

Els fets més destacats de l'any

Juli Esteban

En aquest primer anuari entren en escena una bona llista de temes, molts dels quals fa uns quants anys que ja són comuns al territori i podem predir que ho continuaran essent els anys vinents. Pel fet de tractar-se del primer de la sèrie, l'anuari ha de fer necessàriament una presentació dels diversos temes que tracta des de l'origen mateix dels respectius processos, tot fent esment de les iniciatives que hi ha hagut, dels projectes elaborats i de les accions que fins avui s'han dut a terme. Per aquest motiu, creiem que aquest primer anuari té un interès especial. La lectura que se'n faci, seguida o fragmentada, permetrà copsar una panoràmica molt completa de l'origen i de les circumstàncies dels temes clau que han afectat i afecten, encara en aquests moments, el territori català. I quan diem temes podríem dir quasi sempre conflictes. De seguida ens adonarem que pràcticament no hi ha cap iniciativa que promogui canvis en el territori que no comporti disconformitats i resistències socials. Potser es podria pensar que aquesta percepció està motivada, en part, per les fonts d'informació de l'anuari, en bona mesura procedents dels mitjans de comunicació, ja que és sabut que els conflictes tenen un tractament mediàtic preferent en oposició als esdeveniments que no ho són. Tanmateix, l'amplitud de la llista temàtica de l'anuari és una mostra prou evident que, si s'ha deixat de banda algun tema a causa de la discreta projecció pública que hagi pogut tenir, probablement és perquè no deu ser gaire important.

Quan la publicació de l'anuari ja hagi assolit unes quantes edicions, la lectura en conjunt ens permetrà copsar la tonalitat dominant al llarg d'un any determinat, protagonitzada tant pels temes com pels esdeveniments que hagin tingut lloc. En aquest primer recull, la valoració que en fem no pot ser tan cronològicament específica, si bé el relat més complet de cada tema ens permet entendre les prioritats i les dinàmiques dominants arreu del territori, les quals ens defineixen un punt de partida de la història que l'anuari vol ajudar a escriure des del 2003.

En aquest primer recull podem subratllar, d'entrada, alguns temes que han tingut un pes específic indiscutible: el PLA HIDROLÒGIC NACIONAL [97], el FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [51-61], L'HABITATGE [66, 67], certs aspectes relatius a la vialitat i força qüestions relacionades amb el paisatge i els espais oberts.

En el cas del Pla hidrològic, el fet rellevant ha estat la resistència del territori –en primer lloc de les terres de l'Ebre, si bé hi ha hagut un fort recolzament arreu de Catalunya– a un projecte de l'Estat que podria afectar globalment l'equilibri hidrogeològic de l'Ebre i la geografia del territori. L'any 2003 es va aprovar el projecte i també l'estudi d'impacte d'aquest Pla, i aquest fet va fer que la lluita antitransvasament adquirís una presència molt important al llarg de tot l'any en el debat territorial. Afortunadament, amb motiu dels canvis de Govern a Catalunya, a la darrerria del 2003, i dels canvis governamentals a l'Estat, al començament del 2004, ja hem notat un notable punt d'inflexió respecte d'aquest assumpte.

El Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) és un altre gran projecte territorial amb un abast que supera àmpliament l'extensió de Catalunya i que hi tindrà uns efectes estructurals de primer ordre. D'una banda, aquesta infraestructura té una transcendència funcional que s'estén a la major part del territori català i, de l'altra, per la configuració lineal que presenta, comporta problemes d'implantació específica a les diverses comarques per on ha de passar. És per aquest motiu que l'anuari inclou el tractament d'aquest tema dividit en trams, fet que li permet distingir-ne els aspectes més rellevants en cada cas. Cal destacar també com a temes especialment importants els lamentables errors i incompliments de l'arribada del tren a Lleida, el debat, encara no tancat, sobre la connexió entre el FAV i L'AEROPORT [56] i els problemes de traçat del ferrocarril a les comarques més poblades, com ara L'ALT PENEDÈS [54], el BAIX LLOBREGAT [55] i el VALLÈS ORIENTAL [58]. Pel que fa al pas per BARCELONA [57], el 2003 ja s'havien desestimat les propostes municipals alternatives que preveïen el pas del tren pel front costaner i la discussió se centrava en el traçat del tram Sants-Sagrera i en l'abast de les remodelacions urbanístiques que s'haurien de dur a terme a les dues estacions.

El protagonisme del tema de l'habitatge en el debat territorial al llarg del 2003 ha estat prou eloqüent. No era òbviament un tema nou, però durant aquest any va assolir una presència contínua en les diverses declaracions i en la premsa. Subratllem un punt: si bé el 2003 s'ha parlat i s'ha escrit moltíssim sobre habitatge, aquesta pràctica no ha tingut, al llarg d'aquest període, una traducció significativa en actuacions específiques. Cal entendre que el debat del 2003 és la preparació per a les actuacions legislatives i materials que s'han de produir els anys vinents. Tanmateix, no serà fàcil assolir certs compromisos quantitius.

Es pot assenyalar igualment que l'acte inicial d'aquest «fòrum de l'habitatge» del 2003 el va protagonitzar, a la primeria de gener, l'alcalde de Barcelona en la seva conferència anual al Col·legi de Periodistes, on va expressar l'objectiu de construir entre 65.000 i 100.000 habitatges nous a Barcelona durant els cinc anys vinents. A partir d'aquesta formulació, les promeses quantificades de construcció de nous habitatges, amb diverses formulacions pel que feia al nombre total d'habitatges i al nombre d'habitatges protegits, va ser un aspecte especialment rellevant dels programes electorals de tots els partits. El fet que al llarg de 2003 hi hagi hagut eleccions municipals i eleccions al Parlament de Catalunya explica bona part del protagonisme mediàtic d'aquest tema.

Tanmateix, convé subratllar també la intensitat que ha tingut al llarg de l'any el debat dels especialistes en la matèria, on s'han abordat aspectes clau de tipus social, com les previsions de necessitats futures d'habitatge i les possibles fórmules de provisió d'habitatge assequible, o de tipus econòmic, com l'existència o no d'una bombolla immobiliària, sobre la qual el 2003 no ha permès acabar d'aclarir els dubtes.

La xarxa viària és un component estructural bàsic arreu del territori que està en contínua evolució. Podem augurar, per tant, que la temàtica viària, sense perjudici de naturals variacions d'intensitat, tindrà una presència destacada en tots els anuals. En concret, l'any 2003 no sembla que hagi estat un any amb actuacions viàries especialment importants, però, tot i així, el debat viari relatiu a certs projectes i a algunes obres ha estat força viu.

Pel que fa a les obres, l'itinerari Vic-Figueres, per Bracons i per Castellfollit, ha polaritzat bona part de les controvèrsies. La VARIANT DE CASTELLFOLLIT [13], realitzada pel Ministeri de Foment, va entrar en servei el 2003. Es tracta d'una actuació amb uns elevats estàndards de servei que tenen sentit perquè ha de ser un tram d'un eix transfronter que continuarà l'itinerari Vic-Olot-Figueres i perquè estava recollit en els plans de carreteres estatals i en els de la Generalitat. Tanmateix, el projecte d'una via de quatre carrils entre VIC i OLOT amb un túnel a BRACONS [21], coherent amb la funcionalitat esmentada, va mobilitzar una forta oposició que va anar guanyant intensitat quan es van iniciar les obres.

La resistència al projecte de Bracons per part de plataformes territorials i ecologistes i també de partits polítics que a la darrereria d'any van accedir al Govern de la Generalitat és un fet important pel rebombori que va provocar i perquè no es limitava a una oposició més popular, del tipus «AQUÍ, NO» [40]. Aquesta sol estar motivada per les molèsties o per la depreciació patrimonial que se suposa que es poden derivar de la proximitat d'alguns usos als habitatges dels residents. La protesta de Bracons, però, com altres que comentarem de seguida, està motivada per una valoració diferent de les prioritats de desenvolupament del territori i, per tant, ha de merèixer una consideració molt diversa per part dels gestors.

El QUART CINTURÓ [15] i el TÚNEL D'HORTA [10], propostes viàries que ja tenen força història, també han estat objecte d'una forta resistència, que fa temps que té un ressò inqüestionable i que s'ha mantingut activa al llarg del 2003. Cal assenyalar que dins d'aquest any també s'ha adjudicat la redacció del projecte del tram Abrera-Terrassa, de 15,4 quilòmetres, amb el qual es pretén millorar les connexions entre el Baix Llobregat i el Vallès Occidental, de la mateixa manera que el tram Granollers-Mataró va contribuir a millorar les comunicacions entre el Vallès Oriental i el Maresme. Penso que, de cara a futurs episodis, convindria distingir entre la via de connexió regional metropolitana, de la qual formen part els trams esmentats i sobre la qual el debat hauria de centrar-se en les característiques, i la via orbital prevista per l'Estat, entre la Bisbal del Penedès i Sils, que permet una discussió evidentment més global.

Durant el 2003 també va continuar obert el debat sobre el projecte del túnel d'Horta, sense que les posicions definides els anys anteriors oferissin gaires variacions. En aquest cas, a les motivacions basades en el model metropolità de mobilitat que es defensava en cada cas, cal afegir les fonamentades en la negativa a acceptar els efectes que pot tenir en la qualitat de vida urbana, que es podrien derivar de l'augment dels fluxos de trànsit. Segurament aquest ordre de motivacions és el més important pel que fa a les àrees urbanes més directament implicades. En qualsevol cas, cal assenyalar que al llarg del 2003 no s'ha produït cap fet rellevant en el procés de materialització del túnel.

Com en els anys anteriors, un cop més s'ha parlat dels peatges, del greuge que representa per als usuaris que circulen per Catalunya el fet que algunes vies fonamentals siguin de pagament i, alhora, s'ha plantejat la necessitat d'alliberar-les d'aquesta càrrega. Malgrat tot, hem d'apuntar que no hi va haver cap avenç significatiu en aquest sentit; d'altra banda, tampoc es va abordar l'aspecte més important del debat que cal fer sobre els peatges, és a dir, el possible paper que pot tenir el peatge com a factor regulador dels fluxos en una gestió racional de la mobilitat.

En un altre àmbit, un conjunt important de fets d'interès territorial succeïts el 2003 fa referència a les accions i reaccions que tenen a veure amb la protecció del paisatge i els espais oberts. La presentació del Pla especial de les CINC SÈNIES [42], la modificació del PEIN i l'aprovació inicial del Pla especial de CASTELL-CAP ROIG [41], la catalogació de l'espai de PINYA DE ROSA [45] com a Paratge Natural d'Interès Nacional o la resolució del TSJC denegant la petició d'urbanitzar el sector de la TORRE NEGRA [46] són episodis importants en la consolidació de regulacions proteccionistes d'aquests paratges que culminen processos de resistència a iniciatives d'urbanització. Fases menys definitives d'aquest tipus de processos han perseguit aquest mateix objectiu al llarg del 2003; així, el CAMP DE GOLF DE VILANERA a l'Escala [16], la URBANITZACIÓ FLUVIANÀUTIC [122] a Sant Pere Pescador, el PARC SAMÀ [124] a Cambrils, el sector la Palma a L'ALDEA [120] i molt especialment la suspensió de tràmits urbanístics en diversos sectors de sòl urbanitzable per part de l'Ajuntament de LLORET DE MAR [121] per estudiar-ne un possible replantejament. Així mateix, cal fer esment també d'episodis de diferent signe en altres processos que ja havien tingut especial rellevància en anys anteriors: l'inici del trasllat del golf del Prat a TORREBONICA [17] (Terrassa), els dubtes sobre la viabilitat de traslladar el ZOO DE BARCELONA AL VALLÈS [89], l'inici de l'ampliació de l'ESTACIÓ DE VAQUÈIRA [47] cap el Pallars i la presentació del projecte de l'ESTACIÓ D'ESQUÍ DE LA VALL FOSCA [48].

Tota aquesta relació d'actuacions ens dona a entendre amb claredat que, per una banda, el territori bull d'iniciatives de transformació, mentre que, per l'altra, la sensibilitat social pel que fa a la preservació dels paisatges és cada vegada més gran. Com a expressió específica d'aquesta sensibilitat creixent, cal fer esment de debats i declaracions públiques, com el DEBAT COSTA BRAVA [38], la Declaració de L'AGULLA [43] (Manresa) o la Declaració de Figueres, sorgida de la Primera TROBADA D'ENTITATS EN DEFENSA DEL TERRITORI [119] dels Països Catalans.

La constitució de la XARXA DE CUSTÒDIA DEL TERRITORI [125], com a resultat d'un procés iniciat l'any 2000, ha estat també una mostra imaginativa de la preocupació social per la preservació dels valors territorials. En consonància amb la creixent sensibilitat pel paisatge, cal assenyalar igualment accions importants de preservació per part de l'Administració de la Generalitat, com la declaració del PARC NATURAL DE L'ALT PIRINEU [85], que inclou 68.000 hectàrees, i l'aprovació inicial del Pla especial de protecció del medi natural i del paisatge del PARC NATURAL DEL CAP DE CREUS [87]. Al mateix temps, es complien vint anys de la declaració del PARC NATURAL DEL DELTA DE L'EBRE [88, 36] i es transmetia la creixent preocupació per la manca d'aportacions sedimentàries que calen per a mantenir l'espai geològic de suport.

Segurament no és aliè a les dinàmiques socials i a les preocupacions pel territori referides fins ara el fet que al llarg del 2003 s'hagin produït alguns esdeveniments significatiu pel que fa al planejament territorial o plurimunicipal. El 2003 es va aprovar el PLA DIRECTOR DE LES ACTIVITATS INDUSTRIALS I TURÍSTIQUES DEL CAMP DE TARRAGONA [92], que comprèn deu municipis i que constitueix pràcticament el primer pla urbanístic de coordinació intermunicipal des de la creació d'aquesta mena d'instrument que, de fet, es remunta al 1975. Igualment, dins del que es considera planejament territorial, durant l'any 2003 s'han posat en marxa alguns plans directors territorials d'àmbit comarcal, en principi per superar la tònica d'estancament que domina la fase de redacció dels plans territorials parcials previstos pel Pla territorial general del 1995. Dos d'aquests plans directors han estat inclosos a l'anuari: el de L'ALT PENEDES [91] i el de L'EMPORDÀ [95]. No és casualitat que es tracti de comarques on es viuen fortes tensions de transformació –de caràcter industrial i infraestructural al Penedès i de tipus turístic i residencial a l'Empordà– que podrien tenir una gran transcendència per al futur d'aquests territoris i que han motivat posicionaments diversos dels ajuntaments, dels consells comarcals, d'entitats i de plataformes diverses.

Pel que fa a l'evolució del marc legislatiu que d'una manera més específica afecta el territori, cal fer esment de l'aprovació de la LLEI 57/2003, DE GRANS CIUTATS [73], promoguda pel Govern de l'Estat, que finalment en va estendre l'aplicació als municipis de més de 75.000 habitants que ho sol·licitin. En el capítol de legislació autonòmica també cal assenyalar la LLEI 9/2003, DE LA MOBILITAT [74], i la Llei 15/2003, de modificació de la LLEI DE RESIDUS [79].

A escala europea no podem deixar de subratllar l'acord del 26 de juny sobre la reforma de la POLÍTICA AGRÀRIA COMUNA [101], que sens dubte té una gran transcendència per al futur del territori i especialment del seu paisatge, en tant que l'agricultura n'és un dels principals factors. Caldrà reflexionar sobre la transcendència d'aquest acord, tant pel que fa al nostre context territorial com pel que representa amb relació al comerç internacional dels productes agrícoles.

Aquest anuari també recull altres assumptes. Temes com els residus i l'energia hi són i hi seran sempre presents. També podem dir el mateix de les actuacions a l'àrea metropolitana central, que són prova del dinamisme de la zona tant pel que fa a la renovació urbana com a les infraestructures –cal fer esment aquí del TRAMVIA DEL BESÒS [118] i el TRAMVIA DEL BAIX LLOBREGAT [117], les obres dels quals eren a la recta final l'any 2003.

Els aeroports, amb les diferents problemàtiques i perspectives, són temes de pes a l'anuari. Així, hi tractem l'ampliació i l'accessibilitat regional de l'AEROPORT DE BARCELONA [7]; les línies aèries que presten servei als AEROPORTS DE GIRONA [8] i REUS [9], i del de LLEIDA [6], la localització, tot i que aquest any els aeroports no han estat objecte d'episodis especialment significatius, llevat dels relacionats amb el FAV, a BARCELONA [56].

Els ferrocarrils regulars de velocitat normal han tingut poca rellevància en contraposició al protagonisme del FAV. Es pot assenyalar, tanmateix, com un aspecte que cal considerar dins l'àmbit metropolità de Barcelona la disminució del nombre de viatgers en la línia dels FERROCARRILS DE RODALIES DE RENFE [62], mentre que, en oposició, la demanda d'ús dels FERROCARRILS DE LA GENERALITAT [65] ha continuat creixent. A banda d'això, que sens dubte mereix una reflexió, en cap dels dos sistemes de ferrocarril hi ha res gaire significatiu pel que fa a millores o extensió dels serveis. Aquesta és una de les matèries en què, per a l'ús racional del territori de Catalunya, seria desitjable notar un renovat protagonisme en els anuaris vinents.

Juny de 2004