associació de Veïns de l'Avinguda de Xile 151, 161, 185
- Associació de Veïns de les Corts 151, 161, 185
- Associació de Veïns de Pubilla Casas 151, 161, 185
- Associació de Veïns de Sant Joan Samora 59
- Associació de Veïns de Sant Martí de Provençals 184
- Associació de Veïns de Son 164
- Associació de Veïns del barri de la Mercè 151, 161, 185
- Associació de Veïns del barri del Carme 49
- Associació de Veïns del barri del Port 49
- Associació de Veïns del Bon Pastor 195
- Associació de Veïns del camí del Llorit 155
- Associació de Veïns del Camp Nou 151, 161, 185
- Associació de Veïns del Casc Antic de Barcelona 194
- Associació de Veïns del Garraf 133
- Associació de Veïns del Pi 183
- Associació de Veïns del Racó de les Corts 151, 161, 185
- Associació de Veïns del Residencial Palau 49
- Associació de Veïns del Serrallo 49
- Associació de Veïns dels carrers Paraguai-Perú 184
- Associació de Veïns d'Horta 18
- Associació de Veïns Estrelles Altes 190
- Associació de Veïns i Veïnes de la Ronda General Mitre 109
- Associació de Veïns i Veïnes de la Travessera de Dalt 109
- Associació de Veïns Sant Cristòfol 190
- Associació d'Empresaris del Garraf 175
- Associació d'Empresaris i Industrials del Polígon de Valls 19
- Associació d'Esports d'Aventura del Pallars Sobirà 198
- Associació d'Exploracions Submarines de Tarragona 49
- Associació Ecologista Limnos 124
- Associació Empresarial de l'àrea del Mediterrani 140
- Associació Empresarial Química de Tarragona (AEQT) 63
- Associació en defensa del patrimoni de Riudarenes 88
- Associació Girona Centre Logístic 8
- Associació Nuclear Ascó-Vandellòs (ANAV) 46
- Associació per a la conservació del medi natural del Gorg de Creixell 72
- Associació per a la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC) 1, 17, 18, 21, 129
- Associació per a la Promoció de l'Eix Ferroviari Rin-Roina-Mediterrani Occidental (FERRMED) 94
- Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) 18, 86, 92, 183, 184

- Associació per al Desenvolupament de les Comarques Gironines 8
 Associació Ripoll Net i Bonic 98
 Associació Rurbans 164
 Associació Transpirinenca 98
 Associació Turística d'Apartaments 68
 Associació Valenciana d'Empresaris 94
 Associació de veïns Eduard Aunós 190
 Ateneu Popular Garriguenc 6
 Aucat, Autopistes de Catalunya 132
 Audiència de Barcelona 187
 Audiència Nacional 14, 19
 Autoritat del Transport Metropolità (ATM) 86, 92, 107, 183
 Autoritat Portuària de Barcelona (APB) 127, 134, 166
 Autoritat Portuària de la Badia d'Algesires 94
 Autoritat Portuària de Tarragona (APT) 49, 82, 155, 166
 Avalot, Joves de la Unió General de Treballadors 113
- B**
- B-720, estudi d'arquitectura 187
 Banc Central Europeu 99
 Banc d'Espanya 99, 198
 Banc Sabadell 183, 192
 Bankpime 74
 Baqueira-Beret 75
 Barba i Roca 83
 Barcelona Regional (BR) 86
 Barcelona-Sagrera Alta Velocitat (BSAV) 86
 Bayer 63
 Blue Air 11
 Boí-Taüll Resort 74
- C**
- Cabrero II 113
 Caixa Catalunya 88, 99, 152, 164
 Caixa d'Estalvis i Pensions de Barcelona (La Caixa) 107
 Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid (Caja Madrid) 107
 Cales de Pachs 133
 Cambra de Comerç de Sant Feliu de Guíxols 68
 Cambra Oficial de Comerç i Indústria de Lleida 10
 Cambra Oficial de Comerç i Indústria de Reus 11, 82, 121
 Cambra Oficial de Comerç i Indústria de Sabadell 17
 Cambra Oficial de Comerç i Indústria de Valls 19
 Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona 7, 13, 17, 18, 32, 33, 85, 98, 166
 Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Girona 8, 13, 36, 68, 90, 107, 136
 Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Palamós 68
 Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona 155
 Campaña Contra el Quart Cinturó (CCQC) 93
 Campaña en Defensa del Rodal de Sabadell 129
 Candidatura d'Unitat Popular de Vilafranca 83
 Capital Energy S.L. 50, 56
 Casa Reial 15
 Castellar Sostenible 129
 Cauval Industries 161
 CCRS arquitectes 172
 Centre Cívic Convent de Sant Agustí 194
 Centre de Desmantellament Nuclear Mestral 57
 Centre de Polítiques del Sòl i Valoracions (CPSV) 99
 Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF) 73
 Centre de Recollida de Residus S.L. 5
 Centre d'Ecologia i Projectes Alternatius (CEPA) 179
 Centre d'Estudis Avançats de Blanes 167
 Centre d'Iniciatives Ecològiques Mediterrània (CIE) 3, 66
 Centre d'Iniciatives Locals pel Medi Ambient de les Comarques de Girona (CILMA) 88
 Centre Excursionista Borges-Garriques 6
 Centre Excursionista de Catalunya (CEC) 123
 Centre Integral de Mercaderies i Activitats Logístiques S.A. (CIMALSA) 42
 Centre Social, Okupat i Autogestionat Hamsa 113
 Centre Tecnològic i Forestal de Catalunya (CTFC) 26
 Cercle d'Economia 166
 CERR S.L. Agrupació d'empreses, Cespa i Endesa 45
 Chunta Aragonesista 140
 Cinzano 83
 Ciutadans pel Canvi (CpC) 17, 36, 136
 Club Méditerranée 199
 Col·lectiu Ecologista Bosc Verd 173
 Col·lectiu en Defensa dels Boscos del Julivert i dels Colls 174
 Col·lectiu Veïnal del Forat de la Vegonya 194
 Col·legi d'Agents de la Propietat Immobiliària 88
 Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Catalunya 103
 Col·legi de Biòlegs de Catalunya 112
 Col·legi de Periodistes de Catalunya 190, 195
 Col·legi de Secretaris de l'Administració Local de Tarragona 155
 Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya 112
 Col·legi d'Enginyers de Monts/Forests de Catalunya 112
 Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (COAC) 68, 103, 112, 175
 Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya, Delegació de l'Alt Empordà 136
 Col·legi Oficial de Geògrafs 105, 112, 114
 Col·legi Oficial d'Enginyers Industrials de Catalunya 85
 Col·legi Oficial d'Enginyers Tècnics de Mines 133
 Colegio Oficial de Geòlogos de Aragón 80
 Comissió de Foment i Habitatge del Senat 57
 Comissió de Peticions de la Unió Europea 2
 Comissió de Política Territorial del Parlament de Catalunya 133
 Comissió de Seguiment de la Central Hidroelèctrica del Pont de Bar 41
 Comissió d'Entitats Contra el Túnel de Bracons 36
 Comissió d'Organització i Administració Territorial de la Generalitat de Catalunya 118, 120, 135
 Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC) 115
 Comissió Especial d'Infraestructures de l'Alt Empordà 90
 Comissió Europea (CE) 10, 26, 140
 Comissió Interministerial de Turisme 198
 Comissió Jurídica Assessora de la Generalitat de Catalunya 161
 Comissió Mixta de Transferències Estat-Generalitat de Catalunya 95
 Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) 58, 84, 131, 157, 169, 170, 172, 173, 185
 Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) 4, 8, 22, 125, 146, 162
 Comissió Territorial d'Urbanisme de les Terres de l'Ebre (CTUTE) 24, 154
 Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL) 41, 53, 77, 163
 Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) 11, 24, 53, 155, 187
 Comissions Obreres (CC.OO.) 7, 8, 141
 Comitè Econòmic i Social Europeu (CESE) 101
 Companyia Auxiliar de Voladures S.A. (CAVOSA) 88
 Companyia Espanyola de Viviendas de Alquiler CEVASA 153
 Comunitat de Regants del Rec del Solà 41

- Comunitat de Treball dels Pirineus (CTP) 164
- Comunitat d'Usuaris d'Aigües del Riu Llobregat (CUARL) 181
- Comunitat Foral de Navarra 178
- Comunitat General de Regants del Canal Segarra-Garrigues 26
- Comunitat General de Regants del Canal Xerta-Sènia 27
- Confederació d'Associacions de Veïns de Catalunya (CONFAVC) 28
- Confederació Empresarial del Baix Llobregat 121
- Confederació Empresarial d'Hostaleria i Restauració de Catalunya 198
- Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE) 26, 27, 41, 62, 126, 142
- Confirel 65
- Confraria de Pescadors de Barcelona 130
- Confraria de Pescadors de Sant Carles de la Ràpita 50
- Confraria de Pescadors de Tarragona 49
- Congrés dels Diputats 8, 17, 19, 62, 79, 82, 132, 140
- Consejo Nacional del Agua 140
- Conselh Generau dera Val d'Aran 15, 75, 139, 178, 179
- Consell Assessor per la Desenvolupament Sostenible de Catalunya 141
- Consell Comarcal de la Garrotxa 36
- Consell Comarcal de la Ribera d'Ebre 3
- Consell Comarcal de la Selva 8
- Consell Comarcal de l'Alt Empordà 90, 136
- Consell Comarcal de l'Alt Penedès 39, 59, 120, 135
- Consell Comarcal de l'Alta Ribagorça 119
- Consell Comarcal de Les Garrigues 6, 26
- Consell Comarcal de l'Osona 32, 45
- Consell Comarcal del Bages 30, 60
- Consell Comarcal del Baix Empordà 136
- Consell Comarcal del Baix Llobregat 84, 85, 101, 115, 127, 182
- Consell Comarcal del Baix Penedès 42
- Consell Comarcal del Barcelonès 111, 115
- Consell Comarcal del Berguedà 169
- Consell Comarcal del Maresme 92, 132
- Consell Comarcal del Pla d'Urgell 71
- Consell Comarcal del Priorat 40, 55
- Consell Comarcal del Ripollès 32, 98, 116
- Consell Comarcal del Solsonès 118
- Consell Comarcal del Tarragonès 72, 180
- Consell Consultiu de la Generalitat de Catalunya 97
- Consell d'Alcaldes de l'Alt Penedès 135
- Consell d'Alcaldes del Baix Llobregat 182
- Consell d'Alcaldes del Vallès Occidental 1
- Consell de la Joventut de Barcelona (CJB) 113
- Consell de Ministres 140
- Consell de Protecció de la Natura de la Generalitat de Catalunya 10, 36
- Consell de Seguretat Nuclear (CSN) 46
- Consell d'Europa 104, 112
- Consell d'Iniciatives Locals de Medi Ambient de les Comarques de Girona (CILMA) 90
- Consell Ecosocial de l'Alt Penedès 39
- Consell Empresarial d'Osona 36
- Consell General de les Comunitats Autònomes al Senat 140
- Consell General dels Pirineus Orientals 90, 107
- Consell Municipal de Medi Ambient de Barcelona 47
- Consell Regulador de la Denominació d'Origen del Montsant 40
- Consell Regulador de la Denominació d'Origen Qualificada del Priorat 40
- Consell Sectorial d'Urbanisme de Sitges 175
- Consell Superior d'Investigacions Científiques (CSIC) 142
- Consell Veïnal Municipal de Sitges 175
- Consorci Alta Velocitat 79
- Consorci Alta Velocitat de Barcelona (CAVB) 86, 193
- Consorci d'Aigües de Tarragona 140
- Consorci de la Zona Franca 85, 166, 191
- Consorci de l'Estany 124
- Consorci de l'Estany d'Ivars-Vila-sana 71
- Consorci de l'Habitatge de Barcelona 99
- Consorci del Camp de Tarragona 11, 82
- Consorci del Delta del Llobregat 127
- Consorci del Parc Agrari del Baix Llobregat 101
- Consorci del Parc de Collserola 151
- Consorci per a la Construcció del Centre Direccional 58
- Consorci per a la Gestió de Residus Municipals de la Ribera d'Ebre, la Terra Alta i el Priorat 3
- Consorci per a la Protecció Integral del Delta de l'Ebre (CPIDE) 62, 126, 140
- Consorci per a la Sostenibilitat de l'Ebre Català (COSEC) 62, 126
- Consorci Viari de la Catalunya Central 30
- Consorci Xarxa Viària 132
- Construcciones Ortega 110
- Construcciones y Estudios S.A. (CYES) 126
- Construcciones y Obras Públicas y Civiles S.A. (COPCISA) 15, 52
- Construcciones, Materiales y Pavimentos S.A. (COMAPA) 75
- Construccions Miarnau S.A. (COMSA) 15, 183, 186
- Constructora Pirenaica S.A. (COPISA) 187
- Convergència Democràtica Aranesa (CDA) 76, 119
- Convergència Democràtica de Catalunya 59, 155, 198
- Convergència i Unió (CiU) 1, 7, 8, 11, 14, 16, 18, 20, 22, 23, 25, 26, 29, 30, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 44, 46, 49, 50, 51, 53, 55, 57, 58, 60, 62, 67, 71, 74, 79, 82, 83, 85, 87, 89, 90, 94, 95, 100, 102, 103, 105, 117, 109, 116, 118, 119, 121, 129, 132, 135, 136, 139, 140, 145, 146, 147, 153, 155, 157, 162, 163, 164, 165, 168, 169, 170, 171, 175, 183, 185, 187, 188, 190, 191, 198
- Coordinadora de Asociaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG) 101
- Coordinadora de Defensa de la Terra (CDT) 53
- Coordinadora de Plataformes del Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre 56
- Corporació Metropolitana de Barcelona (CMB) 114, 115
- Corporación Energía Hidroeléctrica de Navarra (CEHN) 53
- Corts Generals de l'Estat 125
- Cos de Mossos d'Esquadra 25, 191
- Cos Nacional de Policia 25, 191
- Cosell Consultiu del Consorci del Parc de Collserola 18
- Cosorci de Gestió de Residus del Vallès Occidental (CGRVO) 1
- Creu Roja 25, 191
- D**
- DATUM Consulting 39
- Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP) 25, 26, 27, 39, 40, 67, 71, 129, 168
- Departament de Comerç, Turisme i Consum 8, 68, 198
- Departament de Cultura 41
- Departament de Governació i Administracions Públiques 114, 115, 155, 163
- Departament de Justícia 59, 60, 173, 187
- Departament de Medi Ambient (DMA) 10, 70, 130
- Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) 1, 3, 4, 5, 8, 11, 26, 28, 35, 39, 40, 41, 45, 46, 47, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 71, 72, 73, 84, 85, 88, 89, 99, 100, 123, 124, 126, 133, 134, 140, 141, 142, 156, 178, 179, 180, 187
- Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) 8, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 19, 22, 24, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 58, 72, 79, 82, 84, 86, 89, 90, 92, 95, 97, 98, 102, 103, 104, 107, 108,

- 109, 111, 112, 114, 119, 125, 132, 133, 135, 136, 143, 145, 146, 147, 153, 154, 155, 161, 162, 164, 165, 166, 167, 171, 174, 177, 183, 187, 188, 189
- Departament de Relacions Institucionals i Participació 114, 115
- Departament de Treball i Indústria 25, 41, 52, 53, 55, 56, 133, 139
- Departament d'Ecologia de la Universitat de Barcelona 168
- Departament d'Economia Aplicada de la Universitat Autònoma de Barcelona 17
- Departament d'Economia i Finances 141
- Departament d'Enginyeria de la Construcció de la Universitat Politècnica de Catalunya 183
- Departament d'Història Econòmica de la Universitat de Barcelona 98
- Departament d'Indústria i Energia 52, 107
- Departament d'Infraestructures de Transport i Territori de la Universitat Politècnica de Catalunya 183
- Departament d'Infraestructures de Transport i Territori de la Universitat Politècnica de Catalunya 19
- Departament d'Interior 25, 132
- Depuradora del Baix Llobregat S.A. (Depurbaix) 70, 134, 182
- Diputació d'Almeria 140
- Diputació de Barcelona 101, 112, 117, 129, 133, 135, 152, 182, 187
- Diputació de Girona 8, 13, 88, 89, 90, 112, 117
- Diputació de Lleida 10, 14, 71, 80, 90, 95, 96, 112, 117, 119, 121, 123
- Diputació de Tarragona 112, 117, 155
- Direcció de Medi Natural 72
- Direcció General d'Agricultura de la Unió Europea 140
- Direcció General d'Arquitectura i Habitatge de la Generalitat de Catalunya 99
- Direcció General d'Arquitectura i Paisatge de la Generalitat de Catalunya 112
- Direcció General d'Aviació Civil del Ministeri de Foment 10
- Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya 13, 18, 19, 29, 34, 35, 36,
- Direcció General de Consum de la Unió Europea 140
- Direcció General de Costes del Ministeri de Medi Ambient 70, 126, 130, 165, 199
- Direcció General de Medi Ambient de la Unió Europea 140
- Direcció General de Medi Natural de la Generalitat de Catalunya 100, 180
- Direcció General de Pesca i Afers Marítims de la Generalitat de Catalunya 168
- Direcció General de Ports i Transports de la Generalitat de Catalunya 10, 167
- Direcció General d'Energia de la Generalitat de Catalunya 44
- Direcció General d'Urbanisme de la Generalitat de Catalunya 22, 41, 58, 169,
- DTEC Consulting S.L. 131
- E**
- Eacsa 133
- Ecoembalajes España S.A. 179
- Ecologistes de Catalunya 105
- Ecologistes en Acció (EeA) 43, 49, 50, 55, 56, 123
- Ecovent Parc Eòlic S.A. 54
- Eiffage 91
- El Bages Diu No a la Presó 60
- El Marge 42
- Els Verds 113
- EMBT Arquitectes 194
- Emèrita de Obras y Construcciones Hispánica 88
- Empresa Municipal d'Aigües de Tarragona 155
- Empresa Nacional de Residus Espanyols 57
- Empreses i Inversions Municipals de l'Ajuntament de Barcelona 86
- Enagas 47
- Endavant 83
- Enginyeria de Projectes i Serveis (PRO-SER) 26
- Enginyeria d'Infraestructures S.A. 97
- Entesa Catalana de Progrés 57
- Entesa Catalana per una Energia Neta i Renovable 55
- Entesa de Progrés Municipal de Sant Pere de Torelló (EMP) 45
- Entesa de Progrés per Igualada (EPI) 118
- Entesa per Bellvei 42, 163
- Entesa per Cubelles 43
- Entesa per Sabadell 129
- Entesa per Sitges 175
- Entitat Metropolitana del Medi Ambient (EMA) 115
- Entitat Metropolitana del Transport (EMT) 115
- Entitat Municipal Descentralitzada de Manyanet 77
- Equip Tècnic Sant Andreu-Auding 36
- Esbrug S.L. 48
- Escola Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de la Universitat Politècnica de Catalunya 19
- Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) 1, 3, 7, 9, 10, 11, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 27, 29, 30, 34, 36, 37, 40, 42, 44, 46, 47, 50, 52, 54, 55, 57, 58, 60, 62, 67, 79, 83, 85, 90, 94, 98, 99, 102, 103, 105, 108, 109, 113, 114, 115, 116, 117, 119, 120, 129, 130, 132, 145, 148, 149, 155, 167, 169, 170, 175, 183, 185, 187, 190, 195, 198, 199
- Estudi Llotja 17
- Eurosolar 55
- ExcellTur 198
- Expectatives Gracisel 21 5
- F**
- FADESA, grup immobiliari 24, 76
- Fecsa-Endesa 43, 56, 100, 109, 139, 141, 161, 185
- Federació Catalana de Golf 23
- Federació d'Associacions de Veïns de Badalona (FAVB) 111
- Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB) 86, 113, 151, 161, 185, 190, 191
- Federació d'Associacions de Veïns de l'Hostalet de Llobregat 151, 161, 185,
- Federació d'Associacions de Veïns de Santa Coloma de Gramenet (FAVGRAM) 111
- Federació d'Associacions de Veïns de Tarragona (FAVT) 155
- Federació de Municipis de Catalunya (FMC) 103, 112, 114, 117, 132
- Federació de Veïns de Cubelles 43
- Federació d'Entitats Excursionistes de Catalunya (FEEC) 77, 123, 164
- Federació d'Hostaleria de les Comarques de Girona 8, 23, 89, 198
- Federació d'Hostaleria de Lleida 198
- Federació d'Independents de Catalunya (FIC) 40, 46, 48, 55
- Federació d'Organitzacions Empresarials de la Garrotxa 36
- Federació Empresarial de Badalona 29
- Federació Empresarial d'Hostaleria i Turisme de la Província de Tarragona 198
- Federació Territorial de Confraries de Pescadors de Tarragona 49, 50
- Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) 17, 84, 86, 92, 95, 108, 148, 189
- Ferrovial 187
- Fira de Barcelona 103, 189, 190
- Fiscalia de Medi Ambient 7, 181
- Fiscalia de Menors 187
- Fiscalia de Tarragona 64, 155
- Foment de Ciutat Vella S.A. (Focivesa) 194
- Foment del Treball Nacional, Confederació Empresarial de Catalunya 85, 142, 166
- Fomento de Construcciones y Contratas (FCC) 6, 30, 36, 76, 148, 183, 184, 187,
- Fonds d'Intervention Eco-Pastorale (FIEP) 178

Fons Monetari Internacional (FMI) 99
 Fòrum terrassenc per a la protecció i ordenació del medi natural i el paisatge 152
 Fòrum Transversal de l'Escala 22
 Fòrum Veïnal de la Ribera 194
 Fragsa 83
 Framenors Caputxins de Catalunya 152
 Fundació Carles Pi i Sunyer d'Estudis Autònoms i Locals 118
 Fundació Emys 88
 Fundació Jaume Bofill 99
 Fundació Nova Cultura de l'Aigua (FNCA) 27, 61, 140
 Fundació Sant Cugat 145
 Fundació Territori i Paisatge 68, 71, 88, 112, 152
 Fundación Ecología y Desarrollo 140
 Futbol Club Barcelona (FCB) 127, 185, 198

G

Gabinet d'Estudis Urbanístics de l'Ajuntament de Barcelona 99
 Gabinet Jurídic Central de la Generalitat de Catalunya 125
 Gabinet Tècnic de Programació de l'Ajuntament de Barcelona 99
 Gas Natural SDG S.A. 46, 47, 109, 141
 Gasulla Arquitectura i Gestió Integral 148
 Generalitat Valenciana 78, 94, 140
 Germans Ferrer 23
 Gerra Grupo Energético XXI S.A. (GERR-SA) 53
 Gestió d'Infraestructures S.A. (GISA) 30, 92
 Gestió i Recuperació de Terrenys S.L. 3
 Gestor d'Infraestructures Ferroviàries (GIF) 13, 38, 79, 80, 81, 83, 84, 86, 88, 89, 134
 Global Inversiones Europeas (GIE) 121
 Golf Costa Brava 23
 Govern d'Andorra 9
 Govern d'Aragó 140, 178
 Govern de l'Estat 7, 9, 25, 32, 57, 62, 67, 79, 87, 88, 95, 99, 114, 126, 130, 132, 134, 140, 141, 142, 165, 198, 199
 Govern de l'Estat Francès 107
 Grand Valira 76
 Greenpeace 47, 56, 123, 130, 140, 168
 Gremi d'Àrids de Catalunya 88
 Gremi de Constructors del Garraf 175
 Gremi de Constructors i Promotors d'Edificis de Girona 68, 79, 88, 136
 Gremi d'Hostaleria de Sitges 175
 Gremi d'Hostalers de la Val d'Aran 75
 Grup Ciments Molins 133
 Grup d'Anàlisi Ambiental de la Universitat Rovira i Virgili 46
 Grup d'Astronomia de Tiana 29

Grup de Científics i Tècnics per un Futur No Nuclear (GCTFNN) 64
 Grup de Defensa del Berguedà Oest 30
 Grup de Defensa del Ter (GDT) 36, 67
 Grup de Treball de Reordenació dels Peatges (GTRP) 132
 Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) 3, 5, 20, 24, 27, 48, 49, 51, 53, 56, 63, 64, 67, 72, 154, 155, 168
 Grup Ecologista de les Terres de l'Ebre 3
 Grup Ecologista del Vendrell i Baix Penedès (GEVEN) 42, 153, 163
 Grup Ecologista l'Escrucó 3, 5, 49, 66, 155
 Grup EMTE 187
 Grup Hera 1
 Grup Independent de Calella 170
 Grupo Dragados S.A. 86, 91
 Guàrdia Urbana de Barcelona 195

H

Hapag Lloyd Express 11
 Heredad Torres del Pla S.A. 152
 Hesperia 74
 Hidropalancar 41
 Hierros, Aceros y Moldeados S.A. (HAM-SA) 113
 Hipercor 88, 89
 Hospital General de Catalunya 87

I

Iberclear 141
 Iberdrola 44, 52, 141
 Ibèrica d'Estudis i Enginyeria 88, 89
 Iberinsa 79
 IKEA 189
 Il·lustre Col·legi d'Advocats de Barcelona 187
 Il·lustre Col·legi d'Advocats de Manresa 60
 Il·lustre Col·legi d'Agents de la Propietat Immobiliària 79
 Incosa 89
 Independents per l'Ebre (IPE) 54
 Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (IFERCAT) 107
 Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) 3, 10, 13, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 27, 29, 34, 35, 36, 37, 42, 43, 45, 46, 47, 49, 50, 54, 56, 57, 58, 60, 62, 83, 85, 89, 90, 94, 95, 99, 102, 103, 105, 113, 114, 116, 115, 117, 120, 129, 130, 132, 149, 155, 157, 171, 179, 185, 190, 195, 198
 Iniciatives Kaleque 23
 Institució Altempordanesa per a la Defensa i l'Estudi de la Natura (IAE-DEN) 146
 Institució Catalana d'Història Natural (ICHN) 26, 73

Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de la Natura (IPCENA) 6, 75
 Institució per a l'Estudi, Gestió i Recuperació dels Ecosistemes Lleidatans 26
 Institut Català de Crèdit Agrari (ICCA) 26
 Institut Català de Finances 107
 Institut Català del Sol (INCASOL) 25, 58, 60, 189
 Institut Català d'Ornitologia 26
 Institut Cerdà 1
 Institut de Dret Públic de la Universitat de Barcelona 99
 Institut de Medicina Legal 187
 Institut del Cava 39
 Institut d'Estudis Ceretans 114, 143
 Institut d'Estudis Penedesencs 118, 120
 Institut d'Estudis Territorials 131, 143
 Institut Municipal d'Urbanisme (IMU) 109
 Institut Nacional d'Estadística (INE) 99
 Instituto de Investigación Aplicada del Automóvil (IDIADA) 42, 174
 Interlands S.L. 171
 Inversiones Hemisferio 7
 Inversiones Tarna i Viladegats S.L. 155

J

JetBlue Airways 7
 Joves Agricultors i Ramaders de Catalunya (JARC) 34, 39, 67
 Joves Arrauxats de la Bisbal del Penedès 42
 Junta Rectora del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa 36
 Junta Rectora del Parc Natural de l'Alt Pirineu (JRPNap) 123
 Jutjat de Falset 3
 Jutjat número 2 de Tarragona 54
 Jutjat Social de Girona 8

L

La Confianza S.A. 65
 La Gent que Estima Cistella 23
 La Llave de Oro 23
 La Paeria 10, 80, 90
 La Vola, Serveis Ambientals 172
 L'Auditori 108
 Limnos 65
 Lleida Comerç Associat 80
 Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA) 7, 123, 127, 181

M

Mancomunitat de l'Alt Penedès (MAP) 135
 Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (MMAMB) 115, 117, 127, 182

- Marine Group 168
 MBM Arquitectes 108
 Med Group 171
 Mesa Sectorial del Transport Aeri de Catalunya 10
 Ministeri d'Administracions Públiques 114
 Ministeri de Defensa 10, 191
 Ministeri de Foment 7, 8, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 38, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 93, 94, 95, 96, 98, 132, 166, 182, 193
 Ministeri de l'Habitatge 99
 Ministeri de l'Interior 25
 Ministeri de Medi Ambient (MMA) 15, 43, 47, 50, 61, 62, 64, 69, 84, 123, 125, 126, 129, 130, 134, 140, 141, 165, 181, 188, 199
 Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç 46, 47, 107, 141, 198
 Ministeri d'Obres Públiques i Transports 14
 Miniwatt SA 190
 Minoartia 58
 Montsianell Residencial S.L. 154
 Mountain Widerness de Catalunya 77, 164
- N**
- Necso 183, 188
 Neu 1.500 75
 Nou Horitzó 175
 Nozar S.A. 74
- O**
- Obrascon Huarte Lain (OHL) 15, 187
 Observatori Català del Paisatge 104, 112
 Observatori per al Desenvolupament Local de la Universitat Pompeu Fabra 131
 Oficina d'Atenció al Nouvingut 25
 Ordre dels Frares Menors 152
 Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya (OCUC) 132
 Organització de les Nacions Unides (ONU) 141
 Organització Mundial del Turisme 198
 Organització per a la Cooperació i el Desenvolupament Econòmic (OCDE) 99
- P**
- Parc Natural del Delta de l'Ebre 50
 Parlament de Catalunya 17, 29, 30, 34, 64, 94, 103, 104, 105, 111, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 124, 130, 132, 135, 143, 148, 177, 183, 194
 Participació Activa i Social (PAS) 58
 Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) 10, 13, 17, 18, 20, 22, 23, 29, 30, 34, 35, 36, 37, 40, 44, 46, 47, 49, 50, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 62, 76, 78, 83, 84, 85, 87, 89, 90, 94, 95, 97, 99, 102, 103, 105, 107, 108, 110, 111, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 129, 130, 132, 140, 154, 155, 157, 161, 162, 163, 168, 169, 170, 174, 185, 190
 Partit Popular (PP) 8, 14, 17, 20, 22, 27, 36, 39, 57, 60, 62, 67, 76, 78, 86, 87, 90, 94, 95, 96, 99, 102, 103, 105, 109, 113, 116, 129, 132, 140, 145, 149, 151, 155, 157, 163, 165, 170, 171, 175, 183, 185, 190
 Partit Renovador d'Arties e Garós (PRAG) 119
 Partit Socialista Francès 78
 Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE) 9, 14, 20, 62, 78, 85, 91, 94, 96, 99, 130
 Patronat de Turisme de la Costa Brava-Girona 8, 89
 Patronat de Turisme de la Diputació de Lleida 198
 Patronat de Turisme de la Diputació de Tarragona 198
 Patronat Municipal de l'Habitatge de Barcelona 99, 195
 Penya Cultural Barcelonesa 194
 Petita i Mitjana Empresa de Catalunya (PIMEC) 85, 36
 Pimec-Sefes 36
 Pinsos Cia 83
 Plataforma agua para todos 140
 Plataforma alternativa a l'abocador de Cruilles 4, 179
 Plataforma alternativa al centre de tractament de residus de la Conca de Barberà (PACTRC) 2
 Plataforma antiabocador de Vinaixa 6
 Plataforma antiincineradora de la vall del Ges 45, 179
 Plataforma cap abocador a Vacarisses 179
 Plataforma ciutadana contra el projecte Barça 2000 151, 161, 185
 Plataforma ciutadana contra el túnel d'Horta 18
 Plataforma ciutadana contra la massificació de Sitges 175
 Plataforma ciutadana d'oposició a la central tèrmica del port de Barcelona 47
 Plataforma cívica en defensa de la vall de Sant Just 151
 Plataforma cívica no a l'abocador 1
 Plataforma cívica pel cobriment de la Gran Via 184
 Plataforma cívica per a la defensa de Can Busquets 145
 Plataforma cívica per a la reducció de residus de Catalunya (PCRR) 1, 3, 179
 Plataforma contra els abocadors 1
 Plataforma de defensa del patrimoni natural del Priorat i del Baix Camp 48
 Plataforma d'entitats de les Corts 151, 161, 185
 Plataforma Diagonal Ponent 151, 161, 185
 Plataforma el Ripollès existeix 38, 98
 Plataforma en defensa de Collserola 179
 Plataforma en defensa de la Terra Alta 51
 Plataforma en defensa de la Vall del Francolí 19
 Plataforma en defensa de l'Alta Garrotxa 107
 Plataforma en defensa de l'Ebre (PDE) 27, 61, 62, 140
 Plataforma en defensa del tren Lleida-Manresa 96
 Plataforma independent cambrilenca 171
 Plataforma Mainera Cabristà 164
 Plataforma Masnou 21 132
 Plataforma no a la CIM 42
 Plataforma Non a la Très Haute Tension 107
 Plataforma per a la defensa de la Ribera d'Ebre (PDRE) 3, 44, 64, 179
 Plataforma per a la defensa del Parc Natural del Garraf 133
 Plataforma per a la defensa del patrimoni natural del Priorat (PDPNP) 40, 55
 Plataforma per a la defensa del territori de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant (PDTViH) 46
 Plataforma per a l'ús racional de l'energia eòlica del Baix Ebre-Montsià 50, 54
 Plataforma per al reconeixement de l'Alta Segarra 116
 Plataforma per al transport públic de Badalona 184
 Plataforma per la vegueria de l'Alt Ter 118
 Plataforma per Senan 53
 Plataforma per una mobilitat sostenible 20
 Plataforma pro-ampliació del port de Blanes 167
 Plataforma pro-desdoblament de la C-16 30
 Plataforma pro-desdoblament de la N-II 14
 Plataforma una altra plaça Lesseps és possible 109
 Plataforma Vallès net 179
 Plataforma veïnal de les Corts 185
 Plataforma veïnal de Sant Andreu 191
 Ploder 82
 Port Daurat S.A. 168
 Prointec 88, 89
 Projectes Territorials del Bages (PTB) 60
 Promoció Ciutat Vella S.A. (Procivesa) 194
- R**
- Recuperació de Pedreres S.L. 4
 Recursos d'Animació Intercultural (RAI) 194

Red Eléctrica Española (REE) 56, 107
 Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) 7, 17, 18, 42, 79, 80, 84, 85, 86, 89, 92, 93, 95, 96, 98, 107, 108, 157, 183, 184, 193
 Reg Sistema Segarra Garrigues S.A. (REG-SEGA) 26
 Registre Civil de l'Hospitalet de Llobregat 187
 Regs de Catalunya S.A. (REGSA) 26
 Reial Aeri Club de Lleida 10
 Reial Automòvil Club de Catalunya (RACC) 132, 166
 Reial Club de Golf El Prat 21
 Reial Club Sportiu Espanyol 148
 Reid Fenwick Asociados 148
 Repsol-YPF 63, 66, 180
 Réseau de Transport d'Électricité (RTE) 107
 Ryanair 8, 11

S

Sacresa Grupo Inmobiliario 161
 Sacyr 88
 Salvador Serra S.A. 41
 Salvem Cap Ras 146
 Salvem Castell 70, 149
 Salvem El Crit 70
 Salvem el Delta del Llobregat 181
 Salvem el Gaià 180
 Salvem el Gorg 72
 Salvem el Penedès 17, 39, 42, 83, 133, 174
 Salvem el Pirineu 143
 Salvem el Vallès 1, 179
 Salvem els Colls de Santa Oliva 42
 Salvem la Timoneda d'Alfés 10
 Salvem la Vall del Rigard 38
 Salvem l'Empordà 16, 22, 23, 37, 52, 68, 70, 90, 107, 125, 136, 146, 149, 162
 Salvem les Guillerries 107
 Salvem les Valls 16, 36
 Salvem Lilla 19
 Salvem Pedra 143, 198
 Salvem Pinya de Rosa 167
 Salvem Puigcerdà 143
 Sant Quirze del Vallès Natura 152
 Sarbus 183, 190
 SAU 88
 Scrinser 88
 Secretaria d'Habitatge de la Generalitat de Catalunya 99
 Secretaria d'Infraestructures i Planificació del Ministeri de Foment 134
 Secretaria per a la Planificació Territorial de la Generalitat de Catalunya 72, 112
 Senat 17, 140

SEO/BirdLife 26, 50, 123
 Servei de Protecció de la Natura de la Guàrdia Civil (SEPRONA) 133
 Síndic de Greuges 164
 Societat Anònima Concessionària del Túnel del Cadí 31
 Societat Barcelona-Sagrera Alta velocitat 79, 193
 Societat de Taxació (ST) 99
 Societat Pública Municipal Parc Zoològic de Barcelona S.A. 129
 Société Générale 183, 107, 193
 Soler i Sauret 183, 191
 Sondeos, Estructuras y Geotecnia 89
 SOS Monuments 151, 161, 185,
 Spanair 7
 Subcomissió d'Urbanisme del Municipi de Barcelona 86, 193
 Subdelegació del Govern de l'Estat a Lleida 81

T

Talgo Bombardier 80
 Tarraco Eòlica 55
 Tarraco Verda 20
 Taurus 9
 Teatre Nacional de Catalunya 108
 Tècniques de Muntanya S.A. 77
 Tecsca 86
 Telefónica 109
 Terra Vitium 39
 Terranova Energy Corporation S.A. 52, 54
 Torre Marimon XXI 129
 Torremirona Golf Spa Resort 23
 Tots Fem l'Albi 121
 Tots per Cistella 23
 TP Ferro 91
 Tractament Industrial de Residus Sòlids S.A. (TIRSSA) 6
 Tractament Tècnic S.A. (Tratesa) 1
 Tramvia Metropolità S.A. (TramMet) 183, 184
 Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) 103, 107
 Tribunal Constitucional 140
 Tribunal Europeu de Justícia 161
 Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) 2, 4, 10, 52, 70, 149, 154, 155, 187
 Tribunal Suprem 1, 67, 181
 Tuca Mall Blanc 76
 Turisme de Catalunya 8
 Tyssen Krupp GFT 183

U

Uniland 133
 Unió de Pagesos (UP) 6, 13, 25, 26, 30,

36, 39, 67, 81, 84, 101, 136, 142
 Unió Democràtica Aranesa 76
 Unió Democràtica de Catalunya 59, 155, 175
 Unió d'Entitats Marina-Zona Franca 190
 Unió Europea (UE) 26, 57, 64, 66, 69, 73, 75, 78, 101, 124, 126, 140, 141
 Unió General de Treballadors (UGT) 8
 Unió Intersectorial d'Empreses de la Garrotxa 36
 Unió Intersectorial i Empresarial del Ripollès 98
 Unió Mundial per a la Natura (UICN) 73
 Unió Vinícola del Penedès (UVIPE) 39
 Unitat d'Aran (UA) 15, 76, 119, 139
 Unitat de Geografia de la Universitat de Girona 136
 Unitat Municipal 9 per Sant Pere de Ribes 157
 Units per Rellinars 1
 Universal Mediterrània 11
 Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) 68, 93, 129, 141
 Universitat de Barcelona (UB) 26, 142
 Universitat de Girona (UdG) 8, 68, 73, 112, 136, 142
 Universitat de Lleida (UdL) 71, 95, 121, 142, 143, 164
 Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) 19, 36, 68, 90, 99, 139
 Universitat Pompeu Fabra (UPF) 99, 131, 143
 Universitat Rovira i Virgili (URV) 57, 63

V

Vall Fosca Activa 164
 Vallflosca Interllacs S.A. 74, 77
 Veïns en Defensa de la Barcelona Vella 194
 Verds-Alternativa Verda 64, 65
 Vias y Construcciones 79, 82
 Vilanera 94 S.L. 22
 Vilanova d'Escornalbou Neta 5
 Vivendi 183, 185
 VLV inmuebles. S.L. 147
 Vueling Airlines 7

W

World Wild Foundatiouon WWF/Adena 75

X

Xarxa Catalana per la Mediació 99
 Xarxa de Seguiment dels Guàrdies 168

Acrònims

A

ABD Associació Benestar i Desenvolupament
 ACA Agència Catalana de l'Aigua
 ACM Associació Catalana de Municipis
 ACS Actividades de Construcciones i Servicios
 ACTUR Actuación Urbanística Urgente
 ADENC Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura de Catalunya
 ADEPAR Associació de Defensa del Patrimoni de Riudarenes
 ADIF Administrador d'Infraestructures Ferroviaries
 AEEC Assembla d'Entitats Ecologistes de Catalunya
 AENA Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea
 AEQT Associació Empresarial Química de Tarragona
 AGBAR Aigües de Barcelona
 AGUA Actuaciones para la Gestión y Utilización del Agua
 AIA Avaluació d'Impacte ambiental
 ANAV Associació Nuclear Ascó-Vandellòs
 ANG Associació de Naturalistes de Girona
 APB Autoritat Portuària de Barcelona
 APCE Associació de Promotors i Constructores d'Espanya
 APDT Assembla de Pobles en Defensa del Territori
 APPA Associació de Productors d'Energies Renovables
 APT Autoritat Portuària de Tarragona
 ARC Agència de Residus de Catalunya
 ARF Assembla de Resistències al Fòrum
 ASAC Agrupació de Serveis d'Aigua de Catalunya
 ATLL Aigües del Ter Llobregat
 ATM Autoritat del Transport Metropolità
 ATW Air Transport World

AUCAT Autopistes de Catalunya
 AVE Associació Valenciana d'Empresaris

B

BCIN Bé Cultural d'Interès Nacional
 BOE Boletín Oficial del Estado
 BR Barcelona Regional
 BSAV Societat Barcelona Sagrera Alta Velocitat SA

C

CAT Consorci d'Aigües de Tarragona
 CAVB Consorci Alta Velocitat Barcelona
 CAVOSA Compañía Auxiliar de Voladuras S.A.
 CC.OO. Comissions Obreres
 CCB Cambra de Comerç de Barcelona
 CCQC Campanya Contra el Quart Cinturó
 CCRE Consell Comarcal de la Ribera d'Ebre
 CDA Convergència Democràtica Aranese
 CDC Convergència Democràtica de Catalunya
 CDT Coordinadora de Defensa de la Terra
 CE Comissió Europea
 CEAB Centre d'Estudis Avançats de Blanes
 CEC Centre Excursionista de Catalunya
 CEHN Corporación Energía Hidroeléctrica de Navarra
 CEPA Centre d'Ecologia i Projectes Alternatius
 CEPTA Confederació Empresarial de la Província de Tarragona
 CESE Comitè Econòmic Social Europeu
 CEVASA Compañía Española de Viviendas de Alquiler SA
 CGRVO Consorci de Gestió de Residus del Vallès Occidental

CHE Confederació Hidrogràfica de l'Ebre
 CIE Centre d'Iniciatives Ecològiques Mediterrània
 CILMA Consell d'Iniciatives Locals de Medi Ambient de les Comarques de Girona
 CIM Centre Integral de Mercaderies
 CIMALSA Centre Integral de Mercaderies i Activitats Logístiques, S. A.
 CiU Convergència i Unió
 CJB Consell de la Joventut de Barcelona
 CMB Corporació Metropolitana de Barcelona
 COAC Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya
 COAG Coordinadora de Asociaciones de Agricultores y Ganaderos
 COMAPA Construcciones, Materiales y Pavimentos S.A.
 COMSA Construcciones Miarnau S.A.
 CONFAVC Confederació d'Associacions de Veïns de Catalunya
 COPCISA Construcciones y Obras Públicas y Civiles S.A.
 COPISA Constructora Pirenaica S.A.
 COSEC Consorci per a la Sostenibilitat de l'Ebre Català
 CpC Ciutadans pel Canvi
 CPIDE Consorci per a la protecció integral del delta de l'Ebre
 CPSV Centre de Polítiques del Sol i Valoracions
 CREAM Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals
 CRERC Centre de Recerca d'Energies Renovables de Catalunya
 CSIC Consejo Superior de Investigaciones Científicas
 CSN Consell de Seguretat Nuclear
 CSO Centre social ocupat
 CTCC Central Tèrmica de Cicle Combinat
 CTFC Centre Tecnològic i Forestal de Catalunya

CTP Comunitat de Treball dels Pirineus
 CTR Centre de Tractament de Residus
 CTUB Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona
 CTUG Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona
 CTUL Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida
 CTUT Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona
 CTUTE Comissió Territorial d'Urbanisme de les Terres de l'Ebre
 CUARL Comunitat d'Usuaris d'Aigües del Riu Llobregat
 CUP Candidatura d'unitat popular
 CYES Construcciones y Estudios S.A.
 CZF Consorci de la Zona Franca

D

DARP Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca
 DEPANA Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural
 DEPURBAIX Depuradora del Baix Llobregat S.A.
 DGC Direcció General de Carreteres
 DIA Declaració d'Impacte Ambiental
 DMA Departament de Medi Ambient
 DMA Directiva Marc de l'Aigua
 DMAH Departament de Medi Ambient i Habitatge
 DO Denominació d'Origen
 DOGC Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya
 DOQ Denominació d'Origen de Qualitat
 DPTOP Departament de Política Territorial i Obres Públiques

E

EeA Ecologistes en Acció
 EIA Estudi d'Impacte Ambiental
 EIN Espai d'Interès Natural
 EMATSA Empresa Municipal d'Aigües de Tarragona SA
 EMMA Entitat Metropolitana del Medi Ambient
 EMT Entitat Metropolitana del Transport
 ENP Espais naturals protegits
 ENRESA Empresa Nacional de Residus Espanyols
 EPI Entesa de Progrés per Igualada
 EPM Entesa de Progrés Municipal de Sant Pere de Torelló
 ERC Esquerra Republicana de Catalunya
 ERTMS European Rail Traffic Management System
 ETSAB Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona
 EUROSOLAR Associació Europea per a les Energies Renovables

F

FAV Ferrocarril d'Alta Velocitat
 FAVB Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona
 FAVB Federació d'Associacions de Veïns de Badalona
 FAVGRAM Federació d'Associacions de Veïns de Santa Coloma de Gramanet
 FAVT Federació d'Associacions de Veïns de Tarragona
 FCB Futbol Club Barcelona
 FCC Fomento de Construcciones y Contratas
 FEB Federació Empresarial de Badalona
 FEEC Federació d'Entitats Excursionistes de Catalunya
 FEHT Federació Empresarial d'Hosteleria i Turisme de la província de Tarragona
 FERRMED Associació Promoció de l'Eix Ferroviari Rin-Roïne-Mediterrani occidental
 FGC Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
 FHCG Federació d'Hosteleria de les Comarques Gironines
 FIC Federació d'Independents de Catalunya
 FIEP Fons d'Intervention Eco-Pastoral
 FMC Federació de Municipis de Catalunya
 FMI Fons Monetari Internacional
 FNCA Fundació Nova Cultura de l'Aigua
 FOCIVESA Foment de ciutat vella S.A.

G

GC Grup Independent de Calella
 GCTFNN Grup de Científics i Tècnics per un Futur No Nuclear
 GDT Grup de Defensa del Ter
 GEPEC Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp
 GERRSA Gerr Grupo Energético XXI S.A.
 GEVEN Grup Ecologista del Vendrell i del Baix Penedès
 GIE Global Inversiones Europeas
 GIF Gestor d'Infraestructures Ferroviàries
 GISA Gestió d'Infraestructures S.A.
 GTRP Grup de Treball de Reordenació dels Peatges

H

HAMSA Hierros, Aceros y Moldeados S.A.
 HLX Hapag Lloyd Express

I

IAEDEN Institució Alt Empordanesa per a la Defensa i Estudi de la Natura
 ICCA Institut Català de Crèdit Agrari

ICHN Institució Catalana d'Història Natural
 ICIO Impost sobre Construccions Instal·lacions i Obres
 ICV Iniciativa per Catalunya Verds
 IDIADA Instituto de Investigación Aplicada del Automóvil
 IEC Institut d'Estudis Catalans
 IEP Institut d'Estudis Penedesencs
 IET Institut d'Estudis Territorials
 IFERCAT Infraestructures Ferroviàries de Catalunya
 ILS Instrument landing system
 IMD Intensitat Mitjana Diària
 IMU Institut Municipal d'Urbanisme de Barcelona
 INCASOL Institut Català del Sòl
 INE Institut Nacional d'Estadística
 IPCENA Institut de Ponent per a la Conservació i l'Estudi de la Natura
 IPE Independents per l'Ebre
 ITER International Thermonuclear Experimental Reactor

J

JARC Joves Agricultors i Ramaders de Catalunya
 JRP NAP Junta Rectora del Parc Natural de l'Alt Pirineu

L

LCC Low Cost Carriers
 LOCC Llei d'organització comarcal de Catalunya
 LOT Llei d'Organització Territorial de Catalunya

M

MAP Mancomunitat de l'Alt Penedès
 MBM Martorell Bohigas i Mackay
 MMA Ministeri de Medi Ambient
 MMAMB Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

N

NH Nou Horitzó
 NSP Normes subsidiàries de planejament

O

OCDE Organització per a la Cooperació i el Desenvolupament Econòmic
 OCUC Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya
 OHL Obrascon Huarte Lain
 ONU Organització de les Nacions Unides

P

PAAC Plataforma alternativa a l'abocador de Cruïlles
 PACTRC Plataforma Alternativa al Centre de Tractament de Residus de la Conca de Barberà
 PAET Punt d'Avançament i d'Estacionament de Trens
 PAL Pla d'Acció Local
 PAS Participació Activa i Social (partit polític de Cerdanyola)
 PAUM Pla d'Actuació Urbanística Municipal
 PCDV Plataforma Cívica en Defensa de la Vall de Sant Just
 PCRRE Plataforma cívica per a la reducció de residus
 PDE Plataforma en Defensa de l'Ebre
 PDI Pla director d'infraestructures
 PDIF Pla director d'infraestructures ferroviàries de Catalunya
 PDPNP Plataforma per a la Defensa del Patrimoni Natural del Priorat
 PDRE Plataforma per a la Defensa de la Ribera d'Ebre
 PDTAP Pla Director Territorial de l'Alt Penedès
 PDTViH Plataforma per la Defensa del Territori de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant
 PDU Pla Director Urbanístic
 PDUSC Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner
 PDUVA Pla Director Urbanístic de la Vall d'Aran
 PEIN Pla d'Espais d'Interès Natural
 PEIT Pla estratègic d'infraestructures i transports
 PENTA Pla d'Emergència Nuclear de Tarragona
 PERI Pla especial de reforma interior
 PERP Pla especial de restauració i protecció
 PGM Pla General Metropolità
 PGOU Pla General d'Ordenació Urbana
 PHN Pla Hidrològic Nacional
 PIB Producte Interior Brut
 PIM Pla d'Inversions Municipals
 PIMEC Micro Petita i Mitjana Empresa de Catalunya

PIPDE Pla integral de protecció del delta de l'Ebre
 PISIT Pla Intermodal de Serveis i Infraestructures del Transport
 PIT Pla d'Infraestructures de Transport
 PMU Pla de Millora Urbana
 PNAP Parc Natural de l'Alt Pirineu
 PNDE Parc Natural del Delta de l'Ebre
 POUM Pla d'Ordenació Urbanística Municipal
 PP Partit Popular
 PRAG Partit Renovador d'Arties e Garós
 PRD Pla Rector de Desenvolupament
 PROCIVESA Promoció de Ciutat Vella SA
 PROGEMIC Programa de gestió de residus municipals de Catalunya
 PROSER Enginyeria de Projectes i Serveis
 PS Partit Socialista francès
 PSC Partit dels Socialistes de Catalunya
 PSCM Pla Sectorial de Cabals de Manteniment
 PSOE Partido Socialista Obrero Español
 PTB Projectes Territorials del Bages
 PTGC Pla Territorial General de Catalunya
 PTMB Pla Territorial Metropolità de Barcelona
 PTOP Política Territorial i Obres Públiques
 PTP Associació per a la Promoció del Transport Públic
 PTP Plans Territorials Parcials

R

RACC Reial Automòbil Club de Catalunya
 RAI Recursos d'Animació Intercultural
 RCD Reial Club Deportiu Espanyol
 RCGP Real Club de Golf El Prat
 REE Red Eléctrica España
 REGSA Regs de Catalunya S.A.
 REGSEGA Reg Sistema Segarra Garrigues S.A.
 RENFE Red Nacional de Ferrocarriles Españoles
 ROM Reglament Orgànic Municipal
 RTE Réseau de Transport d'Electricité

S

SEO Sociedad Ornitológica Española
 SEPRONA Servei de Protecció de la Natura de la Guàrdia Civil
 SNU Sol No Urbanitzable
 ST Societat de Taxació

T

TC Tribunal Constitucional
 TFA Tots Fem l'Albi
 TGV Tren de gran velocitat
 THT Très Haute Tension
 TIRSSA Tractament Industrial de Residus Sòlids, SA
 TMB Transports Metropolitans de Barcelona
 TRAMMET Tramvia Metropolità S.A.
 TSJC Tribunal Superior de Justícia de Catalunya
 TV3 Televisió de Catalunya

U

UA Unitat d'Aran
 UAB Universitat Autònoma de Barcelona
 UB Universitat de Barcelona
 UDC Unió Democràtica de Catalunya
 UdG Universitat de Girona
 UDL Universitat de Lleida
 UE Unió Europea
 UGT Unió General de Treballadors
 UICN Unió Mundial per a la Natura
 UP Unió de Pagesos
 UPC Universitat Politècnica de Catalunya
 UPC-FIC Units per Creixell-Federació Independents de Catalunya
 UPF Universitat Pompeu Fabra
 URV Universitat Rovira i Virgili
 UTE Unió Temporal d'Empreses
 UVIPE Unió Vinícola del Penedès

Z

ZAL Zona d'activitats logístiques
 ZEPA Zona d'especial protecció d'aus

W

WWF World Wild Foundation

AGRAÏMENTS

L'equip de l'Anuari Territorial de Catalunya vol agrair molt especialment la seva col·laboració a les següents persones i institucions:

Mar Abad, Jordi Abella, Judith Albors, Ivan Altissent, Manel Alvarez, Mercè Aniz, Gal·la Azamar, Marta Ball-llosera, Joan Barba, Jaume Barris, Pau Batlle, Tere Belmonte, Carme Bonet, Josep Maria Bosch, Francesc Boya, Miquel Buch, Manel Canes, Cristina Carbó, Antoni Casanoves, Miquel Castellà, Jaume Clotet, Conselh Generau d'Aran, Toni Costa, Marc Dàvila, Isidre Domenjó, Antoni Espona, Juli Esteban, Ramon Ganyet, Sergi Garcia, Soledad Gasch, Josep Ginjaume, Aida Girona, Jornet-Llop-Pastor arquitectes, Francesc Magrinyà, Jordi Mas, Anna Martrat, Elena Mata, Toni Molné, Sigrid Muñoz, Francesc Muñoz, Oficina Tècnica de Cooperació de la Diputació de Barcelona, Pep Parcerissa, Victòria Peremiquel, Marcel Pérez, Òscar Pérez, Elvira Pujol, Enric Roca, Òscar Roqué, Francesc Rusalleda, Núria Sanjuan, Sitesize, Caterina Solé, Dani Del Rio, Carles València, Albert Villaró i Míriam Villarreal

abocadors, aero
centrals eòliques, cent
habitatge, incendi fo
ritorial, parc natural, ped
mvies, transformació urb
centrals tèrmiques
a velocitat, habitatge, inc
upació, organit
ports, POUM, planeja
golf, carreteres,
estacions d'es

T 2004

ANUARI TERRITORIAL DE CATALUNYA **T** 2004

Direcció Àlex Tarroja

Coordinació Xavier Boneta, Maria Herrero

Equip de redacció Laura Amador, Josep Bàguena, Xavier Basora, Xavier Boneta, Jaume Ferràndez, Maria Herrero, Anna Jiménez, Moisés Jordi, David Mongil, Marta Pallarès, Alfons Recio, M. José Ripoll, Jordi Romero, Júlia Rubert, Xavier Sabaté, Sergi Saladié i Maria Xalabarder

ports, autovies, camps de golf, carreteres penitenciaris, contaminació, debat forestal, jornades, línia elèctrica, plans directors, pla hidrològic, turisme, urbanització, abocadors, centrals eòliques, centres penitenciaris, línia forestal, zació territorial, parc natural, pedreres, residus, tramvies, transformació, centrals tèrmiques, ferrocarrils, alta velocitat, habita

SOCIETAT CATALANA D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI
INSTITUT D'ESTUDIS CATALANS

